

Universidad de Sevilla

Patrimonio Industrial y Economía de la Cultura

# Los ferrocarriles turísticos británicos y el caso andaluz

Manuel J. Muriel Ramírez

Tesis Doctoral dirigida por el Prof. Dr. Luis Palma Martos

7/14/2011



Patrimonio Industrial y Economía de la Cultura.  
Los ferrocarriles turísticos británicos y el caso andaluz

Manuel J. Muriel Ramírez  
Dirigida por el Prof. Dr. Luis Palma Martos

*Disertación que se presenta para la colación del título de Doctor Europeo*

Departamento de Historia e Instituciones Económicas y Economía  
Aplicada

Clasificación JEL: B52; D73; N70; Z12; Z13

Palabras clave: Economía de la Cultura, Nueva Economía Institucional (NEI), Historia Ferroviaria, Ferrocarriles Turísticos, Patrimonio Industrial, Confianza, Capital Social, Religión, Burocracia, Corrupción.

Universidad de Sevilla

A mi padre, Manuel, *in memoriam*, y a mi madre, Josefa.



## Agradecimientos

Esta tesis doctoral no podría haberse llevado a cabo sin la colaboración de una serie de personas. Luis Palma, Director del Departamento de Historia e Instituciones Económicas y Economía Aplicada, Universidad de Sevilla, y director de la misma, supo ver desde un primer momento la oportunidad de trabajar sobre el patrimonio ferroviario y me animaría a profundizar en la investigación, sabiendo adaptarse al camino por el que ésta nos acabaría llevando.

Desde antes del inicio de los trabajos, Nicolás Chaparro, antiguo empleado del ferrocarril de Río Tinto, nacido en la misma línea (Estación de Manantiales), me transmitió su valiosa experiencia y sus conocimientos; Manuel Ángel González, aficionado y gran conocedor del mundo ferroviario, me enseñó cuanto pudo, incluyendo su producción inédita sobre el ferrocarril de Tharsis (un documento audiovisual de excepcional valor); Luis Pérez, los otros miembros de la Asociación de Amigos del Ferrocarril “Cuenca Minera de Río Tinto”, y quienes participaron en el Proyecto Chatain enriquecieron mis conocimientos sobre la situación del patrimonio ferroviario en la provincia de Huelva. Mario López, de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Almería (ASAFAL), puso en mi conocimiento la situación del patrimonio industrial en Andalucía Oriental. Antonio Oporto, Director General de Alstom España, S.A., me ofreció su amable colaboración. Eusebi Casanelles, anterior presidente de *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* (TICCIH), me brindó en todo momento su apoyo incondicional.

Estando escrita la mayor parte de la disertación en lengua castellana, no ha sido fácil conseguir la participación de académicos e investigadores del Reino Unido, con conocimientos especializados de Economía y patrimonio cultural, a los efectos del Doctorado Europeo. Sin la oportuna intervención de Susan Catt, de los Servicios Académicos de la Universidad de Sussex, nunca habría conocido a Claire Langhamer quien a su vez me pondría en contacto con James Thomson, profesor de Historia Económica de esta Universidad. El profesor Thomson me ofrecería su preciado apoyo para facilitar mi trabajo en Gran Bretaña y su amistad. La Universidad de Sussex, generalmente considerada, puso a mi disposición sus instalaciones durante más de dos años. El profesor Jaime Kaminski, de la Universidad de Brighton – quien me brindó el conocimiento experto de su equipo de investigación en métodos de visualización basados en ordenador (CBVM en inglés), aplicados al patrimonio cultural – estudió el manuscrito y ofreció su apoyo a la defensa de la tesis. El profesor José Grisolia, de la Queen’s University en Belfast, anteriormente en Birkbeck College (Londres), MA en Economía del Transporte (Universidad de Leeds) e investigador en Economía de la Cultura, apoyaría también mi candidatura a doctor.

Alan Saunders, miembro de la directiva de la *Heritage Railway Association* (HRA), a pesar de haberlo conocido en un momento avanzado de la investigación, me dio su calurosa acogida en la entidad y puso a mi disposición su valioso conocimiento sobre los ferrocarriles turísticos británicos. Las autoridades británicas facilitaron mi estancia en el país, sin lo cual no podría haber llevado a término mi investigación.

Todo lo anterior no podría haberse llevado a cabo sin el apoyo incondicional de mis padres que en todo momento confiaron en mí, ofreciéndome su apoyo económico y emocional en este cometido.





*La noción, por ejemplo, de que un gobierno debe elegir las opiniones de la gente, y no debería verse influido por ninguna doctrina en los ámbitos político, moral, legal o religioso, a no ser que tengan autorización oficial para ser imprimidas o públicamente profesadas, puede decirse que está totalmente descartada como principio general. En la actualidad existe un consenso de que un régimen de este tipo es fatal para la prosperidad, incluso la de tipo económico: que cuando la condición humana se ve impendida por ley, o por el qué dirán, de ejercer libremente sus facultades en los asuntos más importantes, adquiere una torpeza y una imbecilidad tal que, llegado un cierto punto, se ve imposibilitada para cualquier avance, incluso en los asuntos corrientes de la vida, y en los casos más graves llega a perder gradualmente incluso las capacidades anteriormente adquiridas. No puede haber ejemplo más claro que España y Portugal desde la Reforma [protestante] hasta el presente. El declive de ambos países en grandeza nacional e incluso civilización material, mientras que todas las otras naciones de Europa avanzaban de forma ininterrumpida, ha sido achacado a varias causas, pero hay una subyacente a todas ellas: la Santa Inquisición, y el sistema de esclavitud mental de la que aquélla es símbolo (J. S. Mill 1852, p.523).*



## Resumen

Este trabajo estudia la emergencia de la Economía de la Cultura, especialmente la asociada al patrimonio industrial, en el contexto de las sociedades posindustriales. Bajo este punto de vista se aborda el turismo cultural, uno de los mercados turísticos de mayor dinamismo y baza principal de las naciones más desarrolladas.

En Europa, los ferrocarriles turísticos alcanzan su mayor extensión en Gran Bretaña, precisamente el país donde se construyeron los primeros ferrocarriles modernos y que fue pionero en la Revolución Industrial. El sustancial desarrollo de esta industria es posible gracias al aporte gratuito de trabajo y capital, algo que se inscribe en el extraordinario desarrollo del voluntariado y la sociedad civil británicos. Desde sus mismos orígenes los ferrocarriles han ocupado un lugar central en el imaginario y la identidad colectiva británicos, en los que el maquinismo y la Revolución Industrial son paradigmas del progreso. Los ferrocarriles turísticos son una actividad de turismo cultural basada en un bien público como es el patrimonio (industrial) ferroviario. La experiencia británica sugiere que el Tercer Sector (el voluntariado) es el más indicado para la preservación y reutilización del patrimonio industrial.

La provincia de Huelva, por el extraordinario desarrollo de la minería en la Faja Pirítica Ibérica desde el último tercio del siglo XIX, llegaría a suponer a principios de la centuria siguiente casi un tercio de la extensión ferroviaria de Andalucía, con un 12% de la superficie; como resultado, su densidad ferroviaria llegaría a ser el doble que en Andalucía o España. En esta provincia se encuentra el único ferrocarril turístico de Andalucía y uno de los pocos de España. Con esta excepción, el cierre de centenares de kilómetros de líneas férreas ha significado la pérdida del patrimonio industrial resultante; desmantelado y liquidado para chatarra, en ocasiones tras unos años de abandono y deterioro.

Las razones últimas de esta situación residirían en la baja confianza interpersonal de la sociedad local, lo que se traduce en la ausencia de un genuino voluntariado y en una gobernanza pública deficiente; las cuales afectan directamente a la preservación y reutilización del patrimonio ferroviario. Junto a ello, una identidad colectiva divergente de la británica, con unas coordenadas diferentes, impide la apreciación del valor cultural del patrimonio industrial. La emergencia de un nuevo paradigma identitario, por otra parte, supondría un desafío al *estatus quo* actual y las élites que lo sustentan, además de ser claramente sustitutivo en cuanto a la asignación recursos. Todo ello acaba llevando nuestro trabajo al campo de la Nueva Economía Institucional (NEI).

Desde un punto de vista microeconómico, se pone de manifiesto que para el nivel actual del patrimonio ferroviario preservado y reutilizado, la demanda absorbe claramente el nivel de la oferta, lo que explica el éxito comercial del único ferrocarril turístico en servicio.



## Abstract

This work studies the emergence of cultural economics, insofar as it is the associated with the industrial heritage, within the context of post-industrial societies. From this point of view we approach cultural tourism, one of the most dynamic tourist markets and an important asset in the most developed nations.

All over Europe, Britain has the biggest extension of heritage railways, precisely the country where the earliest modern railways were built and the one pioneer in the Industrial Revolution. The outstanding development of this industry is possible due to the free supply of manpower and capital, something to be placed in the paramount development of volunteering and civil society in Britain.

Since their very inception, railways have enjoyed a prominent place in the imaginary as well as the collective identity in Britain, where both the steam power and the Industrial Revolution are paradigms of advancement. Heritage railways are a cultural tourism activity based on a public good; the (industrial) railway heritage. British experience suggests that the Third Sector (volunteering) is the most suitable for the preservation and reuse of industrial heritage.

The province of Huelva, due to the outstanding development of mining on the Iberian Pyrite Belt since the last quarter of 19th century, would amount, in the beginning of the next century, to almost a third of the railway extension of Andalusia, when its surface is just a 12 per cent. As a result of this, its railway density became the double than in Andalusia or Spain. In this province is found the only heritage railway of the former and one of the very few of the later. With this exception, the closing of hundreds of kilometers of railway lines has meant the loss of the ensuing industrial heritage; dismantled and sold as scrap, often after some years of neglect and dereliction.

The ultimate causes of this situation are to be found in the low interpersonal trust of the local society, which translates into the lack of genuine volunteering and into poor public governance; both of them directly affect the preservation and reuse of the railway heritage. In addition, a collective identity diverging from the British one, with different coordinates, precludes the appreciation of the Andalusian industrial heritage's cultural value. Also, the emergence of a new identity paradigm would amount to a challenge of the current status quo and the élites that support it, apart from being clearly substitutive as far as the allocation of resources is concerned. All those facts ultimately bring our work to the field of the New Institutional Economics (NIE).

From the microeconomics point of view, it is apparent that for the current stock of preserved and reused industrial heritage the demand clearly out sizes the level of supply, this explains the commercial success of the only heritage railway in service.



## Contenidos

---

Introducción	1
I Parte. Patrimonio industrial y Economía de la Cultura	15
Capítulo 1º. Aproximación a la Economía de la Cultura	17
1.1. Encuadre de la disciplina	19
1.2. Diversos aspectos teóricos de la Economía de la Cultura	35
1.2.1. Teoría social del valor	37
1.2.2. El consumo de bienes culturales	38
1.2.3. El valor cultural	39
1.2.4. El capital cultural	45
1.2.5. Capital cultural <i>versus</i> capital social	49
1.2.6. Paralelismo entre el capital cultural y el capital natural	50
1.2.7. Sostenibilidad y capital cultural	52
1.3. El patrimonio cultural	55
1.3.1. El concepto y naturaleza del patrimonio	57
1.3.2. La intervención sobre el patrimonio	63
1.3.3. El patrimonio y realidad virtual	66
1.3.4. El patrimonio en las políticas públicas	67
Conclusiones	73
Capítulo 2º. Patrimonio industrial: marco institucional y evaluación	77
2.1. La regulación internacional patrimonio	81
2.1.1. La UNESCO	81
2.1.1.1. Convención para la Protección de los Bienes Culturales en caso de Conflicto Armado (1954)	86
2.1.1.2. Convención para la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural (1972)	87
2.1.1.3. Declaración de Budapest sobre el Patrimonio Mundial (2002)	93
2.1.1.4. Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial (2003)	94
2.1.1.5. Convención para la Protección y Promoción de la Diversidad de las Expresiones Culturales (2005)	95
2.1.2. El Consejo de Europa	97

2.1.2.1.	El patrimonio cultural en el Consejo de Europa _____	98
2.1.2.2.	La Declaración de Helsinki (1996) _____	100
2.1.2.3.	La Resolución Núm. 2/1996 sobre el patrimonio cultural como factor de desarrollo sostenible _____	104
2.1.2.4.	La Declaración de Portorož (2001) _____	105
2.1.2.5.	La Recomendación Rec(2003)1 sobre el turismo de patrimonio cultural como factor de desarrollo sostenible _____	110
2.1.2.6.	La Convención Marco sobre el Valor del Patrimonio Cultural para la Sociedad (Faro 2005) _____	116
2.1.3.	La autorregulación internacional del patrimonio _____	119
2.1.3.1.	International Council on Monuments and Sites (ICOMOS) _____	122
2.1.3.2.	The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) _____	125
2.1.3.3.	The European Federation of Museum and Tourist Railways (Fedecrail) ____	127
2.1.3.4.	La Carta de Londres (2009) _____	129
2.2.	El marco legal del patrimonio en Andalucía _____	131
2.2.1.	La legislación estatal de patrimonio _____	131
2.2.2.	La legislación andaluza del patrimonio _____	146
2.3.	El marco institucional del patrimonio en Andalucía. _____	160
2.3.1.	El Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico _____	160
2.3.2.	El Instituto del Patrimonio Cultural de España (IPCE) _____	164
2.3.2.1.	El Plan Nacional de Patrimonio Industrial _____	165
2.3.2.2.	Tipología de patrimonio industrial _____	166
2.3.2.3.	Áreas temáticas del Plan Nacional de Patrimonio Industrial _____	167
2.3.2.4.	Bienes seleccionados por el Plan Nacional el Patrimonio Industrial en Andalucía _____	169
2.4.	Marco regulatorio del patrimonio en Gran Bretaña _____	169
2.4.1.	El patrimonio ferroviario en el Reino Unido _____	169
2.4.2.	El patrimonio ferroviario mueble: <i>The Railway Heritage Committee</i> ____	172
2.4.2.1.	Procedimiento de toma de decisiones _____	174
2.4.2.2.	Naturaleza de los archivos y artefactos _____	175
2.4.2.3.	Criterios para la designación de archivos _____	175
2.4.2.4.	Criterios para la designación de artefactos _____	177
2.4.2.5.	Criterios especiales para la designación de placas de locomotora ____	178
2.4.2.6.	Criterios para la enajenación de fondos archivísticos _____	178
2.4.2.7.	Criterios para la enajenación de artefactos _____	180
2.4.2.8.	Cuidado de los elementos designados _____	180
2.4.2.9.	Normas para el cuidado del patrimonio ferroviario mueble enajenado con autorización del HRC _____	181
2.4.3.	El marco institucional del patrimonio inmueble _____	185
2.4.3.1.	<i>Draft Heritage Protection Bill</i> (Anteproyecto de Ley de Protección	



del Patrimonio)	185
2.4.3.2. El Proyecto de Ley de Urbanismo	187
2.4.3.2.1. Principios de Conservación	188
2.4.3.3. <i>Comprehensive Spending Review</i> (Revisión Global del Gasto)	189
2.4.3.4. III Plan Estratégico del Heritage Lottery Fund (HLF)	190
2.4.3.5. Las diferentes categorías de protección	191
a) <i>Scheduled Monuments</i> (Monumentos Protegidos)	191
b) <i>Listed Buildings</i> (Edificios Catalogados)	192
c) <i>Historic areas and open spaces</i> (Áreas históricas y espacios abiertos)	192
2.4.3.6. Historic Environment Records (Registros de Patrimonio Histórico)	194
2.4.3.7. El patrimonio histórico en riesgo	194
2.4.3.8. La gestión del patrimonio	196
2.4.3.9. Los agentes y sus recursos	198
a) La financiación del patrimonio histórico	198
b) Sector público	199
c) El Heritage Lottery Fund (HLF): de 1994/95 a 2007/08	202
2.4.3.10. El empleo en el sector	205
2.4.3.11. La formación profesional	206
2.4.3.12. Los usuarios del patrimonio histórico en Inglaterra	208
i. Las grandes cifras del sector	208
ii. El voluntariado en el patrimonio histórico	211
2.4.3.13. El patrimonio histórico en la enseñanza oficial	214
2.4.3.14. La actitud de los ciudadanos hacia el patrimonio histórico	216
2.5. La evaluación del patrimonio industrial	216
2.5.1. Métodos de valoración con precios de mercado	218
2.5.1.1. Método del tique de entrada	218
2.5.1.2. Análisis de Impacto	218
a) La complejidad de la identificación de impactos	219
b) Metodología del análisis de impacto	220
2.5.1.3. Análisis coste-beneficio (ACB)	226
2.5.2. Métodos de valoración sin precios de mercado	236
2.5.2.1. Métodos indirectos o de preferencias reveladas	237
2.5.2.1.a. Método del Coste del Viaje	237
2.5.2.1.b. Método de los precios hedónicos	238
2.5.2.2. Métodos directos o de preferencias declaradas	238
2.5.2.2.a. Método del Valor Contingente	238
2.5.2.2.b. Método de la Elección Contingente	244
2.5.2.3. Análisis Multicriterio	245
2.5.3. El valor cultural	247
Conclusiones	252

II Parte. Los ferrocarriles turísticos británicos y el caso andaluz _____	255
Capítulo 3º. El turismo de patrimonio industrial _____	257
3.1. Algunos factores condicionantes de la demanda turística _____	260
3.2. El turismo cultural _____	264
3.2.1. La emergencia del turismo cultural _____	270
3.2.2. La naturaleza del turismo cultural _____	273
3.2.3. La sostenibilidad del turismo cultural _____	275
3.2.4. El producto de turismo cultural _____	278
3.2.5. Tipología de turista cultural _____	280
3.2.6. El turismo de patrimonio _____	283
3.2.7. La interpretación y presentación del patrimonio _____	287
3.3. El patrimonio industrial en los procesos de reconversión _____	290
3.3.1. La emergencia del turismo de patrimonio industrial en Europa _____	294
3.3.2. El marketing del patrimonio basado en la experiencia _____	296
3.3.2.1. El modelo de experiencia de Hewison _____	301
3.3.2.2. El papel de la nostalgia _____	302
3.4. El turismo de patrimonio industrial _____	304
3.4.1. Particularidades del turismo de patrimonio industrial _____	309
3.4.2. Identidad y patrimonio industrial _____	311
3.4.3. Tecnologías de la información y la comunicación, turismo cultural y patrimonio _____	315
Conclusiones _____	318
Capítulo 4º. Los ferrocarriles turísticos en Gran Bretaña _____	321
4.1. Los ferrocarriles en la cultura británica _____	324
4.1.1. Los ferrocarriles en la identidad e imaginario colectivo británicos _____	324
4.1.2. La consideración pública del pasado _____	330
4.1.3. La emergencia de una <i>cuasi</i> religión _____	333
4.1.4. La ética protestante y el espíritu del industrialismo _____	335
4.2. La Reforma Ferroviaria de 1963 _____	338
4.2.1. La naturaleza del problema _____	350
4.2.2. Clausura de trenes, líneas y estaciones _____	355
4.3. Usos potenciales de las líneas clausuradas _____	359

4.3.1.	Características físicas de las líneas clausuradas y limitaciones de uso	360
4.3.1.1.	Gradiente	360
4.3.1.2.	Curvatura	360
4.3.1.3.	Relación con la superficie de terreno adyacente	360
4.3.1.4.	El estado de la base de la vía	366
4.3.1.5.	Usos no agrícolas	367
4.3.2.	Usos lineales <i>versus</i> usos no lineales	368
4.3.2.1.	Usos Lineales	369
4.3.2.1.a.	Ferrocarriles	369
4.3.2.1.b.	Carreteras	371
4.3.2.1.c.	Rutas de ocio	374
4.3.2.1.d.	Parques lineales	376
4.3.2.1.d.	Los usuarios de vías verdes	378
4.3.2.1.e.	Senderismo	378
4.3.2.1.f.	Caminos para caballistas	379
4.3.2.1.g.	Vías ciclistas	380
4.3.2.1.h.	Otros usos lineales	381
4.3.2.2.	Usos no lineales	382
4.3.2.2.a.	Vertederos de residuos sólidos	382
4.3.2.2.b.	Edificios y zonas edificadas	383
4.3.2.2.c.	Aparcamientos	383
4.3.2.2.d.	Parques de caravanas	384
4.3.2.2.e.	Camping	384
4.3.2.2.f.	Campamentos para gitanos	384
4.3.2.2.g.	Reservas Naturales	385
4.3.2.2.h.	Paisajismo	387
4.3.2.2.i.	Otros usos	387
4.4.	La industria británica de ferrocarriles turísticos	388
4.4.1.	La organización de la industria	404
4.5.	El marco regulatorio de los ferrocarriles turísticos británicos	409
4.5.1.	Legislación sobre seguridad e higiene en los ferrocarriles británicos	409
4.5.2.	La evolución del marco regulatorio en el Reino Unido	414
4.5.3.	Del ROTS 1994 al ROGS 2006	417
4.5.4.	Manual del reglamento ROGS 2006	418
4.5.5.	<i>Minor Railways</i> (ferrocarriles menores)	423
4.5.6.	Condiciones de trabajo	425
	Conclusiones	435

Capítulo 5º. Los ferrocarriles turísticos en Andalucía	439
5.1. Algunos elementos del entorno institucional	441
5.1.1. El papel de la cultura en la economía	442
5.1.1.1. Cultura y desempeño económico	442
5.1.1.2. La religión	448
5.1.1.3. La confianza	457
5.1.1.4. La gobernanza pública	462
5.1.2. El Plan Estratégico para la Cultura en Andalucía	470
5.1.3. El turismo sostenible en Andalucía	474
5.2. La Reforma Ferroviaria de 1985	480
5.2.1. La Reforma Ferroviaria en Andalucía	486
5.2.2. La “contrarreforma” andaluza	488
5.2.2.1. Contrapropuesta de la Junta de Andalucía sobre las líneas “altamente deficitarias”	491
5.2.3. La Reforma británica <i>versus</i> la Reforma española en Andalucía	501
5.3. El caso de los ferrocarriles históricos en Andalucía	504
5.3.1. El patrimonio ferroviario en la provincia de Huelva	504
5.3.2. El Proyecto Chatain	518
5.3.3. El estado de la cuestión en Andalucía	529
5.3.3.1. Huelva en los contextos ferroviarios andaluz y europeo	534
5.3.3.2. Políticas públicas y gobernanza de patrimonio ferroviario	540
5.3.3.3. Diagnóstico del patrimonio ferroviario en Andalucía	562
Conclusiones	577
Conclusiones generales	581
<i>General conclusions</i>	591
Anexos	599
Referencias	633

## Relación de figuras

Figura 1. Las nuevas Instituciones del Patrimonio Histórico _____	156
Figura 2. El preservacionismo ferroviario en el Reino Unido _____	336
Figura 3. Relación entre una vía férrea y la superficie del terreno _____	362
Figura 4. La extensión norte del Bluebell Railway _____	396
Figura 5. El árbol de la confianza _____	459
Figura 6. Diagnóstico de la situación del patrimonio ferroviario en Andalucía _____	563

## Relación de mapas

Mapa 1. British Railways: propuesta de clausura de servicios de pasajeros de la Reforma Beeching (1961) _____	344
Mapa 2. Porcentaje de movimientos de tierra en líneas clausuradas del este de Yorkshire _____	365
Mapa 3. Las regiones ferroviarias de España (1984) _____	482
Mapa 4. Propuesta de actuación de la Junta de Andalucía en las líneas “altamente deficitarias” según el Contrato-programa 1984/86 _____	500
Mapa 5. Plano longitudinal simplificado del ferrocarril de Río Tinto a Huelva _____	512
Mapa 6. Ferrocarril de Tharsis _____	519
Mapa 7. Recorrido del <i>al-Andalus Expreso</i> _____	533
Mapa 8. La red ferroviaria española en 1941 _____	535
Mapa 9. Mapa ferroviario de Andalucía en 1940 _____	536
Mapa 10. Mapa ferroviario de la provincia de Huelva. Líneas de vía estrecha antes y después de 1900 _____	536

## Relación de gráficos

Gráfico 1. Ayudas finalistas de capital de English Heritage 2008/09 (millones £) _____	201
Gráfico 2. HLF. Valor de las ayudas de capital en términos reales _____	204
Gráfico 3. Las motivaciones más importantes del principal viaje de vacaciones de los ciudadanos de la UE <sub>27</sub> (2008) _____	261
Gráfico 4. Visitantes a museos industriales del Reino Unido: 1997-2005 _____	308
Gráfico 5. Visitantes de patrimonio industrial en el Reino Unido _____	308

Gráfico 6. Proporción de Tipos A a G (v. Figura 3) en ocho líneas clausuradas _____	364
Gráfico 7. Evolución del número de visitantes y pasajeros (millones) _____	400
Gráfico 8. Evolución de los ingresos (millones £) _____	400
Gráfico 9. Origen de los ingresos _____	401
Gráfico 10. Evolución del personal (miles) _____	401
Gráfico 11. Correlación entre la confianza del país de origen y la confianza de los inmigrantes en Gran Bretaña _____	445
Gráfico 12. Visitas al Parque Minero de Río Tinto 1992-2008 (miles) _____	511
Gráfico 13. Densidad ferroviaria de Huelva durante los últimos 100 años _____	537
Gráfico 14. Producción de piritas en Huelva durante el siglo XX _____	539
Gráfico 15. Extensión de los ferrocarriles en Huelva durante el siglo XX _____	539

## Relación de tablas

Tabla 1. Glosario de patrimonio de la Carta de Burra (1999) _____	60
Tabla 2. <i>Corpus</i> normativo sobre patrimonio de la UNESCO _____	85
Tabla 3. <i>Corpus</i> normativo sobre patrimonio del Consejo de Europa _____	100
Tabla 4. El sistema de protección del patrimonio histórico en Inglaterra _____	187
Tabla 5. La gestión del patrimonio histórico en Inglaterra _____	193
Tabla 6. HLF. Valor de las ayudas de capital concedidas (UK) _____	205
Tabla 7. El empleo en las entidades de voluntariado de patrimonio 2007/08* _____	206
Tabla 8. Patrimonio industrial del Reino Unido: visitas a los 23 puntos de anclaje de la ERIH _____	210
Tabla 9. El impacto del patrimonio cultural inmueble (PCI) según la categoría del agente _____	222
Tabla 10. Costes y beneficios de un proyecto de PCI según los agentes implicados _____	235
Tabla 11. Principales consideraciones a la hora de seleccionar un destino según el tipo de vacaciones buscado y la preferencia de destino (%) _____	263
Tabla 12. Preferencia por atracciones según destino de las vacaciones (%) _____	263
Tabla 13. La contribución de la industria del turismo y los viajes a la producción y el empleo (Cuenta Satélite del Turismo 2009) _____	265
Tabla 14. Comparación de los perfiles de turista _____	281
Tabla 15. La red ferroviaria británica por tipo de vía (1961) _____	351
Tabla 16. Ingresos y costes estimados por tipo de tráfico en British Railways (1961) _____	353

Tabla 17. Márgenes de ingresos sobre costes en los flujos de pasajeros de _____	357
Tabla 18. Talleres de ferrocarriles turísticos en Gran Bretaña (2005) _____	392
Tabla 19. Puestos de voluntario en el Bluebell Railway (2009) _____	394
Tabla 20. Distribución del patrimonio ferroviario según tipo de sitio _____	397
Tabla 21. Distribución de la red de ferrocarriles turísticos según ancho de vía _____	397
Tabla 22. Ferrocarriles turísticos británicos: magnitudes agregadas industria _____	399
Tabla 23. Los principales ferrocarriles turísticos ingleses _____	402
Tabla 24. Los ferrocarriles turísticos ingleses por regiones _____	403
Tabla 25. Stock de material rodante 2006/08 _____	404
Tabla 26. Comités de la Heritage Railway Association (HRA) _____	407
Tabla 27. Organizaciones a las que pertenece la Heritage Railway Association _____	408
Tabla 28. Parte del ROGS aplicable según el sistema de transporte _____	422
Tabla 29. El PIB per cápita de Andalucía en PPA (EU <sub>27</sub> =100): comparación con otros espacios. _____	441
Tabla 30. La participación de Andalucía en el PIB español _____	442
Tabla 31. Valores reales y ajustados de religiosidad _____	451
Tabla 32. La Reforma Ferroviaria en Andalucía: balance final en 1987 _____	497
Tabla 33. Cuadro-resumen de las 11 líneas "altamente deficitarias" en Andalucía (1984) _____	499
Tabla 34. Ferrocarriles, ramales ferroviarios, tranvías y cables aéreos de la provincia de Huelva _____	506
Tabla 35. Densidades ferroviarias en Europa 1913 _____	537

## Relación de imágenes

Imagen 1. Billeto de tren del BBR (2007) _____	398
Imagen 2. Billeto de tren del Bo'ness & Kinneil Railway (2008) _____	398
Imagen 3. El Railplano de George Bennie (1929) _____	427
Imagen 4. <i>Induction day</i> (Jornada de presentación) en el K&ESR _____	428
Imagen 5. Talleres del K&ESR _____	428
Imagen 6. Voluntarios trabajando en los talleres del K&ESR _____	429
Imagen 7. Una joven voluntaria en un "Santa Special" del K&ESR _____	429
Imagen 8. Jefe de Estación dando la salida durante un "Santa Special" _____	430
Imagen 9. Tren del K&ESR a su llegada a la Estación de Tenterden (Kent) _____	430

Imagen 10. Bluebell Railway (BBR). Estación de Sheffield Park (East Sussex) _____	431
Imagen 11. Talleres del BBR. Ensamblaje en la Sección de locomotoras _____	431
Imagen 12. Talleres del BBR. Trabajos en la Sección de material rodante _____	432
Imagen 13. Librería en el interior de un coche, BBR (Horsted Keynes) _____	432
Imagen 14. Trenes en la Estación de Sheffield Park (BBR) _____	433
Imagen 15. Tren maniobrando en la Estación de Horsted Keynes (BBR) _____	433
Imagen 16. Locomotora aproximándose a la Estación de Alresford (MHR) _____	434
Imagen 17. Locomotora maniobrando en la Estación de Alresford (MHR) _____	434
Imagen 18. Ferrocarril de Río Tinto: río arriba de la Estación de Las Cañas _____	570
Imagen 19. Ferrocarril de Río Tinto: puente de Mansegoso _____	570
Imagen 20. Ferrocarril de Río Tinto: puente de Salomón _____	571
Imagen 21. Ferrocarril de Río Tinto: puente de El Manzano _____	571
Imagen 22. Locomotora Garrat de la Fundación Río Tinto (ca. 2006) _____	572
Imagen 23. Tren turístico de la Fundación Río Tinto _____	572
Imagen 24. Ilustración conmemorativa de la inauguración del ferrocarril de Tharsis al río Odiel (1871) _____	573
Imagen 25. Ilustración conmemorativa de la llegada del primer tren a Alosno ____	573
Imagen 26. Muelle embarcadero en el río Odiel, diseñado y construido por W. Arrol (ca. 2004) _____	574
Imagen 27. Vía de tres carriles (anchos escocés/ibérico) en las inmediaciones de La Mezquita (2003) _____	574
Imagen 28. El tramo anterior (una vez levantadas las vías) cuando se instalaba un tendido eléctrico de alta tensión (2009) _____	575
Imagen 29. El Empalme con el ramal de La Zarza (2004) _____	575
Imagen 30. Locomotora diesel Alsthom B-B Núm. 68 (2006) _____	576
Imagen 31. Locomotora “restaurada” en un espacio público de Tharsis (ca. 2007) _____	576
Imagen 32. Locomotora de maniobras Ruston recién “restaurada” (2006) _____	577



## Relación de anexos

Anexo 1. Cuestionario – Impacto local de un ferrocarril turístico _____	601
Anexo 2. La situación del patrimonio industrial de origen británico en Andalucía __	603
Anexo 3. I Reunión Proyecto Chatain _____	605
Anexo 4. II Reunión Proyecto Chatain _____	607
Anexo 5. Carta del Presidente de TICCIH _____	610
Anexo 6. Heritage Railway Association. Information Papers _____	611
Anexo 7. Carta de Riga (2005) _____	613
Anexo 8. Glosario de términos ferroviarios ingleses _____	616
Anexo 9. Carta del presidente de la Diputación de Huelva al liquidador de la Compañía Española de Minas de Tharsis, S.A. _____	618
Anexo 10. Moción del Grupo Popular de la Diputación de Huelva sobre el ferrocarril de Tharsis al río Odiel (1994) _____	619
Anexo 11. Moción del Grupo Popular de la Diputación de Huelva sobre el ferrocarril de Tharsis al río Odiel (2003) _____	623
Anexo 12. Tharsis. Anuncio de Exposición Pública _____	627
Anexo 13. Entidad Local Autónoma Tharsis. Anuncio _____	629
Anexo 14. Carta del Delegado del Gobierno en Huelva _____	631

## Lista de acrónimos

- ACB: Análisis Coste-Beneficio
- ASS: Annual Statistical Survey
- BIC: Bien de Interés Cultural
- BR: British Railways
- BRB: British Railways Board
- CdE: Consejo de Europa
- CEMAT: Conferencia de Ministros del Consejo de Europa Responsables de la Planificación Territorial/Regional
- CGPHA: Catálogo general del Patrimonio Histórico de Andalucía
- DCMS: Department of Culture, Media and Sport
- DHPB: Draft Heritage Protection Bill
- DfT: Department for Transport
- EH: English Heritage
- ELA: Entidad Local Autónoma
- ERIH: European Route of Industrial Heritage
- FEDECRAIL: European Federation of Museum and Tourist Railways
- FFE: Fundación de los Ferrocarriles Españoles
- FOI: Freedom of Information Act
- FRT: Fundación Río Tinto
- GCSE: General Compulsory Secondary Education
- HLF: Heritage Lottery Fund
- HMRI: Her Majesty's Railway Inspectorate
- HRA: Heritage Railway Association
- HSC: Health and Security Commission
- HSE: Health and Safety Executive
- IAPH: Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico
- ICOM: International Council on Museums
- ICOMOS: International Council on Monuments and Sites
- IHBC: Institute of Historic Building Conservation
- IPHE: Instituto del Patrimonio Histórico Español

- IVR: Institute for Volunteering Research
- MHR: Mid Hants Railway “Watercress Line”
- MVC: Método del Valor Contingente
- NRM: National Railway Museum
- OMT: Organización Mundial del Turismo
- ONS: Office for National Statistics
- ORR: Office for Rail Regulation
- PCI: Patrimonio Cultural Inmueble
- PHA: Patrimonio Histórico de Andalucía
- RHC: Railway Heritage Committee
- ROGS: Railways and Other Guided Transport Systems Regulations
- RSPG: Railway Safety Principles and Guidance
- RTVA: Radio Televisión de Andalucía
- RV: Realidad Virtual
- TIC: Tecnología de la Información y la Comunicación
- TICCIH: The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage
- TPI: Turismo de Patrimonio Industrial
- UNESCO: United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
- WHC: World Heritage Committee



## Introducción

---



El trabajo que el lector tiene en sus manos es el resultado de la convergencia de una serie de intereses: la Historia, la Economía y los ferrocarriles. Licenciado el autor en Ciencias Económicas y Empresariales e interesado por la Historia Económica, se encontró en 2004 con la inexistencia de un programa de doctorado (en el mediodía ibérico) en esa disciplina. Con todo, gracias al buen hacer de quien ha dirigido esta tesis, el trabajo que ahora concluye – al converger en él las tres áreas de interés citadas – ha logrado colmar sus aspiraciones. En 2008, además, se crearía en la Universidad de Sevilla el departamento de Historia e Instituciones Económicas y Economía Aplicada, al que se adscribiría este trabajo de investigación.

En 2004 no sospechaba el autor que sobre el patrimonio industrial y, de forma particular, el patrimonio ferroviario se pudiese elaborar una tesis doctoral. El mérito principal de este trabajo corresponde al profesor Luis Palma, su director, quien vio la posibilidad y oportunidad de encauzar el interés del doctorando por ese camino. El trabajo de éste ha consistido en llevar a la práctica la idea del profesor, siguiendo el hilo conductor de la investigación por un terreno hasta ahora inexplorado.

En sus dos primeros capítulos, la disertación trata en un sentido amplio sobre el patrimonio industrial: su preservación y reutilización con fines turísticos y su evaluación; todo lo cual se enmarca en el ámbito de la Economía de la Cultura. En los tres últimos, el trabajo acaba adentrándose en el terreno de la Nueva Economía Institucional (NEI), aquélla que explica “cómo las instituciones coordinan el comportamiento, afectan a los costes de transacción y facilitan o bloquean la actividad económica” (Eggertsson 2008, p.1), llegando hasta los límites de la sociología. En los dos últimos capítulos subyacen las tesis de Fukuyama (1995) sobre la confianza y,

desde esta perspectiva, se trataría de una investigación sobre las causas y el origen de la dotación de patrimonio industrial de las naciones (las dos estudiadas), por expresarlo en palabras de Adam Smith. Con todo, hemos pretendido llevar a cabo un trabajo sobre ferrocarriles.

Si la confianza está en la base de la creación de valor en una economía, las consideraciones de índole moral son la base de la confianza. En *Ethics and Economic Progress*, J.M. Buchanan, premio Nobel de Economía 1986 expresa algo que, por evidente, suele escapar a los postulados de la Economía ortodoxa:

La tesis que he desarrollado... puede ser resumida en el enunciado de que los actores económicos son, tanto ética como económicamente, interdependientes y que las consideraciones morales – que pueden inhibir respuestas puramente oportunistas – son importantes a la hora de determinar el potencial de valor en la economía. Así formulada, la tesis parece casi una tautología, especialmente para quienes sus mentes no han sido inmunizadas por el intrincado aparato conceptual de la moderna teoría económica.

Para los economistas, sin embargo, esto no es no evidente y, de entrada, niegan la validez de mi proposición (Buchanan 1994, p.86).

Un aspecto singular de este proyecto de investigación es el hecho de que, en parte, se basa en la experiencia del autor como participante en una iniciativa, promovida por un grupo de entusiastas, para la preservación y reutilización del patrimonio ferroviario de Río Tinto y Tharsis (Huelva).

Thráinn Eggertsson (1995) se hace eco de un chiste, ambientado en la antigua Unión Soviética, en el que una fábrica de clavos daba cumplimiento a los objetivos (en Tm) asignados por el Gosplan (Ministerio de Planificación) fabricando un solo clavo (de enormes dimensiones). La realidad es que el comportamiento estratégico de la burocracia se daba en todos los ámbitos del país de los soviets. Bien es cierto que éste fue un caso extremo, de totalitarismo y degeneración burocrática, por eso mismo



acabaría sucumbiendo ante la sorpresa de propios y extraños. Con todo, la fe revolucionaria y la propaganda hicieron posible el “paraíso de los trabajadores” durante setenta años; “la vida es gozosa en la tierra del socialismo” que diría Stalin (Siegelbaum and Sokolov 2004, p.306).

Lo anterior sirve para explicar el enfoque metodológico de nuestra investigación. Es probable que el lector no esté habituado con la tarea de descifrar los mensajes procedentes de las instancias del poder (principalmente gubernamental), sin embargo, es un eje central de nuestro análisis. Quiere esto decir que debe estar precavido ante el nominalismo (como el de los clavos) y las apariencias. Ante expresiones, por ejemplo, “empresa pública” o “poder público” debe estar dispuesto a entender “gubernamental” en su lugar (la expresión anglosajona por cierto). Al igual que debe ser consciente de que el destino real de los fondos públicos puede tener poco que ver con la denominación de la agencia gubernamental destinataria o la partida presupuestaria correspondiente, obedeciendo, más bien, a los intereses propios de los políticos electos y/o el aparato burocrático.

Los ferrocarriles, desde un punto de vista cultural (y por supuesto económico), nos parecen lo suficientemente relevantes como para ser objeto de una disertación doctoral. Cabe señalar que en la Lista de Patrimonio Mundial de la UNESCO figuran ocho ferrocarriles: el Metro de Moscú, el Ferrocarril de Semmering (Austria), el Baltimore & Ohio Railroad (EE UU), The Great Zig Zag (Australia), el Darjeeling Himalayan Railway (India), el Liverpool & Manchester Railway (UK), el Great Western Railway (UK), el Shinkansen (Japón) y el Rhaetian Railway (Italia/Suiza) (Coulls 1999; UNESCO 2010).

La elección del marco de referencia, i.e. Gran Bretaña *versus* Andalucía, obedece principalmente a dos motivos:

- i. Gran Bretaña es el primer país de Europa por la extensión de sus ferrocarriles turísticos. Con 640 km de líneas en explotación supera incluso a Francia: 573 km en una extensión 2,26 veces mayor; magnitudes que no tienen comparación con la realidad en el sur de Europa, desde Portugal hasta Grecia.
- ii. Andalucía, como es obvio, constituye el marco inmediato de la Universidad de Sevilla; dentro de ella, la provincia de Huelva, es la realidad más y mejor conocida por el autor. Además, con una extensión de 778 km en 1912, esta provincia llegó a tener el 32% de los ferrocarriles de Andalucía<sup>1</sup>. Lo que explica, probablemente, que se encuentre en ella el único ferrocarril turístico de Andalucía (Río Tinto).

Hubiera sido más fácil estudiar el caso francés, entonces mejor conocido por el autor; al igual que estaba más familiarizado con Francia que con Gran Bretaña. Sin embargo, dada la preeminencia de los ferrocarriles turísticos británicos a nivel europeo, en 2007 se decidió trasladar el marco de análisis al otro lado del Canal de La Mancha. La investigación llevada a cabo confirma plenamente los planteamientos iniciales.

A lo largo del trabajo aparecerán casi indistintamente las expresiones Gran Bretaña y Reino Unido, a nuestros efectos prácticamente equivalentes, aunque debe tenerse en cuenta que nuestro trabajo versa sobre Gran Bretaña (y no Irlanda del Norte, las Islas del Canal o la Isla de

---

<sup>1</sup> Téngase en cuenta que el patrimonio ferroviario de nuestros días tiene precisamente su origen en el período que termina en 1914 (la “edad de oro de los ferrocarriles”).

Man). A su vez, el lector debe tener presente que en la mayoría de las ocasiones nos referiremos (implícitamente) a Inglaterra y Gales, y no Escocia que, por la naturaleza (*de facto*) confederal de la monarquía, debe ser estudiada aparte. Aquéllas, por el contrario, constituyen lo que en derecho constitucional sería una federación, por más que el derecho británico rehúya formalmente de estos términos.

Los ferrocarriles turísticos constituyen un fenómeno propio de los países que, en el siglo XIX, lideraron la Revolución Industrial. En Europa, aquéllos de la región noratlántica y las regiones del centro y sur del Continente. Un indicador quizá de que, en la Era posindustrial, el desarrollo es tan desigual (en términos geográficos) como hace doscientos años. Gran Bretaña fue pionera en la Revolución Industrial, en 1778 James Watt desarrolló la máquina de vapor (de nueva generación) que cambiaría las reglas del juego de la industria.

Desde el punto de vista metodológico, la Economía no ha sido ajena a las grandes corrientes filosóficas desde los inicios de la Revolución científico-técnica:

El credo de la metodología científica, desde hace tiempo conocido entre sus críticos como el “Punto de vista heredado”, es en líneas generales el “positivismo”. Éste sostiene que el conocimiento debe ser modelado según el entendimiento de principios del siglo XIX de ciertos aspectos de la física del siglo XIX y especialmente el siglo XVII (McCloskey 1998, p.141).

De esta forma, la metodología de la ciencia económica ha experimentado cambios sustanciales en las últimas décadas, de forma paralela al desarrollo de la informática:

Cuando era un estudiante de grado la mayoría de las tesis doctorales eran empíricas y, como incluso invertir una matriz de 10 por 10 era complicado en 1965, el trabajo empírico trataba en realidad sobre el mundo; no eran juegos con significación estadística. Entonces, de forma gradual, las disertaciones llegaron a ser todas teóricas. Incluso cuando eran denominadas “empíricas” se trataban de

ejercicios en mundos imaginarios alterados por la insidiosa pregunta: ¿Cómo de grande es grande? O, desgraciadamente, caían ante la idea mostrada por la significación estadística. Ahora se está produciendo un cambio a la inversa (McCloskey 1998, p.191).

Según McCloskey (1998), la Ciencia Económica adolece de lo que él llama “modernismo”, el cual obedece a 10 mandamientos (entre ellos): primero, sólo las predicciones observables de una teoría son relevantes; segundo, los hechos y los valores pertenecen a diferentes esferas del discurso, de forma que las proposiciones positivas siempre se distinguen de las normativas; tercero, la explicación científica de un hecho sitúa el mismo bajo la cobertura de una ley; cuarto, la introspección, las creencias metafísicas, las consideraciones estéticas y otros elementos similares pueden estar presentes en el descubrimiento de una hipótesis pero son irrelevantes para su justificación. El autor afirma que estas nociones están hoy en día descartadas por muchos filósofos – pero que los economistas no se han percatado de estas reacciones al “modernismo” y continúan creyendo que la única prueba “fundamental” de una afirmación económica ha de ser de tipo objetivo y cuantitativo (Blaug 1992).

Esta ingenua creencia en la prueba empírica como arquetipo de la verdad es el verdadero núcleo del “modernismo” y por consiguiente el monstruo del libro de McCloskey. “Es difícil no creer en el papel dominante del modernismo en Economía” señala, “aunque una prueba objetiva, cuantitativa hará aquélla, o cualquier proposición, más creíble y merecerá la pena llevarla a cabo” (McCloskey 1985 citado en Blaug 1992, p.xviii).

McCloskey, por su parte, hace un encuadre histórico del modernismo, cuyo origen sitúa a la par que el pensamiento racional en la Ilustración:

En términos filosóficos, el modernismo es el programa de Descartes, central en la filosofía desde el siglo XVII, la construcción del conocimiento sobre la base de la duda radical (McCloskey 1998, p.141).

Milton Friedman, alertando de la degeneración formalista de la Economía, llega a decir:

la Economía se está convirtiendo cada vez más en una rama arcana de las matemáticas en vez de tratar los problemas económicos reales (Paecon 2009).

Como ponen de relieve los estudios llevados a cabo en las últimas décadas, el modernismo es un hecho constatado; también la reacción al mismo, que llega a tener sus propios órganos de expresión, la *Real-world Economics Review*, de la Post-Autistic Economics Network.

En una carta a *Science*, Wassily Leontief (1982) expone los resultados de un estudio llevado a cabo sobre la *American Economic Review* durante la última década, descubriendo que más del 50% de los artículos consistían en modelos matemáticos sin datos empíricos ningunos, mientras que el 15% consistían en análisis teóricos no matemáticos, igualmente sin datos empíricos, sólo el 35% de los artículos contenían análisis empíricos.

Morgan (1988) ha actualizado los estudios de Leontief, mostrando una vez más que la mitad de los artículos publicados en la *American Economic Review* y el *Economic Journal* no usan datos de ningún tipo, una proporción que excede considerablemente la existente en publicaciones de física y química. Oswald (1991) ha confirmado los resultados de Leontief y Morgan en el área de microeconomía, concluyendo con acierto que un gran número de economistas tratan la disciplina como si fuera “una especie de filosofía matemática” (Blaug 1992, p.xxii).

El hecho que los estudios de Economía en las universidades enfatizen las habilidades técnicas en solución de rompecabezas a expensas de impartir conocimiento sustancial del sistema económico es simplemente un reflejo del formalismo vacío que cada vez más caracteriza a la Economía moderna (Blaug 1992).

Nuestro trabajo, en los dos últimos capítulos, se adentra en el campo de la Nueva Economía Institucional (NEI), apartándose seguramente del modernismo y las “matemáticas sociales”<sup>2</sup> (Blaug 1992); no hemos utilizado herramientas habituales de investigación cuantitativa como el cuestionario. Nuestro cometido ha consistido en desvelar las fuerzas subyacentes que conducen a la preservación y reutilización del patrimonio industrial o, por el contrario, a su abandono y eventual pérdida. Por una

---

<sup>2</sup> “Un tipo de matemáticas que aparenta tratar los problemas sociales pero lo hace sólo en un sentido formal” (ibíd., p.xxii).

parte, a causa de la inexistencia no ya de estadísticas sino de literatura económica (más allá de algunos artículos puntuales en revistas científicas); y, por otra, porque lo prioritario de nuestro programa de investigación ha sido centrar la *big picture* (líneas generales) del sector de ferrocarriles turísticos, desde una perspectiva comparada, más que hacer predicciones económicas.

Las teorías económicas no sólo son instrumentos para hacer predicciones certeras sobre hechos económicos sino un verdadero intento de desvelar fuerzas causales en el sistema económico. (Blaug 1992, p.xiii).

Explicando lo que lleva a la gente a estudiar Economía, la profesora de Chicago propone:

La mayoría... quiere cambiar el mundo o hacer un descubrimiento científico. Con tan nobles intenciones lo primero que hay que hacer es superar la engañosa retórica de la Economía moderna y llevar nuevamente la Economía, esa gloriosa conversación desde los tiempos de Adam Smith, a la conversación de la humanidad (McCloskey 1998, p.192).

Con todo, la información primaria que se expone es el resultado de más de 50 muestras tomadas entre 2004 y 2007; entrevistas y contactos (por lo general presenciales, aunque también telefónicos y epistolares) con actores e informantes principales; desde un antiguo empleado del ferrocarril de Río Tinto a Huelva hasta el Presidente Ejecutivo de Alstom España, S.A., pasando por el Viceconsejero de Cultura de la Junta de Andalucía.

A pesar de las continuas referencias a ferrocarriles turísticos, museos del transporte y centros de vapor de Gran Bretaña, en ningún momento hemos pretendido hacer una exposición exhaustiva; eso es algo que magníficamente hace el anuario *Railways Restored* (Butcher) donde el lector interesado puede obtener información detallada sobre los mismos:

dirección, personas de contacto, longitud y ancho del ferrocarril, instalaciones, etc.

Como el lector podrá apreciar, en el capítulo 5º principalmente, aparecen personas que tienen que ver (o en algún momento han tenido que ver) con el patrimonio ferroviario de Andalucía y, de forma particular, la provincia de Huelva. En los casos en que pudiera deducirse una crítica hacia ellas hemos consignado únicamente sus iniciales, lo que nos interesa desde un punto de vista económico son los hechos. De esta forma, además, no quitamos relevancia a los resultados de una investigación que, en muchos aspectos, se aproxima a la Historia Económica del tiempo presente. “La Economía, como la Geología o la Biología evolutiva, o la Historia misma, es una ciencia histórica más que predictiva” dirá McCloskey (1985, p.xxi). Nuestro trabajo, en su análisis dentro de la NEI, no se entendería sin estudiar los hechos concretos sobre el terreno.

Las decisiones sobre el empleo de los recursos de un país han venido siendo tomadas, cada vez más, por los gobiernos central y local, formalmente cuando menos, en nombre de los ciudadanos. Esto ha llevado a los economistas a intentar extender su estudio del comportamiento a situaciones donde las decisiones no sólo son tomadas sobre el uso de recursos mediante la compra-venta privada. Ésta es la razón de la adaptación de su análisis para tratar el comportamiento de grupo, incluyendo el de los políticos y los burócratas. Ello da lugar a dificultades analíticas, incluyendo la obtención de evidencia empírica, y también conlleva cuestionar la afirmación de que cuando la gente actúa “en defensa de los intereses generales” de alguna forma su comportamiento cambia y sólo piensan en el “bien público”. Quienes tienen que ver con la función pública pueden mostrarse resentidos por la intrusión de los economistas en el estudio de sus motivaciones y las consecuencias que de ello se derivan. No tenemos más opción que actuar así, y sencillamente pedir la oportunidad de mostrar a dónde nos llevan aquéllas (Peacock and Rizzo 2008, p.6-7).

Los ferrocarriles turísticos son una industria (cultural) poco conocida en Economía y con escasas estadísticas. En el Reino Unido, tan sólo desde

2002 *Her Majesty's Railway Inspectorate* (HMRI)<sup>3</sup> recopila alguna información sobre la misma. Nuestra disertación, lejos del modernismo y las matemáticas sociales, es abundante en millas y kilómetros, libras esterlinas y euros, y fechas; es en esencia un trabajo sobre ferrocarriles.

Stratton (1997) dice que el patrimonio ferroviario es estudiado bajo las rúbricas “ferrocarriles” y “patrimonio cultural inmueble” como diferentes campos del conocimiento. Si aquélla recoge el trabajo de los historiadores ferroviarios, ésta los de historia de la arquitectura y la conservación; ambas han formado parte de nuestro trabajo. En cuanto al Patrimonio Ferroviario (como práctica), cabe destacar la *World Railway Heritage Conference* (York 1998) y, unos años después, la conferencia sobre ferrocarriles turísticos *Slow Train Coming* (York 2001), ambas celebradas en el *National Railway Museum* (NRM). En esa ciudad también se encuentra el *Institute of Railway Studies* (IRS), institución conjunta entre el NRM y la Universidad de York.

Las fuentes bibliográficas y documentales utilizadas son, en su mayoría, en lengua inglesa; en los cuatro primeros capítulos la práctica totalidad. Ello ha requerido trabajar en dos niveles lingüísticos simultáneamente, un rasgo característico de este trabajo. La traducción de las fuentes (a menos que expresamente se indique otra cosa) es obra del autor. Como se verá, todas las citas (originalmente) en inglés han sido traducidas a la lengua española, incluyendo las composiciones líricas. Si bien al-Jahidh (780-869) ya advertía de que “la poesía no se puede traducir” (Tahiri 2009, p.15), hemos decidido traducirla para facilitar la comprensión al lector español.

---

<sup>3</sup> En la actualidad integrado en la *Office for Rail Regulation* (ORR).



Para el referenciado hemos utilizado el Sistema Harvard (Método Autor Fecha) para cuya implementación hemos seguido el manual de los Servicios Académicos de la Universidad de Bournemouth (2009). De forma más particular, los autores son citados en el texto por su apellido e inicial(es)<sup>4</sup>; los ibéricos, por la necesaria economía del lenguaje (y normalización internacional) sólo con su primer apellido; sin embargo, en la lista de referencias, para facilitar su localización, aparecen por lo general ambos apellidos.

Uno de los pormenores que en su día tuvo que ser abordado es la traducción al español del término “heritage railway” (*Brit.*)<sup>5</sup>. Como el lector habrá podido comprobar, hemos optado por la fórmula más continental de “ferrocarril turístico”<sup>6</sup>, con lo que evitamos un literalismo fuera de contexto. Con este término nos referiremos también a los “preserved railways”, acepción más cercana al ámbito del patrimonio industrial<sup>7</sup>.

Por “ferrocarriles históricos” entendemos lo establecido en la Carta de Riga (2005):

los ferrocarriles históricos o preservados, ferrocarriles y tranvías museo, ferrocarriles en funcionamiento, museos de tranvías y ferrocarriles turísticos, incluyendo trenes de época que circulen por la red nacional y otros ferrocarriles (Fedecrail 2005).

El ferrocarril en Europa tenía ya una larga historia incluso antes de la Revolución Industrial. El primer “ferrocarril” usado en la minería no férrea en países germánicos, parece haber sido el “hund”, un vagón en forma de caja, con ruedas cilíndricas de madera, que circulaba sobre vigas paralelas

---

<sup>4</sup> Normalmente a partir de la segunda cita. Siempre que, a efectos legales, no se requiera otra cosa.

<sup>5</sup> La expresión “railroad” es más propiamente americana.

<sup>6</sup> En francés *chemins-de-fer touristiques* y en alemán *Touristikbahnen*.

<sup>7</sup> En el Anexo 1 puede encontrarse un glosario de términos ferroviarios ingleses.

de madera, con una guía frontal en el hueco entre ellas. Estos vehículos fueron descritos por Georgius Agricola en el siglo XVI, conservándose ejemplares en los museos de Lucerna y Eisenerz (Trinder 2008).

Desde principios del siglo XVII dos sistemas se desarrollaron en la minería del carbón en Inglaterra. En el Noreste vías de madera de aproximadamente 1 m de ancho servían para transportar vagones, de unas 2½ toneladas, desde las minas hasta plataformas de madera (“staites”) en cursos de agua navegables; en ellas el carbón se descargaba, por la parte inferior de los vagones, en las bodegas de los barcos. A principios del siglo XVIII había ferrocarriles de hasta 20 km con puentes de tamaño considerable, de los que el Causey Arch es un notorio superviviente. Un sistema diferente se desarrolló en Sropshire con líneas de ancho inferior a 1,00 m, algunas de las cuales penetraban en el interior de las minas de carbón. Los vagones eran de baja altura y eran sujetados por aros de hierro forjado. Las ruedas de hierro fueron introducidas en 1729, los planos inclinados en la década de 1740 y a partir de 1767 empezaron a utilizarse raíles de dos niveles, siendo la sección superior de hierro fundido. Los raíles con falanges se introdujeron alrededor de 1790. El sistema de Sropshire se extendería a otras áreas de Gran Bretaña, particularmente Gales del Sur (ibíd.).

Alrededor de 1800 los ferrocarriles alcanzaron mayor tamaño con la construcción de las denominadas líneas “híbridas”, que empleaban diversos sistemas de tracción (caballos, locomotoras y planos inclinados), algunas de las cuales eran explotadas en virtud de “Acts of Parliament” (concesión pública). Ello les permitía la expropiación de terrenos para el trazado de las rutas y les imponía determinadas obligaciones en tanto que servicio público. En el nordeste de Inglaterra la locomotora de vapor se

desarrolló como un medio viable para la tracción de los vagones y en 1820 James Birkinshaw, de Bedlington Ironworks, introdujo los raíles de hierro forjado en forma de “T” (Trinder 2008). En 1825 se abrió el ferrocarril de Stockton a Darlington, para tracción mixta (animal/mecánica), público y de peaje para todo aquél que dispusiera de un vagón y un caballo. El primer ferrocarril moderno<sup>8</sup> sería el de Liverpool a Manchester (1830), con vías de uso exclusivo, tracción mecánica y carácter de servicio público (Simmons 1978).

En las décadas siguientes se extendería por toda Europa. En 1840 ya se habían tendido 2.130 km de líneas en Gran Bretaña, 9.700 en 1850 y en 1911 superaban ya los 32.000. Los ferrocarriles de línea se abrieron en Francia por primera vez en 1832, en Alemania y Bélgica en 1835, en Austria en 1837, en Italia y Holanda en 1839 y en la España peninsular en 1848 (en 1837 se había inaugurado el de La Habana a Güines). En Andalucía el primer ferrocarril fue el de Jerez a El Puerto de Santa María (14,57 km), abierto en 1854. Con todo, en 1829 José Díaz Imbrecht ya había obtenido la concesión para un ferrocarril de Jerez a El Portal, junto al río Guadalete.

Si en países como Gran Bretaña y, posiblemente, Bélgica el desarrollo de los ferrocarriles fue un fenómeno de los dos primeros tercios del siglo XIX, asociado a la Revolución Industrial, en los demás fue una consecuencia de aquélla, verificada en el último cuarto del siglo (Barraclough 1966 citado en Finer 1997). En 1914 ya había más de 61.000 km de líneas en el Imperio Alemán, 47.000 en Austria-Hungría y 64.000 en Rusia (Simmons 1978).

---

<sup>8</sup> Una combinación de vía exclusiva, tráfico público, transporte tanto de pasajeros como de mercancías, tracción mecánica y cierto grado de control público (Robbins 1998 citado en Coulls 1999, p.1)

“El progreso viene por caminos de hierro” (Trinder 2008, p.10) era un dicho popular en la Italia de mediados del siglo XIX y, en cierto modo, era verdad; los ferrocarriles llevaron la Revolución Industrial hasta casi todos los confines del Continente. Abarataron considerablemente el coste del suministro energético (carbón), abrieron nuevos mercados para los productos de consumo fabricados en las áreas industriales y facilitaron la salida de productos agropecuarios de sus zonas de producción. Hicieron posible el desarrollo de la industria siderúrgica en áreas urbanas de Europa. Unieron las áreas rurales con sus capitales regionales y/o nacionales, y permitieron el fácil acceso a los puertos, desde los que millones de europeos emigraron al nuevo mundo (Trinder 2008). En definitiva, jugaron un papel crucial en la integración de los mercados, la cual alcanzaría un nivel nunca visto desde la Era de los Descubrimientos.

La revolución industrial y tecnológica que empezó en torno a 1770 y todavía hoy en día está pleno proceso dio paso a una nueva fase en la historia mundial. “Supuso la ruptura más drástica con el pasado desde la invención de la rueda” (*Cambridge Economic History of Europe* 1953-78). Desde entonces, el mundo ya no sería nunca el mismo... “ninguna revolución ha sido tan dramáticamente revolucionaria como la revolución industrial, con la excepción quizá de la revolución neolítica. Ambas cambiaron el curso de la historia, por así decirlo, introduciendo una discontinuidad en el proceso histórico” (Cipolla 1972). (Finer 1997, p.1616).

La disertación ha concluido en enero de 2011, en la biblioteca de la Universidad de Sussex (Brighton), el mismo lugar donde comenzara.

## I Parte

### Patrimonio industrial y Economía de la Cultura

---



## Capítulo 1º

### Aproximación a la Economía de la Cultura

---





*las futuras generaciones se sentirán interesadas por esta gente ya que representan algo que el mundo siempre mira con nostalgia – un “ancien régime”. Ellos llevaron las artes de la vida civilizada y la amistad a un punto muy alto, y su trabajo refleja esta civilización. A buen seguro, dos de ellos al menos, Virginia Woolf y Mainard Keynes, poseían esas raras dotes imaginativas de forma tal que son tenidos por genios<sup>9</sup>.*

Gerald Brenan 1963. *South to Granada*.

### 1.1 Encuadre de la disciplina

Según la Real Academia Española, el término “cultura” tiene principalmente dos acepciones: por un lado el “conjunto de conocimientos que permiten a alguien desarrollar su juicio crítico”; y, por otro, el “conjunto de modos de vida y costumbres, conocimientos y grado de desarrollo artístico, científico, industrial, en una época, grupo social, etc.” (RAE 2009). Si la primera tiene una dimensión individual, la segunda tiene una dimensión colectiva.

Tylor (1959 citado en Lasuén 2005) definió la cultura de forma amplia, incluyendo en ella el conocimiento, las creencias, el arte, la moral, el derecho, las costumbres y todas las capacidades o hábitos adquiridos por el hombre debido a su pertenencia a la sociedad. Este mismo conjunto de actividades ha sido también denominado “civilización” por otros autores, concepto ciertamente muy cercano al de cultura.

Tylor (1959), en una definición seminal, sostiene que “cultura”

incluye el conocimiento, las creencias, el arte, la moral, el derecho, las costumbres y todas las capacidades o hábitos adquiridos por el hombre debido a su pertenencia a la sociedad (Lasuén *et al.* 2005, p.25).

T. S. Eliot (1962), a la vez que distinguió entre alta y baja cultura, entre avance y retrocesión cultural, defendió que la cultura tiene tres

---

<sup>9</sup> Sobre la visita de Virginia y Leonard Wolf (como J.M. Keynes y él mismo, miembros del Grupo de Bloomsbury) a su casa en La Alpujarra en 1923 (Brenan 1963, p.172).

dimensiones, según se considere el desarrollo del individuo, de un grupo o clase o de la sociedad en su conjunto; apuntando que la fundamental era la última. Además, consideró que la religión tiene un papel fundamental en la cultura,

cualquier religión, mientras perdura, y a su propio nivel, da un claro sentido a la vida, constituye el armazón de la cultura y protege a la mayoría de la humanidad contra el aburrimiento y la desesperación (Eliot 1962, p.34).

Raymond Williams (1976 citado en Smith 2003) pretendió democratizar la teoría de la cultura. Una de sus mayores preocupaciones fue lo que entendía como conservadurismo y elitismo de las políticas públicas en el Reino Unido. Defendió las actividades culturales y los intereses de las masas, particularmente las clases trabajadoras y comunidades rurales.

La cultura es ordinaria: éste es el primer hecho. Cada sociedad humana tiene su forma propia, sus objetivos y significados propios..., las artes y el aprendizaje, los procesos especiales de descubrimiento y el esfuerzo creativo” (Williams 1976 citado en Smith 2003, p.9).

En cierto modo, la noción de cultura de Williams, en tanto que concepto plural, es tributaria de las ideas de los primeros teóricos como von Herder (1774 citado en Smith 2003), quienes la entendían como un estilo de vida distintivo más que como un valor universal. Además, se mostró en contra de una cultura eurocéntrica universal, a menudo definida en relación con el concepto colonial de “el otro”.

La Declaración de México, adoptada en el Encuentro Mundial del Turismo de 1982, hace la siguiente definición (de tintes humanistas) de cultura:

En su sentido más amplio, la cultura puede ser considerada hoy en día como el conjunto de rasgos distintivos, espirituales y materiales, intelectuales y afectivos, que caracterizan una sociedad o grupo social.

Engloba, entre otros, las artes y las letras, los modos de vida, los derechos fundamentales del hombre, los sistemas de valores, las tradiciones y creencias. La cultura da al hombre la capacidad de reflexión sobre sí mismo, es la que hace de

nosotros seres precisamente humanos, racionales, críticos y éticamente comprometidos. Gracias a ella discernimos valores y tomamos decisiones, por ella el hombre se expresa, toma conciencia de sí mismo, se reconoce como un proyecto inacabado, pone en cuestión sus propias realizaciones, busca sin cesar nuevos significados y lleva a cabo obras que lo trascienden (CCE 1993, p.7).

Desde la Ciencia Política, Anthony D. Smith hace una observación crítica sobre la importancia de la lengua en la cultura y la nacionalidad, defendiendo que

“cultura” es un concepto bastante más amplio que el de “lengua”, “la cultura incluye las costumbres, los mitos ancestrales, las instituciones, la historia, el derecho y, de forma especial, la religión” (Haseler 1996, p.121).

La Declaración Universal de la UNESCO sobre la Diversidad Cultural toma el primer párrafo de la anterior y añade que:

abarca, además de las artes y las letras, los modos de vida, las maneras de vivir juntos, los sistemas de valores, las tradiciones y las creencias (UNESCO 2001, p.19).

David Throsby (2001), a la hora de definir la cultura, distingue claramente dos acepciones del término. Según la primera, cultura sería

un amplio marco antropológico y sociológico para describir un conjunto de actitudes, creencias, convenciones, costumbres, valores y prácticas que son comunes o compartidas por un grupo. El grupo puede ser definido en términos políticos, geográficos, religiosos, étnicos o de cualquier otra característica... (Throsby 2001, p.3-4)<sup>10</sup>.

Y sobre la segunda afirma que

tiene una orientación más funcional, en referencia a ciertas actividades y sus productos que tienen que ver con los aspectos artísticos, morales e intelectuales de la vida. “Cultura”, en este sentido, hace referencia a actividades basadas en la ilustración y educación de la mente más que en la adquisición de habilidades eminentemente técnicas o profesionales. Con esta acepción, es más probable que nos encontremos ante un adjetivo que ante un nombre... (Throsby 2001, p.4).

Casson (2006), citando a Reisman (1990), pone énfasis en que la cultura es un bien intangible y público:

los valores y creencias culturales pueden ser compartidos, lo que indica que la cultura, como el conocimiento, tiene la propiedad de bien público (Reisman 1990 citado en Casson 2006, p.364).

---

<sup>10</sup> Se trataría de una versión actualizada de la definición de Tylor (1959).

En lengua española, en una definición inmaterial e intelectual de cultura, se afirma que

cultura es el stock de conocimientos simbólicos que se crean por imitación gradual más o menos creativa, se transmiten meméticamente<sup>11</sup>, y se contrastan y asumen, intelectual y emocionalmente, por la sociedad, para comprender y actuar sobre la naturaleza (Lasuén *et al.* 2005, p.34).

La Economía de la Cultura es algo de la última generación, una rama emergente de la Economía que ha ido adquiriendo prominencia desde la última década del siglo XX por el reconocimiento del papel que juega la cultura en el desarrollo y avance general de la sociedad. Como ya afirmara el Banco Mundial en Florencia (1999), la política cultural es un arma esencial para el desarrollo económico.

Una definición sintética de la disciplina la encontramos en Towse (2003; 2005),

La economía de la cultura es la aplicación de la economía a la producción, distribución y consumo de todos los bienes y servicios culturales (Palma 2008b, p.89).

Afirman Lasuén *et al.* (2005) que, al día de hoy, el impacto de la cultura en la vida económica es habitualmente subestimado. Incluso en los países más desarrollados no se consideraría que la cultura contribuya a la producción material. Ésta sería, en nuestra opinión, la razón de que la cultura haya tenido un papel secundario en el pensamiento económico.

La Economía de la Cultura nace una vez superadas las ideas de economistas políticos como Adam Smith que consideraban las artes, en tanto que servicios y por tanto intangibles, como improductivas; e improductivas, por consiguiente, las profesiones relacionadas con la prestación de servicios: clérigos, abogados, médicos, etc. Para ellos, sólo la

---

<sup>11</sup> Del griego *mimema*, elemento de comportamiento o cultural transmitido por imitación con un patrón genético.

producción de bienes materiales (tangibles) era socialmente útil, el resto (los servicios) no contribuía a la riqueza social.

la concepción clásica de la Economía, como el estudio de la naturaleza y causa de la riqueza de las naciones, entendida en el sentido de crecimiento económico, que completó Ricardo... y acabó de perfeccionar y formalizar Marshall... (Palma 2008b, p.85).

Como reacción, Ruskin y Carlyle la llamaron la *dismal science* (ciencia nefasta) y argumentaron que pervertía la sociedad al subordinarla a fines y medios mercantiles (Lasuén *et al.* 2005 citado en Palma 2008b).

L. Robbins es el autor de la definición (dominante) de “Economía”:

la ciencia que estudia cómo optimizar los recursos escasos en la obtención de fines alternativos, materiales o espirituales, por parte de todo tipo de agentes (Palma 2008b, p.85).

A ella, J.M. Keynes añadiría una dimensión crucial, la intervención del Estado (Palma 2008b).

La acepción de “economistas” de Keynes es la de “fideicomisarios, garantes de las posibilidades de la civilización”; el profesor británico habría sido consciente de que “la civilización estaba construida por filósofos, artistas, literatos...”; y que el mundo, por consiguiente, necesitaba de ellos para no estancarse o sufrir una profunda involución en caso de grave crisis (Palma 2008b).

En definitiva, y en eso quizá se vislumbra la grandeza de la acepción keynesiana, ésta destila una honda preocupación por el ser humano y su felicidad... (Palma 2008, p.85).

Cabe señalar que Keynes fue uno de los miembros del Grupo de Bloomsbury, donde (que sepamos) era el único que se dedicaba a la *dismal science*; habiendo vivido en la casa de campo de Charleston con escritores y artistas como Virginia Woolf, (su hermana) Vanessa y Clive Bell, Roger Fry, Duncan Grant, Lytton Strachey y otros. Allí, en la campiña de Sussex (Inglaterra) escribiría *The economic consequences of the peace*

(1920). Teniendo en cuenta las personas de las que se rodeó, se entiende mejor su preocupación por el ser humano y la felicidad.

Según afirman Throsby (1994 citado en Herrero 2002) y Benhamou (1996 citado en Herrero 2002), la Economía de la Cultura, como campo de trabajo particular dentro de la Economía, está registrando un progresivo reconocimiento institucional y académico, fundamentalmente debido a tres factores:

- La cultura y las actividades relacionadas constituyen una fuente importante de generación de flujos económicos, rentas y empleos.
- La cultura constituye un ámbito por excelencia para la intervención pública.
- En el plano teórico, la cultura constituye un terreno excelente para la aplicación de los “nuevos progresos” de la ciencia económica en ámbitos más novedosos que el campo de estudio tradicional.

La cultura comprende dos formas genéricas de conocer: sintéticamente, mediante emociones, y analíticamente, mediante pensamientos cuya validez contrasta por procedimientos empíricos, diferentes pero equivalentes, y consensua, primero entre expertos, y luego socialmente. Si arte sería el conocimiento más ilustrativo y expresivo del conocimiento sintético; ciencia, por el contrario, sería el componente más formalizado, explicativo y predictivo del conocimiento analítico. Las aplicaciones de ambos conocimientos (sintético y analítico) pueden entenderse, respectivamente, por humanidades y tecnología (Lasuén *et al.* 2005).

Considerando la concepción de la cultura de Scitovsky (1976 citado en Lasuén *et al.* 2005)<sup>12</sup>, y el análisis económico, tenemos que

La cultura entendida como stock de conocimiento que permite disfrutar mejor las actividades que se llevan a efecto en tiempo no productivo es también, de alguna forma, un capital. De manera que el incremento de la eficacia consuntiva de la Función de Producción Doméstica no sería sólo resultado de un azar adictivo sino resultado de un proceso de aprendizaje cultural, endógeno o exógeno, a las personas (Lasuén *et al.* 2005, p.340).

En España, los estudios culturales han sido impulsados, en buena medida, desde instancias oficiales, tanto desde el Ministerio de Cultura (que existe como tal desde 1977) como desde las consejerías de cultura de las diferentes Comunidades Autónomas que, desde la restauración democrática, han asumido la mayor parte de las competencias y dotaciones presupuestarias. Estos estudios han sido mayormente de tipo descriptivo, a efectos de conocer el sector cultural y sus diferentes ámbitos, con todo, son un paso obligado a los eventuales análisis que deban llevarse a cabo.

En lo que respecta a estudios más de corte académico, cabe citar en primer lugar el número monográfico de la revista *Economía Industrial*, de 1989, sobre *Industria y Cultura*; casi 10 años después (1998) tuvo lugar en Barcelona el Congreso Internacional de la *Association for Cultural Economics International* (ACEI). En 2001 la revista *Información Comercial Española* (ICE) publicaría una monografía sobre *Economía de la Cultura* y en 2009 la revista *Estudios de Economía Aplicada* haría lo propio en el volumen monográfico de abril. En Andalucía, desde 2003 la asociación

---

<sup>12</sup> Para muchos autores, a partir de nociones que anticipó Scitovsky (1976), la cultura tiene una dimensión consuntiva cualitativa, adicional a la cuantitativa de tipo keynesiano, tan importante o más que la productiva. La manera de consumir sería tan importante o más que la de producir a fin de que las personas puedan mejorar su bienestar.

OIKOS, Observatorio Andaluz para la Economía de la Cultura y el Desarrollo, publica *Cuadernos de Economía de la Cultura*.

Como producción bibliográfica podemos destacar, a nivel internacional, *A Handbook of Cultural Economics* (Towse ed. 2003), publicado en español en 2005. Más reciente, el *Handbook of the Economics of Art and Culture* (Ginsburgh and Throsby 2006) – de la prestigiosa serie *Handbooks in Economics* de North-Holland – consta de 35 capítulos. Escritos por los más prestigiosos economistas en sus respectivos campos, están agrupados en diferentes secciones: Historia; Valor; Marco Legal; Cultura y Economía; Consumo y Producción; Industrias Culturales; Mercado de Trabajo; Subastas y Precios; Patrimonio; Localización; y Políticas. *The Heritage Game* (Peacock and Rizzo, 2008), un trabajo de síntesis sobre Economía del patrimonio, trata la influencia del análisis económico en las políticas culturales, dando forma a esta disciplina emergente. En España cabe citar *El Crecimiento Económico y las Artes* (Lasuén y Aranzadi 2002) y *Cultura y Economía* (Lasuén et al. 2005).

Desde sus orígenes, la Ciencia Económica se ha dedicado al estudio de la satisfacción de las necesidades materiales del individuo (el "Homo Economicus" de la literatura neoclásica) a través de la adquisición y consumo de bienes y servicios. Sin embargo, las necesidades de orden superior – entre las que podemos citar la cultura – han permanecido al margen, quizá por considerar que se trataba de un ámbito ajeno al intercambio económico.

Adam Smith, poniendo de manifiesto las necesidades corrientes de la época, cita el caso de los tejidos ingleses y el vino de Oporto explicando la "ventaja absoluta" y los patrones del comercio internacional. El pensador



escocés llega a sostener que las actividades culturales, como las artes escénicas, eran llevadas a cabo por “clases estériles” que nada aportaban desde el punto de vista económico.

No sólo la Economía moderna<sup>13</sup> está enfocada al estudio de lo material y las necesidades corrientes sino que, además, tiene un marcado sesgo hacia las magnitudes agregadas – lo macroeconómico – y, por derivación (si no por degeneración) tiende al reduccionismo de los gráficos y *tableaux de bord*, como si se tratase de una ciencia natural o, acaso, una cabina de control.

La cultura, del latín *colere*, nos lleva etimológicamente al trabajo de la tierra. En el siglo XVI, esta idea se trasladaría al "cultivo" de la mente y el intelecto (Throsby 2001). De modo que una persona versada en el conocimiento de las artes y las letras llegaría a ser denominada "culta", hasta nuestros días. Lo cual, por otra parte, pone de manifiesto simbólicamente las enormes posibilidades que ofrece la cultura en la satisfacción de las necesidades morales. Lo mismo que, hace ahora doce mil años, la agricultura desencadenaría la primera revolución de la humanidad, la cultura, en la Era de la Información, está llamada a jugar un papel clave en el crecimiento económico de las sociedades modernas.

Throsby (2001) afirma que el término “cultura” tiene dos acepciones. Por un lado expresa los elementos constitutivos de la identidad (cultural) de un grupo humano, en un sentido antropológico o sociológico, describiendo un conjunto de actividades, creencias, costumbres, valores y prácticas comunes o compartidas por un determinado grupo. El grupo puede ser definido en términos políticos, geográficos, étnicos, religiosos o

---

<sup>13</sup> Y más aún la “modernista” (McCloskey 1988).

cualquier otra característica. Así, podemos referirnos a la cultura andaluza, islámica, anglosajona, empresarial, juvenil, militar, etc.

Las características que definen el grupo se pueden reflejar o traducir en forma de signos, símbolos, textos, lenguajes, artefactos o la tradición escrita por otros medios. Una de las formas críticas de estas manifestaciones es la de establecer, o al menos ayudar a establecer, la identidad distintiva del grupo y, por consiguiente, proporcionar los medios con que sus miembros se pueden diferenciar de otros grupos (Throsby 2001, p.4).

Por otro lado, el término cultura hace referencia a las actividades basadas en la capacidad intelectual del individuo. A los efectos de su consideración como culturales, estas actividades han de cumplir tres requisitos:

- Deben implicar un cierto grado de creatividad en su producción, ej.: no es lo mismo estampar pañuelos de seda que pintarlos. Si aquello es una manufactura esto entra de lleno en las artes plásticas.
- Están relacionadas con la generación y comunicación de significado simbólico.
- Su producto lleva consigo, al menos potencialmente, derechos de propiedad.

La posesión de estas tres características es condición necesaria y suficiente para que esta interpretación de la cultura pueda ser aplicada a una actividad determinada.

El concepto de cultura es a veces manipulado desde las instancias del poder, especialmente cuando es definido como el modo de vida o incluso la “esencia” de un pueblo o nación. En estos casos el individuo deja de ser relevante en favor del colectivo y como éste es una abstracción, necesitará de intérpretes o “sacerdotes” que pueden llegar a alcanzar un extraordinario poder sobre los demás, con frecuencia sobre facetas tan

personales como la lengua o la religión; cuando no acaban defendiendo una ideología abiertamente excluyente y/o etnocida.

La cultura no es algo fijo o congelado como los tradicionalistas pretenden hacernos creer, sino un proceso en constante evolución, desde el momento en que las culturas interactúan entre ellas y se ven afectadas por factores económicos, políticos y sociales (Sarup 1996 citado en Smith 2003, p.12).

De esta forma, el término cultura también puede tener connotaciones negativas, es el caso de la "cultura oficial", en referencia a la manipulación cultural desde el aparato del poder, ej.: la "normalización cultural" en algunas regiones del Estado español, las políticas de helenización en Macedonia<sup>14</sup>, o las de rusificación de nacionalidades y minorías étnicas en el Cáucaso. Más prosaicamente, la "cultura del pelotazo" define el enriquecimiento rápido gracias a conexiones con la clase política en el poder.

La cultura empresarial, con connotaciones que pueden ser tanto positivas como negativas, pone de manifiesto la importancia de factores intangibles como los valores, costumbres y actitudes en las ventajas competitivas de la empresa. Si la cultura, en el sentido anterior, juega un importante papel en la historia económica y el desarrollo económico de los pueblos, la cultura empresarial – como conjunto de variables intangibles – tiene un papel destacado en la competitividad y el desempeño de las empresas. En sentido general, la cultura de las naciones es la base inmaterial sobre la que se asientan los procesos de acumulación de capital a largo plazo.

En este sentido, como afirma el profesor australiano, cabe señalar que lo propuesto por Max Weber (1905) en *La ética protestante y el espíritu*

---

<sup>14</sup> Particularmente en Salónica, una de las ciudades más multiculturales y cosmopolitas de Europa hasta la conquista de la ciudad por fuerzas griegas en 1912.

*del capitalismo*, cien años después, parece tan válido como entonces. Kay (2003), por su parte, pone en evidencia que los países más ricos del planeta son prácticamente los mismos, hoy en día, que hace cien años: las naciones del noroeste de Europa y sus antiguas colonias del nuevo mundo. Este hecho hay que interpretarlo sobre la base de que el desarrollo económico es algo inseparable de la cultura en que tiene lugar, no independiente de ella.

La cultura, allá donde sea, juega un papel significativo en la asignación de recursos en el sistema económico. Más adelante veremos cómo, incluso en el marco europeo, diferentes culturas dan lugar a actividades culturales distintas; algo de especial relevancia para nuestro trabajo.

La cultura y la economía están íntimamente unidas, puede afirmarse incluso que son las dos caras de una misma sociedad.

Las culturas pueden diferir, pero su evolución vendrá determinada no por las ideas que llevan parejas sino por el éxito a la hora de afrontar los desafíos del mundo material en el que se hallan (Throsby 2001, p.10).

Este "materialismo cultural" se corresponde, en Economía, con la antigua escuela de la Economía Institucional, en la que la cultura es la base de la actividad económica.

Habiendo estado situados los mundos de la cultura y la economía, desde los orígenes de la Economía Política, en posiciones poco menos que antitéticas, sólo en las últimas décadas se ha producido un acercamiento entre ellos.

Asimilada la cultura a un conjunto de actividades humanas, éstas podrían ser susceptibles de análisis desde la racionalidad económica, constituyendo pues, un campo de interés para el estudio y la investigación desde el mundo de la economía (Palma 2008b, p.88).

En la actualidad, y desde hace unos años, el contexto cultural es cuidadosamente considerado a la hora de fijar políticas y estrategias de

desarrollo económico. De esta forma, la Comisión Económica de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD) ya precisó en 1995 que los conceptos de cultura y desarrollo están íntimamente unidos. Además, desde 1998, la UNESCO viene realizando un informe bienal, *World Culture Report (WCR)*, sobre el estado de las actividades culturales en el mundo. Aspectos como los valores sociales, la corrupción, la cohesión social o la religiosidad son claves a la hora de poner en marcha un proyecto de desarrollo.

El término "industria cultural" fue acuñado por Horkheimer y Adorno en 1947 (Throsby 2001; Smith 2003). Estos autores de la Escuela de Francfort se pronunciaron en contra de la idea (entonces al uso) de que las artes eran independientes de la industria y el comercio, afirmando que los productos culturales son elaborados como cualquier otro producto de consumo; relacionaron la idea de industria cultural con la cultura de masas, afirmando que los productos eran de naturaleza homogénea o estándar y que la integridad artística había sido comprometida por los métodos de producción; y consideraron que la separación entre trabajo y ocio es más bien una ficción, siendo que muchas actividades lúdicas son tan repetitivas como el trabajo en una cadena de montaje.

Desde entonces se han ido aplicando a la cultura herramientas conceptuales y descriptivas propias del análisis económico. Para ciertas personas esto es un verdadero anatema, algo que vendría a suponer la mercatización de la cultura y la invasión por el capitalismo de áreas de las que debería estar ausente. Una línea de pensamiento alternativa a la confrontación ideológica, entre quienes defienden la intervención pública y quienes defienden el protagonismo individual, es la que propone Baudrillard (1994 citado en Throsby 2001, p.11) quien sitúa la cultura en

"un universo cambiante de fenómenos sociales y económicos, tangibles e intangibles".

Connor (1997), resumiendo el pensamiento de Baudrillard, afirma:

ya no es posible separar los ámbitos económicos y productivos de los ámbitos de la ideología o la cultura, los artefactos culturales, imágenes, representaciones, incluso los sentimientos y las estructuras psíquicas han llegado a ser parte inseparable del mundo económico (Connor 1997, p.51).

Por otra parte, los límites entre la imagen o simulación y la realidad a la que representan (hiperrealidad) se están desdibujando de forma creciente. Internet es buena muestra de ello en la medida en que la realidad virtual sustituye cada vez más a la hiperrealidad, tal es la experiencia cultural del ciudadano en la Era Digital. Esto es especialmente aplicable al ámbito del patrimonio, donde la realidad virtual cobra cada vez más preeminencia en relación con la hiperrealidad, con las formas más convencionales de entretenimiento y, entre ellas, el turismo cultural.

La Economía de la Cultura, en tanto que subdisciplina de la Ciencia Económica, goza en la actualidad del reconocimiento que le confiere una entidad sustantiva. Así, tiene su propia organización internacional, la *Association for Cultural Economics International* (ACEI), quien edita el *Journal of Cultural Economics* desde 1900. Tiene además un tratamiento singular en la clasificación del *Journal of Economics Literature* (Z1) (Palma 2008), donde se establece la taxonomía generalmente aceptada de la Ciencia Económica (Throsby 2001), contando con la subdivisión *Economics of the Arts and Literature* (Z11).

Sus orígenes se remontan a los primeros escritos de Galbraith (1960) sobre la economía y las artes, aunque la fundación de la misma se suele atribuir a la obra de Baumol y Bowen (1966) *Performing Arts. The Economic Dilemma*. Desde entonces han sido numerosas las obras

publicadas al respecto y la literatura, tanto teórica como aplicada, en publicaciones científicas es cada vez más abundante. Además, se han venido aplicando al ámbito de la cultura conceptos y herramientas analíticas de la economía, eso sí, teniendo en cuenta las peculiaridades propias de los agentes culturales (Throsby 2001).

De esta forma, las industrias culturales pueden ser fácilmente integradas en un modelo más amplio de la economía, como el de las tablas input-output, donde las relaciones entre las industrias culturales y las demás pueden ser puestas de manifiesto. Este enfoque económico de las actividades culturales sólo acepta como hecho descriptivo que las actividades de producción y consumo de bienes y/o servicios culturales en un sistema económico implican, por lo general, transacciones económicas. Lleva parejo, además, que estas actividades pueden ser delimitadas de alguna manera, de forma que lo contenido en ellas pueda ser denominado "industria" y analizado en consecuencia.

Uno de los aspectos expuestos por Throsby (2001) es la dicotomía entre individualismo y colectivismo en lo que tiene que ver con la economía y la cultura. Es decir, que la Ciencia Económica, desde sus orígenes hace más de doscientos años, ha venido estudiando el comportamiento del individuo, base analítica de aquella; mientras que la cultura, por el contrario, tiene que ver con la colectividad. Esto representa un nuevo paradigma para la Ciencia Económica, de forma particular para la Economía Neoclásica, que basa sus análisis y razonamiento en el "homo economicus". Esta dicotomía, con el trasfondo de economía y cultura, la ejemplifica con la proposición "el impulso económico es individual, el impulso cultural es colectivo" (Throsby 2001, p.13).

La Ciencia Económica supone que el individuo – debidamente informado – actúa persiguiendo la máxima utilidad, lo cual, en una economía libre y unos mercados eficientes, conduce a una asignación óptima de recursos. Aparte de la existencia de bienes públicos, y sus consiguientes externalidades, hay otro tipo de bienes que el individuo (ej. un programador cultural) adquiere no para sí sino para la colectividad, algo muy frecuente en aquéllos países donde el gobierno participa en la financiación de la cultura (y, de esta forma, decide qué es “cultura”). Este hecho tiene especial relevancia al depositarse en ciertas personas, erigidas en representantes de la colectividad, el poder de asignar recursos culturales, lo que supone una puerta abierta a la manipulación y el abuso desde instancias gubernamentales: en nombre de "la excepción cultural", la "identidad nacional" o simplemente "el pueblo".

El impulso económico, como se especifica en la cita anterior, puede considerarse como la expresión de los deseos individuales de los miembros de la sociedad a título propio. El impulso cultural sería la agrupación de los deseos colectivos del grupo (o grupos), en una sociedad, para una determinada expresión cultural. Esta distinción de Throsby (2001), como él mismo afirma, constituye la piedra angular para distinguir en su trabajo lo cultural de lo económico.

En definitiva, lo que se pone de relieve es que la noción de “valor” está presente en la base misma de la Economía, desde los tiempos de Adam Smith, y que igual ocurre en la cultura – donde la noción de “valor”, ya sea estético o los considerados actualmente en los estudios culturales – tiene una importancia trascendental.



Las tesis de Throsby (2001) representan uno de los esfuerzos más significativos por sintetizar y dar forma a la Economía de la Cultura, sentando las bases para el estudio económico del patrimonio cultural. Dimaggio (2003) pone de relieve la claridad y oportunidad de los argumentos de *Economics and Culture* y su consistencia con el tipo habitual de razonamiento y modelización en Economía.

### 1.2. Diversos aspectos teóricos de la Economía de la Cultura

En lo que se refiera al valor, una de las distinciones básicas en Economía es la que se lleva a cabo entre el valor de cambio y el valor de uso de un bien. Esta diferencia la pone de relieve el propio Smith (1776 citado en Throsby 2001), quien distingue el valor implícito de un bien (valor de uso) del valor explícito (valor de cambio) que se mediría en relación con la contraprestación (por lo general en unidades monetarias).

Otro conjunto de teorías, ya avanzadas por el autor escocés, considera que el valor de un bien está determinado por el trabajo empleado en su producción, algo que sería defendido por David Ricardo y Karl Marx. Éste, aun partiendo del mismo principio, sostiene que la retribución del capital imputada al coste de producción correspondería en justicia al trabajador – único factor por consiguiente remunerable – siendo apropiada por la clase dominante, y explotadora, la burguesía capitalista.

Otra idea importante, tratada durante los siglos XVIII y XIX, sería la del “valor natural”, aquél que, independientemente de las contingencias del mercado, vendría determinado por consideraciones relativas a la producción y los costes, siendo el valor que prevalecería a largo plazo. Según esta idea, que precede a los trabajos de Adam Smith y se verá reflejada en los escritos de John Locke, William Petty y otros, el valor

natural estaría en función de “fuerzas naturales”, las cuales determinarían los precios del mismo modo que son regulados los fenómenos de la naturaleza (Throsby 2001).

En la teoría económica neoclásica el valor natural sería el que prevalecería a largo plazo en los mercados en equilibrio. En la segunda mitad del siglo XIX aparece la escuela marginalista (Jevons, Menger, von Wieser y von Bohm-Bawerk) que considera los precios determinados por la utilidad del individuo (consumidor), es decir, por su valor implícito y no por el coste de producción.

El razonamiento subyacente a esta teoría es fácilmente observable en las sociedades industrializadas, donde el nivel de precios es una variable independiente – establecida por el libre funcionamiento del mercado – y, por consiguiente, no tiene por qué coincidir con los costes de producción. De esta forma nos encontramos con empresas que, en situación de crisis, tienen que vender por debajo de los costes medios, por imperativo del mercado. Esto ocurre a veces con las industrias manufactureras, las más vulnerables a la apertura de los mercados y la competencia internacional; en España un fenómeno común durante los años ochenta y noventa. Estas empresas, por paradójico e inverosímil que pueda parecer al hombre de la calle, continúan su actividad – a veces durante años – por razones de orden superior, de largo plazo, y no sólo por la situación a corto plazo.

Destacados representantes de la escuela marginalista son Jevons, Menger y Walras, quienes consideran las preferencias del individuo la piedra angular de los procesos de intercambio y el comportamiento de los mercados. Estas son las ideas sobre las que se asienta la teoría de la

utilidad, base de la teoría del comportamiento del consumidor en la Economía Neoclásica (Throsby 2001).

#### 1.2.1. Teoría social del valor

Por sofisticada y perfeccionada que pueda parecer la teoría de la utilidad, el hecho es que el comportamiento de los precios y los mercados no puede ser considerado algo ajeno al entorno social en el que se enmarcan; no cabe perder de vista que la Economía es una ciencia social (y no natural). He aquí por tanto que surge la teoría social del valor, asociada a economistas como Veblen y Commons, entre otros. Con todo, sus orígenes habría que situarlos con anterioridad, a finales del siglo XIX, e incluso antes, con Clark (Throsby 2001).

Es decir, valor y precio son variables socialmente determinadas, de forma que el funcionamiento de los mercados, y especialmente los precios, no son ajenos a consideraciones de tipo social, como la justicia u otras de tipo emocional. Rara vez los precios (y en general los mercados) se comportan como predice la teoría neoclásica, como el resultado espontáneo de la confluencia de oferta y demanda; y raras son las ocasiones en que los mercados son transparentes, homogéneos, eficientes y de competencia perfecta. Salta a la vista que no es así, por ejemplo, el mercado de trabajo, donde los salarios nominales son inflexibles a la baja, como ya postulaba J.M. Keynes. Incluso en los mercados industriales encontramos consideraciones como la del “precio justo” o el *partenariado* a largo plazo, por encima de las vicisitudes del mercado a corto plazo. Los precios, con frecuencia, no son resultado de una decisión racional sino producto de las circunstancias; de una multiplicidad de factores, tanto empresariales como personales. El recurso excesivo al poder de

negociación y la consecuente imposición de un precio, resulta a veces en una ganancia difícilmente sostenible a largo plazo.

En las economías libres o capitalistas, a través del mecanismo del mercado, se consigue que las demandas individuales puedan ser tenidas en cuenta y coordinadas de manera que los niveles de producción se adecuen al nivel agregado de aquéllas. Este funcionamiento, natural y *cuasi* perfecto para los defensores del libre cambio, fija unos niveles de precios que, desde la legitimidad y efectividad de los mercados, pueden ser considerados como valor propiamente. Por esta razón, para muchos economistas actuales, la teoría del valor es en realidad la teoría de los precios. Los precios, cuando más, son una variable *proxy* del valor; un indicador, que no una medida directa de éste (Throsby 2001). “Cualquier precio confunde valor y precio” en palabras de Machado (Sampedro 1991).

#### 1.2.2. El consumo de bienes culturales

Según Throsby (2001) el consumo de bienes culturales tiene dos vertientes claras. Así, podemos diferenciar entre el consumo individual de bienes culturales privados y el consumo colectivo de bienes culturales públicos. Ambos tienen características claramente diferenciadas que los configuran como fenómenos distintos. Si los primeros se asemejan al común de los bienes de consumo, los segundos – por las externalidades propias de su producción y consumo – se asemejan a bienes públicos, para los cuales el mercado no ofrece una adecuada provisión. Los bienes culturales, además, tienen características que los hacen diferentes del resto. La demanda es dependiente del consumo pasado (la demanda acumulada), el gusto ha de cultivarse y es adictivo.

El autor afirma que una de las particularidades de los bienes culturales es que, al contrario de los demás, los oferentes no están guiados por ánimo de lucro. Esto, si bien en parte es cierto, no deja de ser una abstracción que, si bien dirigida a la modelización microeconómica, en la práctica pierde fuerza. Es fácil, quizá, defender la idea de que artistas y creadores, al contrario que los empresarios, no tienen por objetivo maximizar sus beneficios. Sin embargo, se trata de un prejuicio, un rechazo simbólico (algo hipócrita también) al “dinero”; producto de unos valores culturales. Además, aún en ese caso ¿cuál sería el nivel máximo de beneficios? En ocasiones, lo que se pretende es construir un modelo que ayude a comprender la realidad, con frecuencia muy compleja. En la práctica, además, ese principio maximizador sirve de poco en la gestión de un negocio. ¿Acaso un gerente puede fijarlo en el orden del día del comité de dirección? Más allá del modelo, es algo entre obvio e ingenuo, prácticamente irrelevante (Kay 1998). Al igual que es una abstracción pensar que políticos, burócratas o clérigos no tienen ánimo de lucro.

Retomando nuestra discusión sobre los bienes privados, como afirma el profesor de Macquarie, el precio dista mucho de ser una medida ajustada del valor, especialmente en el caso de los bienes culturales, debido a las numerosas externalidades de la producción. De todas formas, a pesar de las limitaciones teóricas del precio, el mismo es empleado a la hora de valorar la producción de las industrias culturales; el precio de los libros, la venta de entradas de espectáculos, etc.

### 1.2.3. El valor cultural

Diferente de la noción de “valor” en Economía es la existente en el mundo de la cultura, término que en este ámbito se emplea para describir algo intrínsecamente positivo; el valor cultural tendría, por consiguiente,

unos parámetros diferentes a los estudiados anteriormente. Según Throsby (2001), esta noción de valor está sujeta a consideraciones de tipo cultural y sociológico que, *in extremis*, irían de los presupuestos absolutistas (de los sectores conservadores) a la visión relativista liberal; ambas en busca del conocimiento sobre el valor cultural. Para avanzar en esta tarea, el autor propone:

- i. Que sería deseable aceptar la distinción entre lo estético y la sociología de la cultura.

debería ser posible separar el ámbito del juicio estético, autorreferente e internamente consistente, del más amplio contexto social o político en el que ese juicio se lleva a cabo (Throsby 2001, p.28).

Por poner un ejemplo, en Andalucía, sería estudiar la Semana Santa al margen de consideraciones de tipo confesional.

- ii. Que, a resultas de lo anterior, se puede llegar a un acuerdo consensuado sobre el valor cultural, lo que resultaría beneficioso para la comunidad en general.
- iii. Que el valor cultural es de naturaleza cambiante y multidimensional, no limitándose a un solo ámbito.
- iv. Que la medición del valor cultural puede resultar imposible si el objeto de estudio es inconmensurable de acuerdo con los estándares – cualitativos o cuantitativos – conocidos.

Aceptando las proposiciones anteriores, estaríamos en disposición de analizar el valor cultural de acuerdo con las distintas dimensiones de una obra de arte. Así, tendríamos los valores estético, espiritual, social, histórico, simbólico y de autenticidad<sup>15</sup>. Los criterios anteriores son aplicables tanto si la escala de valoración es fija como variable, objetiva o

---

<sup>15</sup> La autenticidad e integridad de una obra tendrían un valor *per se*, adicional a los cinco anteriores.

subjetiva, de forma que, tanto si el principio de guía es absoluto como relativo, parece fuera de duda que la desagregación es un avance en la identificación del valor cultural.

Señala Throsby (2001) que existe un debate en la Ciencia Económica en torno a si la Economía Neoclásica, con sus sofisticados análisis sobre disposición a pagar y precios, puede registrar adecuadamente el valor cultural. Dadas las altas cotizaciones que, en subasta pública, a veces, alcanzan las obras de arte, se podría pensar que éste caso refleja la idoneidad de la teoría neoclásica para reflejar el valor cultural. Sin embargo, baste recordar el caso de las empresas de “inversión en bienes tangibles”<sup>16</sup>, “la mayor estafa financiera jamás llevada a cabo en España” (Financial Times 2006), para extremar la prudencia. Es evidente que los precios pagados por los objetos coleccionables, principalmente sellos de correos, no se correspondían con el valor cultural de los mismos, si acaso tenían alguno.

Según el autor, los precios de mercado pueden no reflejar adecuadamente el valor cultural por varias razones:

- a) Falta de información. A resultas de lo cual un inexperto en arte puede no asignar valor alguno a un objeto que sí lo tiene; o al contrario (como el caso citado de las filatélicas), que por su falta de pericia, sea objeto de una estafa. La información asimétrica es habitual en el mercado del arte.
- b) La dificultad de traducir determinados atributos cualitativos en términos cuantitativos. A veces, no es que un bien cultural sea más o menos valioso que otro, sino que sencillamente es diferente.

---

<sup>16</sup>El escándalo financiero fue protagonizado por Afinsa y Fórum Filatélico.

- c) Determinados bienes culturales pueden no proporcionar beneficio o utilidad alguna y, por consiguiente, no pueden ser valorados de acuerdo con una escala monetaria por no existir disponibilidad a pagar. Sin embargo, un individuo bien informado sí puede apreciar el valor cultural intrínseco y realizar un juicio atendiendo a determinados criterios. En estas circunstancias se puede dar una disparidad entre el valor cultural y el valor económico.
- d) Determinados bienes tienen valor cultural sólo y exclusivamente para los miembros de un determinado grupo, étnico, nacional, cultural o religioso. De esta forma, el valor cultural tiene una acepción colectiva, no teniendo por qué coincidir con la disponibilidad a pagar de un individuo determinado.

Lo cierto es que ambos tipos de valor, el cultural y el económico, son complementarios más que sustitutivos. Podría afirmarse apriorísticamente que un bien con alto valor cultural tendrá precios elevados y a la inversa, es decir, que existe una correlación – imperfecta – entre ambos. En definitiva, se trata de dos conceptos que reflejan realidades distintas y que, por consiguiente, deben ser considerados de forma diferente.

En relación con el valor económico, se puede descomponer el objeto en sus elementos constituyentes para ser entendido mejor y, finalmente, pueden volver a unirse gracias a la existencia de un estándar común contra el que son valorados; por lo general unidades monetarias. Con el valor cultural, por el contrario, no existe semejante patrón común y, por tanto, no puede aplicarse la metodología de evaluación analítica antes apuntada. Tampoco conocemos el tratamiento que los agentes económicos dan a ambos tipos de valor en la toma de decisiones.



Donde ambos conceptos divergen básicamente es en su elaboración de la noción de valor y su transformación en precio (unidades monetarias) o en alguna evaluación del valor cultural. Los economistas se equivocan si piensan que el valor económico puede abarcar completamente el valor cultural y que los métodos de evaluación económica pueden capturar todos los aspectos relevantes del valor cultural. La tentación de otorgar una validez absoluta a la teoría neoclásica es un hecho y a ello debemos resistirnos.

Si pretendemos ser serios en la búsqueda de una teoría completa y, eventualmente, con validez operativa en la toma de decisiones, es esencial que el valor cultural sea admitido junto al valor económico en las consideraciones sobre el valor global de los bienes y servicios culturales (Throsby 2001, p.41).

Dimaggio (2003) hace una crítica a Throsby (2001) y califica su trabajo de ambicioso, afirmando que supone una completa revisión del campo de la Economía de la Cultura. Argumenta que el eje central de *Economics and Culture* es la argumentación en torno a la diferencia entre valor cultural y valor económico, a expensas de lo cual sacrifica aspectos prometedores aunque ciertamente secundarios. Puntualiza que, tratándose de un economista, cabe destacar su afirmación de que la cultura tiene un valor *sui géneris*; “algo refrescante y significativo” (Dimaggio 2003, p.73).

Según Throsby (2001), la utilidad individual constituye una base conceptual inadecuada para entender el valor cultural, lo que supondría un rechazo a los planteamientos de la Economía ortodoxa como marco conceptual único en el campo de la cultura. Además, señala que si el valor económico puede ser capturado por el precio, las dimensiones del valor cultural (y los métodos para su valoración) deben partir del propio ámbito de la cultura (Dimaggio 2003, p.73).

Siendo los dos enunciados anteriores centrales en Throsby (2001), la crítica de Dimaggio (2003) señala que:

1. Al afirmar que el valor cultural es colectivo, se desplaza el ámbito de estudio tradicional de la Economía de la Cultura hacia el campo de la antropología, definiendo la cultura como “el conjunto de ideas, prácticas, creencias y valores compartidos por el grupo” (Throsby 2001, p.46).

2. Mientras que el autor se muestra muy escéptico sobre la posibilidad de capturar el valor cultural con una métrica monetaria, se muestra muy confiado en la posibilidad de valorar el mismo en términos no económicos. En este sentido echa en falta un paradigma que pueda facilitar esa valoración.

3. El paralelismo entre los recursos naturales, renovables y no renovables, y los recursos culturales presenta las siguientes objeciones:

3.1. Se recurre a un área de conocimiento bien establecida, la Economía del Medio Ambiente, lo que supone una escasa aportación a la Ciencia Económica.

3.2. No sólo lleva a cabo una aproximación de las definiciones estética y antropológica de la cultura sino que suscita cuestiones empíricas sobre la relación entre ambas.

3.3. Define la cultura como un tipo de activos parcialmente renovables, diferentes por tanto de otras formas de capital, lo que entraría en contradicción con su afirmación de que el valor cultural no puede ser medido. Esto, sostiene Dimaggio, tendría que ser desarrollado, requiriéndose más evidencia sobre la contribución de las artes a la evolución cultural y la relación entre capital cultural, innovación y crecimiento.

#### 1.2.4. El capital cultural

---

El capital cultural es un concepto novedoso. En un principio empleado en Sociología, en referencia a determinados atributos del individuo, cada vez es más aceptado en el ámbito de la Economía a la hora de estudiar y evaluar el valor de la cultura. Si el capital, en su versión convencional, sólo da origen al valor económico, el capital cultural sirve de base tanto al valor cultural como al económico; ésta es la diferencia clave entre ambos (Throsby 2001).

En la actualidad, según ese autor, el análisis económico distingue cuatro tipos de capital:

a) Capital físico: son todos aquellos bienes empleados en la producción de otros bienes, sean de consumo o también de capital. Esta es la acepción tradicional de capital, la más tratada desde Adam Smith, aquellos elementos de producción creados por el hombre y que jugarían un papel central en el pensamiento económico durante más de doscientos años. Para los marxistas, se trataba de una abstracción que encarnaba todos los males de un sistema, no por azar, llamado capitalista.

b) Capital natural: de los tres, es el concepto más novedoso, hace referencia al *stock* de recursos, tanto renovables como no renovables, que son proporcionados por la naturaleza, incluyendo los procesos geológicos que gobiernan la naturaleza y su uso. Su origen se remonta a la “tierra”, como factor de producción, de los clásicos.

c) Capital humano: se basa en la idea de autores como G. Becker, quienes sostienen que las habilidades y conocimientos representan un capital productivo, tan real y tan valioso como el mismo *stock* de capital físico.

d) Capital cultural: puede ser tangible o intangible. Si el primero son los activos donde se acumula el capital cultural, ej.: edificios y/o bienes muebles; el segundo hace referencia a ideas, prácticas, creencias y valores compartidos por un grupo y que representa lo que podríamos llamar capital intelectual. Este capital existe también en forma de obras de arte, como la música o la literatura que se manifiestan como bienes públicos. El *stock* de capital intelectual puede aumentar gracias a nuevas inversiones o, por el contrario, puede disminuir por falta de atención y mantenimiento. Para evitar esto último hay que comprometer nuevos recursos que, al menos a corto plazo, no estarán disponibles para otros fines.

Ambos tipos de valor, el cultural y el económico, están interrelacionados, de manera que, a menudo, se establece una relación causa-efecto entre ambos. Por poner un ejemplo, es muy probable que el valor económico de un edificio de interés cultural se incremente al ser declarado oficialmente como tal. Más claro aún, en una obra pictórica la práctica totalidad de su valor económico deriva del valor cultural; el lienzo, el óleo y el marco apenas tienen valor alguno.

El caso del capital cultural intangible es diferente, al no ser bienes comercializables, su valor cultural no es trasladable a valor económico, tratándose por lo general de bienes públicos. Por el contrario, el flujo de servicios al que este capital da lugar sí tiene ambos tipos de valor.

En la medida en que los valores cultural y económico son determinados de forma independiente, pero el primero influye en el segundo, podemos anticipar que dos series de valoraciones, una económica y la otra cultural – tanto individuales como colectivas – de un

bien de capital cultural, ofrecerán resultados similares. Es decir, que existe una correlación, aunque imperfecta, entre ambos tipos de capital.

Throsby (1999) ofrece el siguiente modelo analítico de la dinámica del capital cultural en la economía. Suponiendo que una economía posee en un determinado período de tiempo  $t$  un stock heredado de capital cultural  $K_t^c$ <sup>17</sup>. Ese stock estará sujeto a una depreciación  $d_t$  por lo que requerirá una inversión de mantenimiento  $I_{mt}^c$ . Ese capital puede a su vez incrementarse con la adición de nuevas inversiones  $I_{nt}^c$ . De esta forma tenemos que:

$$K_{t+1}^c = K_t^c + (I_{mt}^c - d_t K_t^c) + I_{nt}^c$$

Donde, probablemente, más establecido está el término “capital cultural” es en los estudios de sociología y cultura, siguiendo lo establecido por Bordieu (1993 citado en Throsby 2001), quien identifica a los individuos poseedores de capital cultural si han adquirido competencias en la cultura de alto nivel; de esta forma, el capital cultural tendría tres formas:

- a) El estado incorporado. Una disposición de larga duración del individuo en cuerpo y alma.
- b) El estado objetivado. Cuando el capital cultural se encuentra en bienes culturales como cuadros, libros, instrumentos, etc.
- c) El estado institucionalizado. Cuando el capital cultural incorporado es reconocido en forma de, por ejemplo, una acreditación académica.

Para Bordieu (1993) el primer tipo es el más importante, toda vez que su origen radica en el propio individuo, fuente última del capital y la

---

<sup>17</sup> El capital financiero, por razones obvias, no entra en este análisis.

cultura. Esta concepción individualista del capital cultural es muy próxima a la del capital humano en Economía.

### 1.2.5. *Capital cultural versus capital social*

---

El capital cultural de Bordieu ha sido empleado, a nivel agregado, para predecir determinados fenómenos económicos y sociales. Sin embargo, cuando lo que se estudia son las relaciones entre individuos o grupos, esa idea aparece asociada a la del capital social. Este concepto ya ha sido tratado en la literatura sociológica y, desde luego, en Economía. Se trata de algo de difícil medición pero básicamente hace referencia al valor que proporciona la existencia de redes sociales y relaciones de confianza entre los individuos (Throsby 2001).

Si bien es cierto su valor, existen críticas fundadas sobre la consideración del capital social como capital propiamente dicho. E. Ostrom (2000 citado en Throsby 2001) señala que el capital social no se deteriora con el uso sino más bien con el desuso y que, además de lo difícil de su medición, no se puede incrementar de forma deliberada, por contraproducente, al contrario de lo que ocurre con el capital físico. El capital social sería un complemento de los capitales físico y humano. Economistas de la talla de K. Arrow y R. Solow ven estas diferencias como prueba de que el capital social no es capital propiamente dicho. Arrow (2000 citado en Throsby 2001) sugiere el abandono de la metáfora del capital, toda vez que su creación, por inversión, no implica sacrificio alguno en el presente.

Hay autores que, en la búsqueda de una explicación a determinados fenómenos, incluyen la cultura en el concepto de capital humano. De este modo, Costanza y Daly (1992 citado en Throsby 2001, p.50) hablan del capital humano como el “stock de educación, habilidades, cultura y conocimientos almacenados en el ser humano”. Esta consideración ha servido para explicar diferencias de salario, entre inmigrantes y nativos en

los EE UU, en igualdad de otros factores; lo que vendría determinado por carencias de capital cultural. Esto, en nuestra opinión, es una peligrosa herramienta analítica que puede ser utilizada para justificar y legitimar la discriminación étnica. Además, como sostiene Woodbury (1993 citado en Throsby 2001), este concepto vacía la teoría de contenido empírico al no ser posible una valoración cuantitativa de la cultura.

Otros autores, como Berkes y Folke (1992 citado en Throsby 2001), utilizan el término capital cultural como la capacidad adaptativa de la población humana para tratar y modificar el medio ambiente. Sería de esta forma un nexo de unión entre el capital natural y el capital físico. Su idea de capital cultural tiene cierta similitud con la de capital humano, haciendo referencia a unas características de los seres humanos, innatas o adquiridas, que afectan a su capacidad productiva, tanto cualitativa como cuantitativa; una especie de capital adaptativo.

#### 1.2.6. Paralelismo entre el capital cultural y el capital natural

Desde el punto de vista teórico, el paralelismo entre ambos tipos de capital se hace evidente; es más, el concepto de capital cultural se encuentra en un estadio equivalente al de capital natural en su origen en la Economía Política. Son varios los puntos de encuentro entre ambos (Throsby 2001):

1. El capital cultural tangible, heredado de generaciones pasadas, tiene una similitud obvia con el capital natural: se trata de una dotación. Si el capital natural procede de la naturaleza, el capital cultural procede de las actividades culturales del ser humano.
2. Ambas formas de capital implican un deber de conservación de las generaciones presentes de forma que se garantice su sostenibilidad.



3. Existe un paralelismo entre el papel de los ecosistemas naturales – en tanto que dan soporte y mantienen el “balance natural” – y la función de los que podríamos denominar “ecosistemas culturales” en sostener y mantener la vida cultural y vitalidad de la humanidad.
4. La noción de diversidad, tan importante en los ecosistemas naturales (biodiversidad), tiene un papel aún más destacado en los sistemas culturales. Ello se debe a que los bienes culturales, ej.: obras pictóricas, edificios, patrimonio industrial, etc., son únicos. De esta forma, la pérdida de un bien cultural es algo irreparable, empobrecedor desde el punto de vista de la diversidad cultural.

Un aspecto importante del capital natural es la dificultad de su valoración, plagada de controversias y dificultades. Lo mismo ocurre con el capital cultural, con frecuencia objeto del dilema de “poner un precio a lo que tiene un valor inconmensurable”. Otro, es la relación entre las diferentes formas de capital y en qué medida son sustituibles entre sí.

Existe un cierto debate sobre la medida en que el capital natural puede ser sustituido por el físico. Si por un lado hay quienes defienden la total sustituibilidad y, por consiguiente, la posibilidad de un aprovechamiento ilimitado de los recursos naturales, por otro tenemos quienes, desde una perspectiva conservacionista defienden la nula sustituibilidad entre ambos. Lo más prudente, desde luego, parece una postura ecléctica, en el sentido de que ciertos servicios del capital natural pueden ser reemplazados por capital físico, pero otros no.

Igual ocurre con el capital cultural, en tanto que representa un valor único desde el punto de vista de la cultura, podemos decir que es sustituible su valor o función económica, no así la cultural que tiene una

dimensión única. El puente metálico del ferrocarril Huelva a Ayamonte sobre el río Odiel ejemplifica esta problemática. Construido en los años treinta por la Sociedad Metalúrgica Duro Felguera (de acuerdo con el proyecto original de 1914) sería arrastrado por una riada en 1997; poco antes había sufrido una modificación (para su adaptación a “vía verde”) que alteró seriamente sus propiedades hidrodinámicas. Tras ello sería sustituido por un puente de bajo coste (y escasas prestaciones) carente de valor cultural.

#### 1.2.7. Sostenibilidad y capital cultural

---

El capital cultural existe como fuente de bienes y servicios culturales que proporcionan beneficios tanto en el presente como en el futuro. En tanto que individuos o como sociedad, podemos permitir que el capital cultural se deteriore con el tiempo o, por el contrario, podemos mantenerlo y también incrementarlo; en definitiva, podemos gestionarlo de forma que satisfaga nuestros deseos y expectativas (Throsby 2001, p.53).

En lo referente al capital cultural el autor distingue seis principios, dimensiones o criterios, que definen la sostenibilidad:

##### 1. Bienestar material e inmaterial.

El flujo de bienes y servicios que produce el capital cultural proporciona beneficios materiales e inmateriales a las personas, como individuos y también como miembros de la sociedad. Una forma de identificar el valor de estos beneficios es a través de la especificación de los valores cultural y económico como su par de componentes. Si ambos proporcionan beneficios materiales, los beneficios inmateriales derivan únicamente del capital cultural.

##### 2. Equidad intergeneracional y eficiencia económica.

Se trata de la solidaridad intergeneracional en relación con el capital cultural, la problemática de su sostenibilidad es similar a la planteada con el capital natural. Su determinación no está exenta de dificultades

toda vez que la Economía Neoclásica no tiene en consideración los juicios de valor. Algunos economistas han pretendido ver la asignación intertemporal de recursos como un asunto de eficiencia (más que de equidad intergeneracional): la maximización del flujo neto de beneficios. Esto, sin embargo, no soluciona los problemas teóricos, pues todo tipo de descuento, por bajo que sea, supone dar preferencia al consumo presente sobre el futuro; un juicio de valor sin duda.

Si bien existe evidencia de la sustituibilidad de los capitales natural y físico, no ocurre lo mismo con el capital cultural; la razón estriba en que solamente el capital cultural puede dar lugar al valor cultural como anteriormente decíamos. Dada la diferencia fundamental entre el capital cultural y las otras formas de capital, las decisiones intertemporales de inversión en capital cultural no serán eficientes si sólo tienen en cuenta el valor económico.

Como señalábamos, la problemática de la solidaridad intergeneracional relativa al capital cultural es similar a la del capital natural. En el centro de la cuestión se hallan consideraciones morales o éticas sobre las obligaciones que pueden ser asumidas por la generación presente en representación de las futuras. Se trata de que las generaciones venideras no se vean privadas de un capital cultural que nosotros disfrutamos en la actualidad y que, con frecuencia, nos ha sido legado.

### 3. Equidad intrageneracional.

Similar al caso de los bienes y servicios económicos, es lo que normalmente se entiende por cohesión económica y social, un presupuesto básico de las sociedades modernas en Europa. En el campo de la cultura significa que todos los ciudadanos tengan acceso a

los mismos recursos, idea que puede ser contraria a la de eficiencia económica.

#### 4. Mantenimiento de la diversidad.

Dado el carácter único del capital cultural, su dimensión implica la capacidad de dar soporte a nueva formación de capital y, de esta forma, acrecentar la cantidad y variedad de trabajos artísticos, de mayor valor, en el futuro. Principio reconocido, como veremos más adelante, por la Convención para la Protección y Promoción de la Diversidad de las Expresiones Culturales (2005) de la UNESCO.

#### 5. Principio de precaución.

Implica que las decisiones que afecten a la cultura y que puedan suponer cambios irreversibles deben ser consideradas con suma prudencia dadas las consecuencias. Si en el medio natural esto implica no hacer nada que pueda poner en peligro la supervivencia de una especie, en el mundo de la cultura supone tener una especial precaución con todo lo que pueda resultar en la pérdida de un bien cultural, por definición único.

En Andalucía, la Reforma Ferroviaria de los años ochenta ejemplifica la quiebra de este quinto principio de sostenibilidad. Si Enrique Barón, Ministro de Transportes, afirmaba en 1985 que el cierre de líneas no suponía su desmantelamiento (Consejo de Cámaras del Centro de España 1985), la realidad se encargaría de poner de manifiesto lo contrario.

#### 6. Mantenimiento de los sistemas culturales y reconocimiento de su interdependencia.

Supone que los ecosistemas culturales están íntimamente relacionados con las instituciones sociales y el desempeño económico

de las naciones. La destrucción del capital cultural puede provocar un desequilibrio en el ecosistema general y, con ello, una reducción del bienestar económico de la sociedad. En resumidas cuentas, el “Homo Economicus” puede volverse menos productivo con la destrucción del ecosistema cultural que le sirve de base. Es lo que Fukuyama (1995) pone de manifiesto en relación con la población norteamericana de origen africano, que su menor nivel de bienestar sería una consecuencia de la destrucción de su ecosistema cultural en los tiempos de la esclavitud y deportación.

La forma en que los conceptos de capital cultural y sostenibilidad pueden ser aplicados da lugar a dos ejes de razonamiento (Throsby 2001):

a) El rol de la cultura en el desarrollo económico.

b) El patrimonio cultural es un excelente campo de prueba de los conceptos de capital cultural y sostenibilidad. En la actualidad, los proyectos de patrimonio cultural están empezando a ser evaluados como proyectos de inversión, aplicándose los procedimientos habituales en la Economía.

Rypkema (2009), por su parte, hace un sofisticado análisis de la relación entre los conceptos de sostenibilidad y las características deseables en una comunidad local.

A nivel internacional, el desarrollo sostenible es entendido en el marco de tres responsabilidades: medioambiental, económica y social/cultural. Además, dentro de éstas existen tres importantes nexos en una comunidad: para que sea viable tiene que haber un vínculo entre la responsabilidad medioambiental y la económica; para que sea habitable tiene que haber un vínculo entre la responsabilidad medioambiental y la social; y para que sea equitativa tiene que haber un vínculo entre la responsabilidad económica y la social (Rypkema 2009, p.123).

### 2.3. El patrimonio cultural

Como hemos visto, la Economía de la Cultura es una disciplina reciente que estudia la producción e intercambio de bienes y servicios culturales. El Patrimonio Industrial, integrado en aquélla, es un campo multidisciplinar que abordamos desde el análisis económico y, en menor medida, la Historia Económica. La Arqueología Industrial, concepto más específico (y de escaso uso en nuestro trabajo), es una metodología tributaria de la arqueología convencional.

En prueba quizá de la entidad del Patrimonio como campo de estudios, desde 1994 se publica el *International Journal of Heritage Studies* (IJHS); órgano académico interdisciplinar de los expertos y académicos del patrimonio. Sus artículos abarcan temas de Patrimonio, Museística, Historia, Turismo, Sociología, Antropología, Estudios de la Memoria, Geografía Cultural, Derecho, Estudios Culturales, Interpretación y Diseño. La publicación es un foro de debate sobre la naturaleza y significado del patrimonio, sus diversas conexiones con la memoria, la identidad y el lugar (International Journal of Heritage Studies 2010). Con todo, los estudios de Patrimonio con relevancia científica son relativamente escasos (máxime las monografías); la mayor parte son llevados a cabo con un enfoque regional o nacional y tienen carácter descriptivo (Benhamou 2003).

Aunque los bienes de patrimonio comparten características de los bienes culturales en sentido general, ej.: carácter único y naturaleza de bienes meritorios, difieren de aquéllos en su durabilidad e irreversibilidad. Además, tendría dos características básicas; primero, por lo general prevalece la indivisibilidad, el consumo de bienes públicos es *a priori* igual para todos los consumidores siempre que sean bienes conjuntos y no rivales; y segundo, las externalidades son una fuente imperfecciones del

mercado, el patrimonio constituye un legado y beneficia también a quienes no han contribuido a su producción y preservación (ibíd.).

Basándose en las aportaciones de Throsby (2001) y Richards (1996), Herrero (2002) afirma que los bienes culturales, en función de la dimensión considerada, pueden ser de tres tipos:

1. Creaciones y expresiones “vivas”, ej.: las artes escénicas (de ahí el concepto de cultura viva).
2. La dimensión acumulada, que da pie al concepto de cultura acumulada o patrimonio cultural.
3. La de aquellos bienes de carácter reproducible pero que, a la vez, constituyen una forma de creatividad o de expresión intelectual: la cultura reproducible, ej. obras literarias o producciones audiovisuales.

Cada tipo de cultura tiene una lógica analítica diferente. El objeto de este trabajo, como se ha podido ver, es la cultura acumulada. Estas tres gamas de bienes representan productos culturales de distinta naturaleza pero con un vector común: su significado como creación artística, esencia de inteligencia o signo de identidad de una comunidad. Una proposición fundamental en Throsby (2001) es que si los bienes ordinarios producen exclusivamente valor económico, los bienes culturales producen además valor cultural.

#### 1.3.1. El concepto y naturaleza del patrimonio

El patrimonio (cultural) ha sido definido por diversos autores, aportando cada uno de ellos su enfoque particular. Una de las primeras definiciones es la de William Morris (1877), realizada con ocasión del

Manifiesto fundacional de la *Society for the Protection of Ancient Buildings* (SPAB):

Todo aquello que pueda ser visto como artístico, pintoresco, histórico, antiguo o substancial; cualquier trabajo, en resumidas cuentas, sobre el que personas educadas, gente de las artes, considerarían que merece la pena verdaderamente discutir (Morris 1877 citado en Burman 1997, p.19).

La Convención para la Protección del Patrimonio Cultural y Natural de la Humanidad (1972) de la UNESCO, en su Art. 1, distingue tres tipos de patrimonio:

- los monumentos: obras arquitectónicas, de escultura o de pintura monumentales, elementos o estructuras de carácter arqueológico, inscripciones, cavernas y grupos de elementos, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia,
- los conjuntos: grupos de construcciones, aisladas o reunidas, cuya arquitectura, unidad e integración en el paisaje les dé un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia,
- los lugares: obras del hombre u obras conjuntas del hombre y la naturaleza así como las zonas, incluidos los lugares arqueológicos que tengan un valor universal excepcional.

Kirschenblatt-Gimblett (1998) ve el patrimonio como un Ave Fénix de la historia llamado a dinamizar zonas industriales en declive:

Aunque parece antiguo, el patrimonio es en realidad algo nuevo, un modo de producción cultural en el presente basado en el pasado. Así definido, el patrimonio depende de la exhibición para dar a economías moribundas y sitios fenecidos una segunda vida como exposiciones de sí mismos (Kirschenblatt-Gimblett 1998 citado en Smith 2003, p.83).

Por lo que Smith (2003), desde una perspectiva más funcional, afirma que el patrimonio es el uso contemporáneo del pasado, incluyendo su interpretación y representación.

El ICOMOS, en la Carta Internacional del Turismo Cultural (1999), hace la siguiente definición de patrimonio:

Un concepto amplio que incluye tanto el medio ambiente natural como el cultural. Abarca paisajes, lugares históricos, sitios y edificaciones, la biodiversidad, colecciones, prácticas culturales presentes y pasadas, conocimiento y experiencias



vivas. Registra y expresa el largo proceso de desarrollo histórico, formando la esencia de una identidad diversa nacional, regional, indígena y local, siendo una parte integral de la vida moderna. Es un punto de referencia dinámico y un instrumento positivo de crecimiento y cambio. El patrimonio y la memoria colectiva particular de cada localidad o comunidad, son irremplazables y constituyen una base importante para el desarrollo, tanto presente como futuro (ICOMOS 1999).

El ICOMOS Australia define el patrimonio en términos de “significación cultural”:

La Carta de Burra provee una guía para la conservación y gestión de los sitios de significación cultural (sitios del patrimonio cultural) y se basa en el conocimiento y experiencia de los miembros del ICOMOS Australia (ICOMOS Australia 1999).

En su preámbulo, la Carta de Burra (1999) indaga sobre la necesidad de conservar:

Los sitios de significación cultural enriquecen la vida del pueblo, proveyendo a menudo un profundo e inspirador sentido de comunicación entre comunidad y paisaje, con el pasado y las experiencias vividas. Son referentes históricos, importantes como expresiones tangibles de la identidad y experiencia... Los sitios de significación cultural reflejan la diversidad de nuestras comunidades, diciéndonos quiénes somos y cuál es el pasado que nos ha formado tanto a nosotros como al paisaje... Son irremplazables y preciosos.

Esos sitios... deben ser conservados para la presente generación y las venideras.

En el Art. 1, Definiciones, se delimitan una serie de conceptos del ámbito del patrimonio:

Tabla 1. Glosario de patrimonio de la Carta de Burra (1999)

1. Sitio	lugar, área, terreno, paisaje, edificio u otra obra, grupo de edificios u otras obras, y puede incluir componentes, contenidos, espacios y visuales
2. Significación cultural	valor estético, histórico, científico, social o espiritual para las generaciones pasada, presente y futura
3. Fábrica	todo material físico del sitio, incluyendo componentes, dispositivos, contenidos y objetos
4. Conservación	todos los procesos de cuidado de un sitio tendentes a mantener su significación cultural
5. Mantenimiento	el continuo cuidado de protección de la fábrica y el entorno de un sitio y debe distinguirse de reparación
6. Preservación	el mantenimiento de la fábrica de un sitio en su estado existente y retrasando el deterioro
7. Restauración	devolver a la fábrica existente de un sitio un estado anterior conocido, removiendo agregados o reagrupando los componentes existentes sin introducir nuevos materiales
8. Reconstrucción	devolver a un sitio a un estado anterior conocido y se diferencia de la restauración por la introducción de nuevos materiales en la fábrica
9. Adaptación	modificar un sitio para adaptarlo al uso actual o a un uso propuesto
10. Uso	las funciones de un sitio, así como las actividades y prácticas que pueden ocurrir en el mismo
11. Uso compatible	un uso que respete la significación cultural de un sitio. Este uso no involucra, o lo hace mínimamente, impacto sobre la significación cultural
12. Entorno	el área alrededor de un sitio que puede incluir la captación de visuales
13. Sitio relacionado	sitio que contribuye a la significación cultural de otro
14. Objeto relacionado	objeto que contribuye a la significación cultural de un sitio, pero que no está en dicho sitio
15. Asociaciones	conexiones especiales que existen entre la gente y un sitio
16. Significados	lo que significa, indica, evoca o expresa un sitio
17. Interpretación	todas las formas de presentar la significación cultural de un sitio

Fuente: ICOMOS Australia 1999

La definición de patrimonio puede ser más específica, estableciendo un parámetro como pueda ser la significación o relevancia cultural; lo que carece de valor práctico si no es con la intervención de un experto en la

materia. De tal forma, se traslada el peso de la definición de unos criterios objetivos a una valoración experta, con lo que no parece que hayamos avanzado epistemológicamente. En la práctica, las decisiones son tomadas por expertos vinculados al patrimonio, quienes elaboran criterios, normas, listados, tratados internacionales y convenciones (Throsby 2001).

En ocasiones se establecen criterios subjetivos para la delimitación del concepto patrimonio, es el caso de la Carta de Burra (1999) cuando define el patrimonio en términos de “significación cultural” (Art. 1.2). Tanto la significación como la importancia cultural son juicios cualitativos y sólo pueden ser determinados de acuerdo con ciertos criterios culturales. Por el contrario, la inscripción de un bien de PCI en la Lista de Patrimonio Mundial de la UNESCO (en la actualidad con 890 entradas) debe cumplir como requisito el “señalado valor universal”, para lo que debe cumplir (al menos) uno de los diez requisitos establecidos en el Manual para la Implementación de la Convención del Patrimonio Mundial (2008)<sup>18</sup>. Fuera de este ámbito, lo más normal es que el establecimiento de criterios (y su evaluación) se base en la opinión de expertos.

En el terreno del patrimonio industrial, la Carta de Nizhny Tagil (2003), en su Art. 1, expresa que:

El patrimonio industrial se compone de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación (TICCIH 2003).

En cuanto al patrimonio ferroviario, Burman (1997) hace una interesante delimitación aunque muy limitada en relación al material

---

<sup>18</sup> El Manual es revisado regularmente para adaptarlo a nuevos conceptos, conocimientos y/o experiencias.

rodante y de tracción; como veremos más adelante, regulado por la Railway Heritage Act 1996 y, en virtud del *scheme* (norma reglamentaria) que la desarrolla (Art. 2), el Railway Heritage Committee.

En lo que se refiere al patrimonio ferroviario, éste debe abarcar el rico tesoro de los archivos; edificios como las estaciones, hangares y talleres; estructuras de menor entidad como casetas de señales, equipamiento técnico de diversos tipos (en ocasiones innovador y producto de mentes originales); grandes estructuras en el paisaje, como puentes y viaductos; y artefactos menores que, sin embargo, portan la identidad local de las diferentes compañías, como relojes, bancos y otro mobiliario (Burman 1997, p.19).

La Convención Marco sobre el Valor del Patrimonio Cultural para la Sociedad (2005), Convención de Faro, del Consejo de Europa, en su Art. 2.a, hace una definición del patrimonio con verdadera significación epistemológica:

El patrimonio cultural es un conjunto de recursos heredados del pasado que la gente identifica, independientemente de su propiedad, como reflejo y expresión de sus valores, creencias, conocimientos y tradiciones en constante evolución. Incluye todos los aspectos del entorno resultantes de la interacción entre la gente y los lugares a través del tiempo (CdE 2005a).

Peacock y Rizzo (2008) señalan que:

el patrimonio, más que un hecho objetivo, es una construcción social y cultural que, con el tiempo, puede experimentar cambios (Peacock and Rizzo 2008, p.117).

Una construcción social cuyos límites son inestables y difusos, con dos tipos de extensión posibles: adiciones históricas y la ampliación del concepto de hacia nuevos elementos, ej.: jardines, vestigios industriales, etc. (Benhamou 2003).

Por último, la Carta de Londres para la Visualización Computarizada del Patrimonio Cultural (2009), en su anexo, establece una definición amplia del término,

abarca todos los ámbitos de la actividad humana que tienen que ver con el entendimiento de la comunicación de la cultura material e intelectual. Estos ámbitos incluyen, sin ánimo de exclusividad, museos, galerías de arte, sitios de patrimonio, centros de interpretación, institutos de investigación sobre patrimonio

cultural, materias de arte y humanidades en instituciones de educación superior, el sector educativo en general y el turismo (The London Charter 2.1 2009).

### 1.3.2. La intervención sobre el patrimonio

La intervención sobre el patrimonio se puede llevar a cabo mediante varios instrumentos (Throsby 1997, p.19):

1. Preservación o protección de un elemento de la destrucción inmediata.
2. Conservación o mantenimiento de un elemento en su estado presente.
3. Restauración de un elemento a un estado anterior.
4. Renovación de un elemento a un estado nuevo.
5. Mejora o realce de un elemento, ej.: mediante un uso readaptativo.

Conservación es un término que puede tener diferentes significados. El Banco Mundial (1994) lo define de esta forma:

La conservación abarca todos los aspectos de la protección de un sitio o unos vestigios para salvaguardar su significado cultural. Incluye el mantenimiento y puede implicar, en función de la importancia del artefacto cultural y las circunstancias que lo rodean, la preservación, restauración, reconstrucción, adaptación o cualquier combinación de éstas (Rizzo 2003, p.410).

De esta forma, la preservación implica que no se permite ningún uso del sitio y la adaptación que se modificará para un uso alternativo, sin menoscabo significativo (se entiende) de su significado cultural; algo importante si se pretende su viabilidad económica.

El término “preservación” se emplea cuando la intervención no permite usos compatibles (aunque éstos puedan ser económicamente relevantes). Entre los profesionales se produce a veces un debate considerable en torno a la filosofía de intervención, razón por la cual las decisiones en materia de patrimonio son a veces controvertidas (Peacock and Rizzo 2008, p.116).

La elección entre preservación y readaptación afecta a los beneficios que la conservación puede generar y, por consiguiente, complica la definición de sostenibilidad (ibíd.).

Para los autores, por consiguiente, la “preservación” sería un concepto más estrecho que el de “conservación” (en el cual está incluido), implicando la ausencia de cualquier uso alternativo.

En el campo ya del patrimonio ferroviario, la Carta de Riga (2005) distingue tres tipos de intervención:

1. Preservación

Es el proceso de conservar un objeto a salvo de daños y deterioro, manteniéndolo de forma adecuada para conservar su condición, calidad y memoria.

2. Restauración<sup>19</sup>

Es el proceso de reparar o reconstituir partes desaparecidas para conseguir el estado inicial de un objeto. La restauración puede incrementar la solidez de un objeto en relación con su estado anterior y, por lo general, es algo más que la pura conservación. No debe ser ni invisible ni demasiado aparente.

3. Reparación

Es el proceso de ajuste o sustitución de componentes. El estándar específico de la condición mecánica es alcanzado con independencia de la integridad histórica de las piezas que puedan ser modificadas o desechadas.

Como ya hemos visto, el concepto de sostenibilidad puede aplicarse, además de al medio natural, al cultural; por consiguiente, las políticas culturales habrán de velar por la conservación del patrimonio cultural, el cual nos ha sido legado y, a su vez, debemos legar a las generaciones venideras. La consideración del concepto de capital cultural abre la posibilidad de distinguir entre el de tipo tangible y el intangible, al igual que ocurre con los activos productivos.

Throsby (1997) extrae las siguientes conclusiones sobre el patrimonio en lo que tiene que ver con la esfera de lo público, el voluntariado y los beneficiarios del mismo:

---

<sup>19</sup> Es generalmente aceptado, en la industria de la restauración y los museos, que toda parte nueva debe ser marcada (de modo que se pueda identificar la intervención) y que la restauración no tiene por qué ser al momento inicial (la fabricación o construcción del bien) sino también a uno posterior.

1. Existen claros elementos o indicios teóricos para identificar un interés público en los asuntos de patrimonio cultural y, por consiguiente, un posible caso para la acción colectiva (a fin de rectificar los fallos del mercado). Aunque el voluntariado parece tener un papel cada vez mayor, es probable que la extensión y fuerza del interés público requiera un papel activo del Gobierno.
2. El asunto de la elección de los instrumentos es probable que sea resuelto, como en las políticas públicas en general, mediante estrategias con una combinación determinada de herramientas; y no de políticas dependientes de un solo instrumento.
3. La identificación de la gama de beneficiarios (reales y potenciales) de la preservación y mejora del patrimonio cultural puede ayudar a determinar la financiación pública adecuada y la instancia más apropiada para la toma de decisiones.

Según Throsby, el patrimonio puede ser abordado con un doble enfoque: por un lado una dimensión física que necesita recursos para su mantenimiento en buen estado; y por otro, el patrimonio proporciona un flujo de servicios para ser disfrutados como producto de consumo o como insumo en procesos de producción de servicios culturales (Peacock and Rizzo 2008).

### 1.3.3. El patrimonio y realidad virtual

---

El patrimonio puede ser visto como un recurso que no guarde relación con su uso, sólo con su existencia en el presente y el futuro (Peacock and Rizzo 2008).

Ambas dimensiones no son independientes la una de la otra, la posibilidad de producir un flujo de beneficios está estrechamente relacionada con el estado del recurso físico y, por supuesto, ese estado depende, entre otras cosas, del uso que recibe y el ritmo de su depreciación (Peacock and Rizzo 2008, p.112).

Esta relación mutua de dependencia, sin embargo, se ve debilitada en nuestros días por la irrupción de las tecnologías digitales que, a través de las imágenes en tres dimensiones, permiten la reconstrucción virtual de un bien o sitio de patrimonio a su estado inicial (o uno anterior). Una visita virtual a un sitio de patrimonio puede ser incluso más rica, instructiva y, desde luego, más cómoda que una visita real.

De antes de la revolución digital, la Neocueva de Altamira (Cantabria) es un ejemplo del empleo de simulacro en pro de la preservación del sitio original (con un régimen de visitas muy restringido). Las tecnologías digitales están adquiriendo un creciente protagonismo en el campo del patrimonio cultural y la arqueología, prueba de ello es quizá la Carta de Londres para la Visualización Computarizada del Patrimonio Cultural (2009). El texto pretende aumentar el rigor en el uso y evaluación de los métodos y productos de visualización computarizada en el contexto del patrimonio, promoviendo así su entendimiento y reconocimiento.

Los proyectos de investigación en este campo cuentan con ayuda de la Unión Europea: la *European Network of Excellence in Open Cultural Heritage* (EPOCH) con fondos del Sexto Programa Marco Comunitario (2002-06) y el consorcio 3d-COFORM, con fondos del Séptimo Programa Marco Comunitario (2007-13).



Sin embargo, sería muy aventurado pensar que la realidad virtual puede ser un sustituto total de la realidad; por otro lado,

la tecnología favorece la diseminación del conocimiento y, por consiguiente, es probable que aumente la demanda de patrimonio. Cuanto más atractiva sea una visita virtual y mayor el conocimiento y apreciación del artefacto o sitio presentado, más probable será el deseo de experimentar una visita real, especialmente si los intereses de generaciones venideras son tenidos en cuenta (Peacock and Rizzo 2008, p.113).

Esto es especialmente válido en el caso de las tecnologías digitales que soportan imágenes en tres dimensiones (3D), que pueden hacer compatibles las visitas al sitio y la preservación del mismo o de su entorno medioambiental. En el caso del patrimonio ferroviario, aplicaciones como Microsoft Train Simulator (MSTS), RailWorks, Locomotion, Trainz o BVE, al margen de la Carta de Londres (están dirigidas al aficionado), posibilitan la recreación virtual de líneas de ferrocarril desaparecidas. Aún así, sus Rutas, ej.: [Oviedo Gijón](#), podrían llegar a tener un claro interés cultural, y para la experimentación asociada a la Valoración Contingente; de llegar a adoptar los principios de la Carta.

Los usos museístico y educativo están aún en ciernes, a pesar del trabajo desarrollado en el marco de redes comunitarias como EPOCH; en el futuro, sin embargo, podrían alcanzar un papel significativo. No obstante, puede causar cierta preocupación (por infundada que sea) que las nuevas tecnologías y sus aplicaciones lleguen a banalizar el patrimonio cultural.

la tecnología es una poderosa herramienta que mejora la comprensión general y el interés por las iniciativas de patrimonio cultural y, de esta forma, es tanto un complemento como un sustituto para la promoción de los objetivos de los expertos (Peacock and Rizzo 2008, p.114).

#### 1.3.4. El patrimonio en las políticas públicas

Los bienes que conforman el patrimonio son de naturaleza pública, es decir, se da en ellos la no rivalidad y no excluibilidad en el consumo; las externalidades que de ello resultan son una razón de peso para justificar la intervención (“natural”) del sector público.

Peacock y Rizzo (2008) consideran el poder público como un agente (al servicio de su electorado), en cuanto a la provisión y protección del patrimonio, algo en línea con la moderna teoría económica; sin embargo, como tendremos ocasión de ver, el papel de este agente (en la práctica) puede apartarse mucho de lo que se espera de él, en claro perjuicio de la sostenibilidad y la diversidad.

La generación actual, a través de sus representantes públicos, tiene que decidir sobre la provisión de patrimonio en relación con la inversión y las funciones de policía. Como ocurre con el capital natural, nos hallamos ante un problema de sostenibilidad, y también de diversidad, que refleja la preocupación por el modelo de patrimonio (Peacock and Rizzo 2008, p.115).

Una de las ideas que se desprenden de nuestro análisis es que los bienes de la cultura acumulada, si son gestionados adecuadamente, pueden ser un instrumento de desarrollo económico y diversificación productiva. Ello tiene importantes repercusiones para el sector público pues, aparte del deber de su protección y salvaguardia, tiene en sus manos un instrumento de fomento al servicio de la creación de riqueza y empleo. Sin embargo, la creencia de que el patrimonio es un pasivo para la sociedad (y un coste para las arcas públicas) es aún un obstáculo por vencer.

Con frecuencia se tiende a mirar el patrimonio como una carga, que puede estar justificada o no por razones extraeconómicas, más que como un recurso para la sociedad y sus miembros. Hay que demostrar que esta visión no está en línea con las necesidades de las sociedades contemporáneas, de forma que la contribución de la Convención de Faro [2005] quede clara (Grefe 2009, p.101).

Esta función económica del patrimonio es reconocida incluso por la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía que, en su disposición adicional séptima, contempla los “Bienes de especial interés turístico”.

La naturaleza de los vínculos entre patrimonio y turismo es de gran interés para quienes no ven la Economía como una amenaza para la preservación del pasado sino como un instrumento de apoyo a la preservación de artefactos históricos (Peacock and Rizzo 2008, p.118).

Sobre estos sitios giran las nuevas actividades económicas relacionadas con el patrimonio y sus efectos: directos, indirectos e inducidos. Los sitios e instituciones de patrimonio no sólo están llamados a cumplir una (importante) función de recopilación, sistematización y difusión; son también paradigma de la nueva economía de servicios – y entre ellos el turismo cultural – que cada vez gana más peso en las sociedades posindustriales.

Grefe (2009) sostiene que el patrimonio no es inmediatamente productivo, que sirve para proporcionar valores relacionados con la existencia humana, vinculados a la identificación de la comunidad o incluso a la integración social. Pero que difícilmente es productor de valores prácticos (directos o indirectos), aquéllos que generan flujos de ingresos en tanto que recurso (económico). Con todo, concluye que el patrimonio sí es un recurso y propone dos formas de demostrarlo:

- i. Identificar los medios por los que el patrimonio contribuye al desarrollo sostenible de nuestras sociedades.
- ii. Considerarlo como un sector en sí mismo y analizar el empleo, las empresas y el volumen de exportaciones (de servicios) que genera.

Si en el primer caso el patrimonio cultural inmueble (PCI) sería un *input*<sup>20</sup>, y se trataría de sus efectos económicos; en el segundo sería un *output*<sup>21</sup> y se trataría de su provisión. Más que un *input* del desarrollo económico y social, el patrimonio es un *output* de las políticas públicas; además, su papel como *input* está muy condicionado por la gobernanza pública (Peacock and Rizzo 2008).

Sin embargo, el patrimonio puede provocar tensiones vía reasignación de recursos:

Contrariamente a la creencia popular, el uso del patrimonio con fines económicos es rara vez un juego de suma positiva, aunque tiene el potencial de serlo. Al principio es probable incluso que de origen a tensiones por las necesidades que puede conllevar, de terrenos, fondos, formación o recursos naturales (en detrimento de otras) con sus implicaciones culturales (Grefe 2009, p.107).

Haciéndose eco de lo establecido en la Convención de Faro (2005), Grefe (2009) afirma:

Precisamente porque la economía es global, y hasta cierto punto intangible, que las expresiones de valor a través de los productos presenta oportunidades en todos los lugares. *In extremis*, se podría decir que estas oportunidades, distribuidas de forma más equitativa que otras, permiten superar (o cuando menos paliar) consecuencias de la globalización como la competitividad en costes o la deslocalización (Grefe 2009, p.105).

Lo anterior, sin embargo, necesitaría de cinco condiciones para materializarse (Grefe 2009):

- i. Hay que procurar ver el problema como un todo. Como ya se ha puesto de relieve, cuando el patrimonio cultural da lugar al desarrollo es porque sus componentes intangibles se nutren de diversas fuentes en un entorno genuinamente cultural.

---

<sup>20</sup> Los parques y rutas de patrimonio, ej. la *European Route of Industrial Heritage* (ERIH), destinados a la reactivación económica de zonas industriales en declive, son un buen ejemplo.

<sup>21</sup> Es el caso de la industria británica de museos, 1.800 según el *Museums, Libraries and Archives Council* y 2.500 según el anuario de la *Museums Association* (Museums Association 2009).

- ii. Si miramos adelante hacia el desarrollo, las sinergias positivas entre el patrimonio cultural y la economía son claramente visibles. El patrimonio debe ser visto como un movimiento en evolución y no como un *corpus* inmutable; resultado de un marco de referencia con rígidos criterios limitativos.
- iii. El vínculo entre el patrimonio cultural y el desarrollo económico implica que al primero no se le debería dar prioridad sistemáticamente sobre el segundo.
- iv. Para conseguir un catalizador de las oportunidades creadas con el patrimonio, deberíamos considerar todos y cada uno de sus tipos.
- v. Para que el patrimonio sea realmente un recurso de desarrollo sostenible, se necesita una concienciación amplia y nueva. Es posible enseñar dando a conocer el patrimonio, pero ello requiere formación en la materia. Aunque de forma diferente, debe ser asunto de todos y cada uno de nosotros.

El patrimonio industrial desempeña un papel destacado en la construcción de la identidad Europea y de las sociedades modernas en general. El ciudadano que se acerca al museo de la ciencia, la técnica o el trabajo (según la denominación al uso) busca conocer y ver reflejada la civilización que le ha tocado vivir. Junto a las instituciones de patrimonio, la Historia económica y de los negocios es clave para descifrar el pasado de las sociedades industriales y conocer su proceso de desarrollo.

En nuestro trabajo abordamos el patrimonio industrial con un enfoque (geográfico) europeo, y damos preferencia a la amplitud – geográfica, material y funcional – sobre la profundidad. Entrar en más detalle sería salirse de los límites y objetivos establecidos. Lo tratado, sin embargo, pone en evidencia que las naciones centrales de Europa (las más

desarrolladas) son las que destacan en la salvaguardia y difusión del patrimonio industrial. En otros espacios más periféricos – aquéllos, quizá, donde la industrialización fue exógena –, la herencia de la gran industria, ej.: minería, ferrocarriles o siderurgia, no siempre ha sido preservada<sup>22</sup>.

Según Peacock y Rizzo, la comparación del patrimonio a nivel internacional se enfrenta con el problema de la disponibilidad de estadísticas,

más que en ningún otro campo cultural, afectada por el contexto nacional; por ello, la regulación juega un papel destacado en la definición de los rasgos de este sector (Peacock and Rizzo 2008, p.119).

Aunque el patrimonio no es objeto propiamente de la Europa comunitaria, es contemplado como instrumento de fomento y desarrollo regional. Será otra institución (consagrada a la cultura, los derechos humanos y la democracia), el Consejo de Europa, la que se ocupe del mismo. Una señal, probablemente, de que estamos ante la Europa de la cultura (y no del mercado común). Resumiendo, la protección, salvaguardia y gestión del patrimonio se desarrollan, en buena parte, en el marco de la cooperación transnacional y comunitaria. Muestra de ello son la European Heritage Network (HEREIN) y las Jornadas Europeas de Patrimonio, auspiciadas por el Consejo de Europa; y, en nuestra materia, la ERIH, surgida en el seno de la iniciativa comunitaria INTERREG II.

---

<sup>22</sup> O destruida, según el caso.

## Conclusiones

---

Uno de los rasgos propios de la Economía de la Cultura es la intervención *cuasi* natural del sector público, la cultura se considera un derecho de los ciudadanos, con independencia de su poder de compra o de que la demanda sea manifiesta o no. Al contrario que los bienes económicos normales, los bienes culturales tienen una utilidad marginal creciente (y de ahí el carácter adictivo de su consumo), lo que tiene consecuencias significativas para el análisis económico; son bienes meritorios, i.e.: tienen un valor *per se* con independencia de la demanda – puede no existir demanda entre quienes nunca los han consumido (precisamente por esa razón); su elasticidad renta es mayor que uno; y pueden tener acusadas externalidades, i.e.: como en el caso de los bienes públicos puros, su consumo puede ser no rival y no excluyente.

La cultura, desde la perspectiva de las necesidades individuales, proporciona no sólo el contexto sino también el objeto de los procesos de crecimiento económico. En la actualidad, lejos de ser algo periférico en la economía, la cultura<sup>23</sup> es una parte central e ineludible de los procesos de desarrollo; redefiniendo este concepto para incorporar una serie de factores de tipo económico, social, cultural y ecológico. Ello establece las bases de un nuevo paradigma, centrado en el ser humano y reconociendo sus necesidades, tanto materiales como inmateriales.

La cultura juega un papel fundamental en las necesidades del ser humano, tanto es así que, en ocasiones, los conflictos culturales (a menudo subyacentes en la dinámica política y las relaciones de poder)

---

<sup>23</sup> Entendida como sistema de valores compartidos, creencias, tradiciones y formas de vivir en común.

degeneran en violencia<sup>24</sup>. Ello sugiere que un mejor conocimiento de la naturaleza y expresiones de la cultura (tanto en términos positivos como normativos) puede contribuir a un mundo mejor.

La visualización computarizada está adquiriendo un protagonismo creciente en la interpretación y presentación del patrimonio cultural. En la medida en que las tecnologías de la información y la comunicación (TICs) vayan evolucionando y se vayan aplicando los principios de la carta de Londres (2009), cabe esperar que este campo adquiera mayor importancia.

Como el disfrute del patrimonio se produce habitualmente *in situ*, su papel en la atracción del turismo lo convierte en un poderoso instrumento económico. Hallándose distribuido geográficamente de forma relativamente equitativa, las posibilidades de desarrollo económico no están tan concentradas en el espacio como en otras actividades. Ello otorga al patrimonio un papel destacado en la promoción económica de zonas rurales, áreas periféricas y zonas industriales en declive. Además, contribuye de forma significativa al refuerzo de la autoestima de las comunidades locales y juega un papel destacado en la identidad colectiva. Al patrimonio le son especialmente aplicables los conceptos de sostenibilidad y diversidad: como ocurre con el medio natural, su destrucción es irreversible; junto a ello, la diversidad cultural implica su conservación, en sus diferentes formas, para mantener la riqueza cultural.

El Patrimonio es un campo multidisciplinar de estudio de la herencia cultural. Si hasta hace unas décadas se consideraban patrimonio los bienes raíces de épocas pasadas y, sobre todo, la Antigüedad; en la

---

<sup>24</sup> La guerra entre Rusia y Georgia (2008), por los enclaves rusófilos de Osetia del Sur y Abjazia, así lo pone de manifiesto.



actualidad este concepto se ha extendido a la herencia del mundo del trabajo. El patrimonio de la gran industria: ferrocarriles, siderurgia, minería, etc., especialmente conservado en las naciones más desarrolladas de Europa, es un buen ejemplo.



## Capítulo 2º

### Patrimonio industrial: marco institucional y evaluación



*Nuestro país es afortunado por tener una vasta riqueza de edificios y sitios cuyo valor patrimonial es envidiado y admirado en todo el mundo. Ya sean antiguos o contemporáneos, son triunfos del diseño y el trabajo, y algunos tienen un poderoso impacto. Inciden en nuestras vidas de muchas formas: proporcionan placer diariamente a las comunidades locales y a los millones de visitantes...; también refuerzan el orgullo nacional, nos hacen recordar nuestra historia y constituyen una base para la regeneración y la prosperidad económica. Mucho se ha perdido a causa de guerras y un desarrollo mal entendido, permitir una mayor pérdida de nuestro patrimonio inmueble por negligencia sería una calamidad que las generaciones futuras no nos perdonarían.*

*House of Commons 2006  
Culture, Media and Sport Committee*

En este capítulo abordamos primeramente la regulación del patrimonio cultural<sup>25</sup>, y las instituciones que intervienen en su protección: por este orden, en los ámbitos internacional<sup>26</sup>, andaluz y británico. Aunque el “patrimonio histórico” es competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma de Andalucía, empezaremos estudiando la legislación española toda vez que es anterior en el tiempo y establece unas figuras e instituciones que serán adoptados luego por aquélla. En Andalucía sólo desde 2007 el patrimonio industrial tiene un reconocimiento legal expreso (como categoría específica del patrimonio histórico), lo que es indicativo de la novedad de esta materia. Tras ello, analizaremos la regulación del patrimonio ferroviario en Gran Bretaña, tanto mobiliario como inmobiliario, cada uno de ellos con un marco legal e institucional propio. La citada Railway Heritage Act (1996)<sup>27</sup>, por sí misma, da una idea del estado de cosas en este país. Tras ello, tratamos la evaluación del patrimonio cultural, distinguiendo entre el patrimonio como bien y el patrimonio como servicios, lo que da lugar a planteamientos

---

<sup>25</sup> “Cultural heritage”, terminología que emplea el Consejo de Europa y la UNESCO. Las Leyes española y andaluza, por el contrario, hablan de “patrimonio histórico”.

<sup>26</sup> En aras de la simplificación, en este tipo incluimos la regulación propiamente intergubernamental y la autoregulación del patrimonio (la cual tiene un carácter marcadamente internacional).

<sup>27</sup> Ley de Patrimonio Ferroviario que regula el patrimonio ferroviario mueble.

completamente diferentes; serán los servicios el núcleo principal de nuestro análisis (la evaluación económica del patrimonio en su dimensión material no nos llevaría a ninguna parte).

Advertirá el lector que las instituciones comunitarias, y en particular la Comisión Europea, apenas si aparecen en el trabajo; al contrario de lo que ocurre con el Consejo de Europa (CdE). La razón estriba en el limitado papel de la cultura en la construcción europea, desde sus orígenes básicamente un club comercial. Si lo que creó el Tratado de Roma (1957) fue el Mercado Común Europeo, seis años antes, los tratados de París (1951) dieron lugar a la Comunidad Europea del Carbón y el Acero (CECA) y la Comunidad Europea de la Energía Atómica (Euratom). Como es sabido, ante el fracaso de la unión política<sup>28</sup> se optó por la vía (más práctica) de utilizar el mercado como avanzadilla y experimentación de la misma. Con todo, el patrimonio cultural juega un papel cada vez más importante en la política de cooperación de la Unión Europea. Euromed Heritage, financiado por el programa MEDA, es uno de los principales instrumentos para la implementación del partenariado Euromediterráneo (Proceso de Barcelona). Gestionado por Europe-Aid - la Oficina de Cooperación de la Comisión Europea - es el primer programa regional MEDA centrado en el patrimonio cultural (European Commission 2007).

Cuando hablamos de gestión nos referimos tanto al ámbito de lo público (o gubernamental) como al de lo privado, sin dejar de lado el denominado Tercer Sector: entidades no gubernamentales sin ánimo de lucro, asociaciones y fundaciones, que, cada vez, juegan un papel más destacado en los países desarrollados. La esfera de lo público tendrá un protagonismo destacado; el sector cultural, por sus externalidades de

---

<sup>28</sup> Especialmente la Comunidad Europea de Defensa (Tratado de París 1952).

consumo, es un campo propicio a la intervención gubernamental. Benhamou (2003) afirma que existe un consenso en cuanto a la regulación pública del patrimonio y que, por el contrario, las subvenciones generan suspicacias y críticas por favorecer la ineficiencia. El estudio del patrimonio industrial pasa con frecuencia por el estudio del patrimonio en sentido general, los análisis que llevamos a cabo (sobre todo a efectos de la evaluación) giran en torno al patrimonio cultural.

## 2.1. La regulación internacional patrimonio

### 2.1.1. La UNESCO

La Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) nació el 16 de noviembre de 1945. Su objetivo es “construir la paz en la mente de los hombres mediante la educación, la cultura, las ciencias naturales y sociales y la comunicación” (UNESCO 2009e). La Organización interviene para establecer acuerdos mundiales sobre principios éticos incipientes y desempeña un papel como centro de intercambio de información y conocimiento, al mismo tiempo ayuda a los estados miembros en la construcción de capacidades humanas e institucionales en sus diferentes ámbitos de actuación. En suma, promueve la cooperación internacional en materia de educación, ciencia, cultura y comunicación entre sus 193 estados miembros y seis miembros asociados (ibíd.).

La UNESCO adopta cada seis años una estrategia a medio plazo que establece los objetivos estratégicos y los resultados previstos. La Estrategia a Medio Plazo 2008/13 gira en torno al siguiente enunciado de misión, explicitando sus fines y estableciendo su ámbito de actuación:

En su condición de organismo especializado de las Naciones Unidas, la UNESCO contribuye a la consolidación de la paz, la erradicación de la pobreza, el desarrollo

sostenible y el diálogo intercultural, mediante la educación, la ciencia, la cultura, la comunicación y la información (UNESCO 2007, p.5).

La Estrategia se articula en torno a cinco objetivos globales, concebidos para responder a problemas mundiales concretos y que se corresponden con competencias básicas de la organización (UNESCO 2007, p.5):

1. lograr la educación de calidad para todos y el aprendizaje a lo largo de toda la vida;
2. movilizar el conocimiento científico y las políticas de ciencia para el desarrollo sostenible;
3. abordar los nuevos problemas éticos y sociales;
4. promover la diversidad cultural, el diálogo intercultural y una cultura de paz;
5. construir sociedades del conocimiento integradoras recurriendo a la información y la comunicación.

En el cumplimiento de su misión la UNESCO desempeña cinco funciones básicas (UNESCO 2007, p.7):

- i. hace de laboratorio de ideas;
- ii. tiene capacidad normativa;
- iii. es un centro de intercambio de información;
- iv. desarrolla capacidades de los estados miembros en áreas de su competencia; y
- v. cataliza la cooperación internacional.

Los cinco objetivos globales se subdividen en 14 objetivos estratégicos donde se especifica cómo se perseguirán los anteriores.

De especial interés es el Objetivo Global 4, “Promover la diversidad cultural, el diálogo intercultural y una cultura de paz”, el cual persigue los siguientes resultados (UNESCO 2007, p.28):



- a) Inclusión de la función central de la cultura en el desarrollo, la promoción y protección de la diversidad cultural en los marcos de desarrollo internacionales, los planes de desarrollo nacionales y los instrumentos de programación común en los estados miembros.
- b) Elaboración de un enfoque coordinado de las diversas dimensiones de la protección y salvaguardia del patrimonio.

El Objetivo Global 4 se pretende alcanzar a través de tres Objetivos Estratégicos (UNESCO 2007, p.29-33):

- Objetivo Estratégico 9

Fortalecer la contribución de la cultura al desarrollo sostenible.

- Objetivo Estratégico 10

Mostrar la importancia de la interacción y el diálogo entre las culturas para la cohesión social y la reconciliación a fin de fomentar una cultura de paz.

- Objetivo Estratégico 11

Proteger y valorizar el patrimonio cultural de manera sostenible.

La estrategia a medio plazo se divide en programas bienales, el Gran Programa IV (2010/11) establece la continuidad de las labores de fomento de la diversidad cultural, con ello se pretende la consecución de los tres objetivos estratégicos antes citados. Para el período 2008/13 se definen la visión estratégica y el marco programático de la acción en todos sus ámbitos de competencia, a los niveles mundial, regional y nacional. Se establecen dos tipos de prioridades, las generales y las bienales. Si aquéllas son África y la igualdad entre hombres y mujeres, éstas son dos, las cuales se traducen en ejes de acción. Éstos se orientan a la integración de la cultura y el desarrollo en los diversos componentes del programa:

patrimonio mundial, bienes culturales materiales, industrias culturales y artesanía (UNESCO 2009b).

Prioridades Sectoriales de la UNESCO (2010/11)

I. “Proteger, salvaguardar y administrar el patrimonio material e inmaterial” (UNESCO 2009f).

Está orientada a poner de relieve la contribución del patrimonio al desarrollo sostenible y la cohesión social. Para ello, se continuarán las labores de protección y conservación del patrimonio en todas sus formas (material e inmaterial, cultural y natural, mueble e inmueble). Esta prioridad lleva aparejados tres ejes de acción:

1. Protección y conservación de los bienes culturales inmuebles y de los bienes naturales, en particular mediante una aplicación eficaz de la Convención del Patrimonio Mundial.
2. Salvaguardia del patrimonio vivo, especialmente mediante la promoción y aplicación de la Convención de 2003.
3. Fortalecimiento de la protección de los objetos culturales y de la lucha contra el tráfico ilícito de los mismos, en particular mediante la promoción y aplicación de las Convenciones de 1970 y 2001, y del desarrollo de los museos.

II. “Promover la diversidad de las expresiones culturales y el diálogo intercultural con miras a propiciar una cultura de paz” (UNESCO 2009g).

Gira en torno a la incorporación de los principios de diversidad cultural y diálogo intercultural a las políticas nacionales de desarrollo: condiciones indispensables para la cohesión social, el desarrollo y la paz. Se corresponde con otros dos ejes de acción:

4. Protección y promoción de la diversidad de las expresiones culturales mediante la aplicación de la Convención de 2005 y el desarrollo de las industrias culturales y creativas.
5. Integración del diálogo intercultural y la diversidad cultural en las políticas nacionales

A continuación veremos la normativa de la UNESCO sobre patrimonio, la cual figura de forma sintética en la Tabla 2. *Corpus normativo sobre patrimonio de la UNESCO*. Si en un principio la labor normativa de la organización se orientaba hacia la protección y salvaguardia del patrimonio, con los años ha evolucionado hacia una visión más integradora del mismo, incluyendo ahora el patrimonio inmaterial, y se pretende compatibilizarlo con el desarrollo sostenible y el mantenimiento de la diversidad cultural. Algo lógico y que se explica tanto por el contexto histórico (posbélico) en que nació como por la madurez que, en los últimos 60 años, han experimentado las sociedades humanas.

Tabla 2. *Corpus* normativo sobre patrimonio de la UNESCO

<ol style="list-style-type: none"><li>1. Convención para la Protección de los Bienes Culturales en caso de Conflicto Armado (1954)</li><li>2. Convención para la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural (1972)</li><li>3. Segundo Protocolo a la Convención para la Protección de los Bienes Culturales en caso de Conflicto Armado (1999)</li><li>4. Declaración de Budapest sobre el Patrimonio Mundial (2002)</li><li>5. Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial (2003)</li><li>6. Convención para la Protección y Promoción de la Diversidad de las Expresiones Culturales (2005)</li></ol>
---

Fuente: elaboración propia.

#### 2.1.1.1. Convención para la Protección de los Bienes Culturales en caso de Conflicto Armado (1954)

La Convención para la Protección de los Bienes Culturales en caso de Conflicto Armado, aprobada en La Haya (1954) tras la destrucción masiva de patrimonio cultural durante la Segunda Guerra Mundial, es el primer tratado internacional (de alcance mundial) de este tipo. En su articulado apenas aparece la UNESCO como tal, la cual tendrá un papel instrumental y de apoyo a los estados signatarios:

Las Altas Partes Contratantes podrán recurrir a la ayuda técnica de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura para organizar la protección de sus bienes culturales o en relación con cualquier otro problema derivado del cumplimiento de la presente Convención y del Reglamento para su aplicación. La Organización prestará su ayuda dentro de los límites de su programa y de sus posibilidades (Art. 23).

Comprende bienes muebles e inmuebles, esto es, monumentos arquitectónicos, artísticos o históricos, sitios arqueológicos, obras de arte, manuscritos, libros y otros objetos de interés artístico, histórico o arqueológico, así como colecciones científicas de todo tipo, cualquiera que sea su origen o propiedad.

Los 115 estados que forman parte de la Convención conforman una red que se pretende pueda atenuar las consecuencias de los conflictos armados sobre los bienes culturales, a tal fin se aplicarán las siguientes medidas (UNESCO 2009a):

1. Adopción de medidas de salvaguardia en tiempo de paz, ej. preparación de inventarios, planificación de medidas de emergencia contra incendios o el derrumbamiento de estructuras, traslado de bienes culturales muebles o su protección adecuada *in situ*, y la designación de autoridades competentes provisionales.

2. Respeto de los bienes culturales situados en sus respectivos territorios o en el territorio de otros estados miembro, absteniéndose de utilizar esos bienes, sus sistemas de protección y sus proximidades inmediatas para fines que pudieran exponerlos a destrucción o deterioro en caso de conflicto armado, y absteniéndose de cualquier acto de hostilidad respecto a ellos.

3. Estudio de la posibilidad de registrar un número restringido de refugios, centros monumentales y otros bienes culturales inmuebles de gran importancia en el Registro Internacional de Bienes Culturales bajo Protección Especial.

4. Estudio de la posibilidad de señalar determinados edificios y monumentos importantes con el emblema distintivo de la Convención.

5. Establecimiento de unidades militares especiales encargadas de la protección de los bienes culturales.

6. Sanciones por violación de la Convención.

7. Divulgación de la Convención ante el público en general y grupos específicos como los profesionales del patrimonio cultural, los militares o los organismos encargados de la aplicación de la ley.

Dos Protocolos a la Convención, de 1954 y 1999, precisan y desarrollan determinados aspectos no tratados en el texto original.

#### [2.1.1.2. Convención para la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural \(1972\)](#)

---

En 1972 la Conferencia General de la UNESCO aprobó la Convención Internacional sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural. Según se expresa en su preámbulo, son varias las razones que la justifican:

I. El patrimonio cultural y el patrimonio natural están cada vez más amenazados de destrucción, no sólo por las causas tradicionales de deterioro sino también por una evolución de la vida social y económica que las agrava con fenómenos de alteración o de destrucción aún más terribles.

II. El deterioro o la desaparición de un bien del patrimonio cultural y natural constituye un empobrecimiento nefasto del patrimonio de todos los pueblos del mundo.

III. La protección de ese patrimonio a escala nacional es en muchos casos incompleta, dada la magnitud de los medios que requiere y la insuficiencia de los recursos económicos, científicos y técnicos del país en cuyo territorio se encuentra el bien que ha de ser protegido.

IV. La Constitución de la UNESCO estipula que la Organización ayudará a la conservación, al progreso y a la difusión del saber, velando por la conservación y la protección del patrimonio universal, y recomendando a los interesados las convenciones internacionales que sean necesarias para ese objeto.

V. Las convenciones, recomendaciones y resoluciones internacionales existentes en favor de los bienes culturales y naturales, demuestran la importancia que tiene para todos los pueblos del mundo, la conservación de esos bienes únicos e irremplazables de cualquiera que sea el país a que pertenezcan.

VI. Ciertos bienes del patrimonio cultural y natural presentan un interés excepcional que exige se conserven como elementos del patrimonio mundial de la humanidad entera.

VII. Por la amplitud y gravedad de los nuevos peligros que los amenazan, incumbe a la colectividad internacional entera participar en la protección del patrimonio cultural y natural de valor universal excepcional, prestando una asistencia colectiva que sin reemplazar la acción del Estado interesado la complete eficazmente.

VIII. Es indispensable adoptar para ello nuevas disposiciones convencionales que establezcan un sistema eficaz de protección colectiva del patrimonio cultural y natural de valor excepcional, organizado de una manera permanente, y según métodos científicos y modernos.

Esta taxonomía, como se puede apreciar, es la adoptada por la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español.

Fundamental es el Título III (Arts. 8-14), donde se trata la creación de un Comité Intergubernamental de Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural (más conocido por sus siglas en inglés WHC), de especial relevancia a nuestros efectos.

Su Art. 8 establece la creación del Comité intergubernamental de protección del patrimonio cultural y natural de valor universal excepcional, denominado "Comité del Patrimonio Mundial". Estará compuesto por los 15 estados – partes contratantes de la Convención –, constituidos en Asamblea General durante las reuniones ordinarias de la Conferencia General de UNESCO. El número de estados miembros del Comité aumentará hasta 21, a partir de la reunión ordinaria de la Conferencia General que siga a la entrada en vigor de la presente Convención en 40 o más Estados. La elección de los miembros del Comité

garantizará la representación equitativa de las diferentes regiones y culturas del mundo, se dice en el Art. 8.2.

El Art. 8 expresa el carácter abierto y participativo del Comité, su Apdo. 8.3 establece que a las sesiones podrán asistir, con voz consultiva, un representante del *International Centre for the Study and Preservation of Cultural Property* (ICCROM), un representante del *International Council on Monuments and Sites* (ICOMOS) y un representante de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y sus Recursos (IUCN), a los que se podrán añadir, a petición de los estados miembros reunidos en Asamblea General durante las reuniones ordinarias de la Conferencia General de la UNESCO, representantes de otras organizaciones intergubernamentales o no gubernamentales que tengan objetivos similares.

El Art. 9.3 establece que los estados miembros designarán, a los efectos de su representación, a personas calificadas en el campo del patrimonio cultural o del patrimonio natural.

El Comité, que aprobará su propio reglamento, podrá en todo momento invitar a sus reuniones a organismos públicos o privados, así como a personas privadas, para consultarles sobre cuestiones determinadas. Podrá igualmente crear los órganos consultivos que considere necesarios para ejecutar su labor (Art. 10).

Cada uno de los estados miembros presentará al Comité, en la medida de lo posible, un inventario de los bienes del patrimonio cultural y natural situados en su territorio y aptos para ser incluidos en la Lista del Art. 11.2. Este inventario, que no se considera exhaustivo, habrá de contener



documentación sobre el lugar en que estén situados los bienes y sobre el interés que presenten.

Con base en los inventarios, el Comité establecerá, llevará al día y publicará, con el título de "Lista del patrimonio mundial", una lista de los bienes del patrimonio cultural y del patrimonio natural, que considere que poseen un valor universal excepcional siguiendo los criterios que haya establecido. Una lista revisada puesta al día se distribuirá al menos cada dos años.

El Comité establecerá, llevará al día y publicará, cada vez que las circunstancias lo exijan, con el nombre de "Lista del patrimonio mundial en peligro" una lista de los bienes que figuren en la Lista del patrimonio mundial, cuya protección exija grandes trabajos de conservación para los cuales se haya pedido ayuda en virtud de la presente Convención. Esta lista contendrá una estimación del costo de las operaciones. Sólo podrán figurar en esa lista los bienes del patrimonio cultural y natural que estén amenazados por peligros graves y precisos como la amenaza de desaparición debida a un deterioro acelerado, proyectos de grandes obras públicas o privadas, rápido desarrollo urbano y turístico, destrucción debida a cambios de utilización o de propiedad de la tierra, alteraciones profundas debidas a una causa desconocida, abandono por cualquier motivo, conflicto armado que haya estallado o amenace estallar, catástrofes y cataclismos, incendios, terremotos, deslizamientos de terreno, erupciones volcánicas, modificaciones del nivel de las aguas, inundaciones y maremotos. El Comité podrá siempre, en caso de emergencia, efectuar una nueva inscripción en la Lista del patrimonio mundial en peligro y darle una difusión inmediata. Asimismo, con el

acuerdo de los estados interesados, coordinará y estimulará los estudios e investigaciones necesarios para constituir ambas las listas.

Se aclara, en el Art. 12, que el hecho de que un patrimonio cultural y natural no se haya inscrito en una u otra de las dos listas no implica “que no tenga un valor universal excepcional para fines distintos”.

El Comité recibirá y estudiará las peticiones de asistencia internacional formuladas por los estados miembros en lo que respecta a bienes de patrimonio (tanto natural como cultural) situados en sus territorios, que figuren o sean susceptibles de figurar en alguna de las dos listas. Esas peticiones podrán tener por objeto la protección, la conservación, la revalorización o la rehabilitación de dichos bienes.

Las peticiones de ayuda internacional, en aplicación del Art. 13.1, podrán tener también por objeto la identificación de los bienes del patrimonio cultural o natural, cuando las investigaciones preliminares hayan demostrado que merecen ser proseguidas.

El Comité fijará el orden de prioridad de sus intervenciones. Para ello tendrá en cuenta la importancia respectiva de los bienes que se hayan de proteger para el patrimonio mundial cultural y natural, la necesidad de asegurar una protección internacional a los bienes más representativos de la naturaleza o del genio y la historia de los pueblos del mundo, la urgencia de los trabajos que se hayan de emprender, los recursos de los estados en cuyo territorio se encuentren los bienes amenazados y, en particular, en qué medida podrán asegurar la salvaguardia de esos bienes por sus propios medios.

El Comité decidirá sobre la utilización de los recursos del Fondo creado en virtud de lo dispuesto en el Art. 15 de la Convención. Buscará la

manera de aumentar los recursos y tomará para ello las disposiciones necesarias; y cooperará con las organizaciones internacionales y nacionales, gubernamentales y no gubernamentales, cuyos objetivos sean análogos a los de la Convención. Para elaborar sus programas y ejecutar sus proyectos, el Comité podrá recurrir a esas organizaciones, de forma particular el *International Centre for the Study and Preservation of Cultural Property* (ICCROM), el ICOMOS y la IUCN, como también a organismos (públicos y privados) y particulares.

El Comité estará secundado por una Secretaría nombrada por el Director General de la UNESCO, el cual, utilizando en todo lo posible los servicios del ICCROM, el ICOMOS y la IUCN, dentro de sus competencias y de sus atribuciones respectivas, preparará la documentación del Comité, el orden del día de sus reuniones, y ejecutará sus decisiones. Si bien la primera y la última son organizaciones intergubernamentales, ICOMOS es una asociación no gubernamental de profesionales del patrimonio.

#### 2.1.1.3. Declaración de Budapest sobre el Patrimonio Mundial (2002)

En 2002 el Comité del Patrimonio Mundial (WHC) aprobó la Declaración de Budapest que, en su punto N° 1,

reconoce la universalidad de la Convención de 1972 sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural y la consiguiente necesidad de asegurar que se aplica al patrimonio en toda su diversidad, como instrumento de desarrollo sostenible para todas las sociedades a través del diálogo y el entendimiento mutuo (UNESCO 2002b).

La Comisión Mundial para el Medioambiente y el Desarrollo (WCED) desarrollo sostenible define el desarrollo sostenible como aquél “que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer las suyas propias”. La definición está basada en un estado de equilibrio entre tres dimensiones

interdependientes: la económica, la medioambiental y la social (Landorf 2009, p.495).

El problema es que, si bien existen medidas comparables sobre desempeño económico y medioambiental, no hay medidas para la sostenibilidad social (v. *ibíd.*). Incluso cuando existen, son difíciles de equilibrar por varias razones:

El desarrollo sostenible implica el entendimiento de sistemas políticos, medioambientales, económicos y sociales con alto grado de conexión e interdependencia; con base en entornos de múltiples organizaciones y partes implicadas; se conforma en una red de obligaciones legales y administrativas; es difícil desenmarañar la estructura de los problemas y sus causas últimas, así como el resultado atribuible a una políticas determinadas (Williams 2006 citado en Landorf 2009, p.496).

Los bienes de patrimonio inscritos en la lista mundial del WHC, nos corresponden a nosotros en tanto que usufructuarios, teniendo el deber de transmitirlos a las generaciones venideras como su legítima herencia (UNESCO 2002b), lo que constituye una clara manifestación del principio de solidaridad intergeneracional (Throsby 2001).

Si en 1972 la preocupación de la UNESCO era la preservación de sitios y monumentos históricos, la Declaración de 2002 viene a añadir explícitamente la dimensión del desarrollo sostenible; así, el punto 3.(c) afirma que:

Buscaremos asegurar un equilibrio adecuado y equitativo entre conservación, sostenibilidad y desarrollo, de forma que las propiedades del Patrimonio Mundial puedan ser protegidas a través de actividades apropiadas contribuyendo al desarrollo económico y social y la calidad de vida de nuestras comunidades.

#### [2.1.1.4. Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial \(2003\)](#)

---

En 2003 la Conferencia General de la UNESCO adoptó la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial. Según la misma, el Patrimonio Cultural Inmaterial (PCI) – o patrimonio vivo – es el crisol de

nuestra diversidad cultural y su conservación, una garantía de creatividad permanente.

La Convención de 2003 define el patrimonio cultural inmaterial como los usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas que las comunidades, grupos y, en algunos casos, individuos reconozcan como parte integrante de su patrimonio cultural.

Este patrimonio cultural inmaterial, que se transmite de generación en generación, es recreado constantemente por las comunidades y grupos en función de su entorno, su interacción con la naturaleza y su historia, infundiéndoles un sentimiento de identidad y continuidad y contribuyendo así a promover el respeto de la diversidad cultural y la creatividad humana<sup>29</sup>... (Art. 2.1).

La Convención afirma que el PCI se manifiesta en los siguientes ámbitos:

- a) tradiciones y expresiones orales, incluido el idioma como vehículo del patrimonio
- b) cultural inmaterial;
- c) artes del espectáculo;
- d) usos sociales, rituales y actos festivos;
- e) conocimientos y usos relacionados con la naturaleza y el universo;
- f) técnicas artesanales tradicionales (Art. 2.2).

#### [2.1.1.5. Convención para la Protección y Promoción de la Diversidad de las Expresiones Culturales \(2005\)](#)

En 2005 la Conferencia General de la UNESCO adoptó la Convención para la Protección y Promoción de la Diversidad de las Expresiones Culturales (el sexto y último instrumento normativo adoptado por la Organización). El objetivo de la misma sería reforzar los “cinco eslabones inseparables de una misma cadena”: la creación, producción,

---

<sup>29</sup> Como no todos los usos son aceptables, el mismo artículo 2.1 precisa:

A los efectos de la presente Convención, se tendrá en cuenta únicamente el patrimonio cultural inmaterial que sea compatible con los instrumentos internacionales de derechos humanos existentes y con los imperativos de respeto mutuo entre comunidades, grupos e individuos y de desarrollo sostenible.

distribución/diseminación, acceso y disfrute de las expresiones contenidas en las actividades culturales, los bienes y los servicios (UNESCO 2009c).

Según el Artículo 1 los objetivos de la Convención serían:

- a) proteger y promover la diversidad de las expresiones culturales;
- b) crear las condiciones para que las culturas puedan prosperar y mantener interacciones libremente de forma mutuamente provechosa;
- c) fomentar el diálogo entre culturas;
- d) fomentar la interculturalidad;
- e) promover el respeto de la diversidad de las expresiones culturales y hacer cobrar conciencia de su valor en el plano local, nacional e internacional;
- f) reafirmar la importancia del vínculo existente entre la cultura y el desarrollo, especialmente en los países en desarrollo, y apoyar las actividades encaminadas al reconocimiento del valor de ese vínculo;
- g) reconocer la índole específica de las actividades y los bienes y servicios culturales en su calidad de portadores de identidad, valores y significado;
- h) reiterar los derechos soberanos de los Estados a conservar, adoptar y aplicar las políticas y medidas de salvaguardia y promoción que estimen necesarias a estos efectos;
- i) fortalecer la cooperación y solidaridad internacionales a fin de proteger y promover la diversidad de las expresiones culturales.

Con esta convención se pone especialmente de manifiesto lo que sostiene Throsby (2001) sobre el valor intrínseco de la diversidad cultural (v. pág. 50).

### 2.1.2. El Consejo de Europa

---

Creado el 5 de mayo de 1949, el Consejo de Europa (CdE) es una organización paneuropea fundada para mantener y desarrollar los ideales de libertad individual, el imperio de la ley y los principios democráticos a través de una mayor unidad. El Consejo de Europa es una organización consultiva intergubernamental y en la actualidad tiene 47<sup>30</sup> estados miembros que representan una población de unos 800 millones de personas.

Su objetivo general es favorecer un espacio democrático y jurídico común, organizado alrededor del Convenio Europeo de los Derechos Humanos y de otros textos de referencia sobre la protección del individuo. Existen cinco Estados con *estatus* de observadores: la Santa Sede, Estados Unidos, Canadá, Japón y México.

Su nacimiento, tras la Segunda Guerra Mundial, obedece a la idea de promover los valores de la nueva Europa que entonces se empezaba a construir, a la vez se constituye en una plataforma de cooperación intergubernamental en los ámbitos de la cultura y los principios democráticos.

La organización tiene los siguientes fines:

- i. Defender los derechos humanos, la democracia pluralista y el imperio de la ley.
- ii. Favorecer la toma de conciencia y el desarrollo de la identidad cultural de Europa así como de su diversidad.

---

<sup>30</sup> Uno de ellos, Bielorusia, con *estatus* de observador, suspendido en la actualidad por no respetar los Derechos Humanos y los principios del Estado de derecho.

- iii. Buscar soluciones comunes a los problemas con los que se enfrenta la sociedad: discriminación a las minorías, xenofobia, intolerancia, bioética y clonación, el terrorismo, tráfico de los seres humanos, delincuencia organizada y corrupción, delitos cibernéticos, violencia hacia los niños, etc.
- iv. Desarrollar la estabilidad democrática en Europa acompañando las reformas políticas, legislativas y constitucionales.

Si los tratados fundacionales de la Unión Europea y el acervo comunitario tratan de aspectos relacionados con la construcción económica y la política europea, el Consejo de Europa persigue la cooperación en un sentido más amplio y general, más de principios, como son la cultura, los derechos humanos, la paz y la democracia. Como resultado de todo ello los Estados miembros son más, un total de 47.

#### 2.1.2.1. El patrimonio cultural en el Consejo de Europa

El patrimonio cultural y natural proporciona un sentido de identidad y ayuda a diferenciar los pueblos en un clima de globalización; permite a las comunidades culturales descubrirse y entenderse mutuamente y, al mismo tiempo, constituye un factor de desarrollo (Council of Europe 2007).

El programa de cooperación del Consejo de Europa prevé el establecimiento de políticas y estándares comunes, desarrollando redes de cooperación transnacionales, ofreciendo asistencia técnica a los estados miembros y organizando campañas para la concienciación del valor del patrimonio.

La cultura y el patrimonio aparecen en una serie de instrumentos normativos del CdE que, de forma sintética, aparecen en la Tabla 3. *Corpus normativo sobre patrimonio del Consejo de Europa*):



1. Convención Cultural Europea (París 1954). Es un convenio marco de gran alcance: abarca la educación, los estudios superiores, la investigación, la cultura, el patrimonio y las políticas de deporte y juventud; constituye la base del diálogo y la cooperación de 49 naciones, incluidos los 47 Estados miembros.
2. Convención para la Protección del Patrimonio Arquitectónico de Europa (Granada 1985).
3. Convención Europea sobre la Protección del Patrimonio Arqueológico (La Valletta 1992)<sup>31</sup>. Junto con el anterior, proporciona un marco jurídico para la cooperación internacional en este campo.
4. Declaración de Helsinki sobre la Dimensión Política del Patrimonio Cultural en Europa (1996). Estableció, por primera vez, el papel del patrimonio en el desarrollo sostenible.
5. Resolución 2/1996 sobre el patrimonio cultural como factor de desarrollo sostenible.
6. Convención Europea del Paisaje (Florencia 2000). Hace un llamamiento a las autoridades públicas a adoptar políticas y medidas encaminadas a proteger, gestionar y planificar los paisajes en Europa.
7. Declaración sobre el Papel de las Organizaciones de Voluntarios en el Campo del Patrimonio Cultural (Portorož 2001).
8. Convención Europea para la Protección del Patrimonio Audiovisual (Estrasburgo 2001).

---

<sup>31</sup> Revisado.

9. Recomendación Rec(2003)1 sobre la promoción del turismo de patrimonio cultural como factor de desarrollo sostenible.

10. Convención Marco sobre el Valor del Patrimonio Cultural para la Sociedad (Faro 2005). Proporciona un marco de referencia para las políticas de patrimonio, de forma particular en el contexto de los derechos y responsabilidades así como de los beneficios que pueden derivarse del uso del patrimonio como capital cultural.

Tabla 3. *Corpus* normativo sobre patrimonio del Consejo de Europa

1. Convención Cultural Europea (París 1954)
2. Convención para la Protección del Patrimonio Arquitectónico de Europa (Granada 1985)
3. Convención Europea sobre la Protección del Patrimonio Arqueológico (La Valletta 1992)
4. Declaración de Helsinki sobre la Dimensión Política del Patrimonio Cultural en Europa (1996)
5. Resolución 2/1996 sobre el patrimonio cultural como factor de desarrollo sostenible
6. Convención Europea del Paisaje (Florencia 2000)
7. Declaración sobre el Papel de las Organizaciones de Voluntarios en el Campo del Patrimonio Cultural (Portorož 2001)
8. Convención Europea para la Protección del Patrimonio Audiovisual (Estrasburgo 2001)
9. Recomendación Rec(2003)1 sobre la promoción del turismo de patrimonio cultural como factor de desarrollo sostenible
10. Convención Marco sobre el Valor del Patrimonio Cultural para la Sociedad (Faro 2005)

Fuente: elaboración propia

#### [2.1.2.2. La Declaración de Helsinki \(1996\)](#)

Adoptada en la IV Conferencia Europea de Helsinki, del 30 al 31 de mayo de 1996, por los ministros responsables de patrimonio cultural de

los estados miembros de la Convención Cultural Europea, trata de la dimensión política del patrimonio cultural en Europa.

La Declaración se articula en cuatro ejes:

I. Expresar solemnemente su compromiso con los objetivos políticos del Consejo de Europa tal como fueron redefinidos por la Declaración de Viena.

- Considerando que los valores inherentes del patrimonio cultural y las políticas necesarias para su conservación pueden representar una contribución importante a los objetivos de democracia y desarrollo equilibrado que persigue el Consejo de Europa.

II. Acordar una serie de principios como puntos de referencia común para las políticas de desarrollo en Europa:

a. Acceso al patrimonio cultural

El acceso al conocimiento y disfrute del patrimonio cultural debe ser promovido como un factor vital del desarrollo colectivo y personal. El contacto con el patrimonio cultural permite a los individuos situarse en su propio medio ambiente histórico, social y cultural.

b. Unidad y diversidad del patrimonio cultural

c. El patrimonio cultural como recurso económico

Las autoridades competentes de cada estado tienen el deber de implementar las medidas para la identificación científica y la protección legal del patrimonio especificado en las Convenciones de Granada y La Valletta. Igualmente deben diseñar estrategias dinámicas de conservación que movilicen su potencial económico para la regeneración urbana y el desarrollo rural. En relación con su contribución al desarrollo local, no sólo se tendrán en cuenta los

efectos inmediatos en la economía y el empleo (en las diferentes ramas de actividad) sino también una amplia gama de beneficios indirectos en el conjunto de la comunidad.

d. El patrimonio cultural en el proceso de desarrollo sostenible

Los patrimonios natural y cultural constituyen el medio ambiente de la humanidad...

El uso del patrimonio cultural como recurso debe formar parte del proceso de planificación del desarrollo sostenible, determinando los límites aplicables al uso de recursos no renovables. Para asegurar que este recurso sea transmitido a las generaciones futuras, de forma que se preserve la autenticidad del patrimonio sin impedir el cambio, todos los operadores de los sectores público y privado implicados tienen la responsabilidad de adoptar prácticas compatibles con el entorno. La conservación del patrimonio cultural ayuda a una mejor definición de modelos sostenibles de producción y consumo sobre la base de una gestión eficaz del espacio y los recursos, la energía y el reciclado de materiales y residuos.

e. Estrategias sostenibles de turismo cultural

El incremento del turismo cultural puede ayudar a desarrollar y revitalizar regiones pero tiene el potencial de ejercer presión sobre el patrimonio cultural y afectar la calidad de vida de las comunidades locales. Las políticas y estrategias de turismo cultural deben ser desarrolladas (adicionalmente) buscando un uso equilibrado y sostenible del patrimonio que preserve su potencial útil para generaciones futuras. Es importante desarrollar modelos específicos para el desarrollo del turismo cultural que no suponga la duplicación de los patrones habituales en el turismo de masas.

f. La necesidad de estrategias de conservación multisectoriales

La protección y uso del patrimonio cultural atañen a la sociedad en su conjunto cuyo compromiso a través de los sectores público y privado es esencial para su futuro. Las autoridades responsables deben desarrollar estrategias multisectoriales que combinen varios tipos de acción y asegurar la coordinación de las iniciativas pública y privada en apoyo de los propietarios privados, quienes detentan buena parte del patrimonio cultural.

g. El papel del Estado y las administraciones públicas

El enfoque multisectorial de la conservación y el recurso al partenariado hacen necesario definir claramente el papel del Estado y los diferentes poderes públicos.

h. El papel de las organizaciones de voluntarios

Sin perjuicio de las responsabilidades propias del Estado y las administraciones regional y local, se debe promover, usar y fomentar de forma más efectiva el papel de las organizaciones de voluntarios, haciendo constar la contribución significativa de las iniciativas de voluntarios en la construcción de una sociedad democrática.

III. Recomiendan que el Comité de Ministros del Consejo de Europa adopte la Declaración y Resoluciones de la presente Conferencia como base para el programa de trabajo intergubernamental implementado por el Comité de Patrimonio Cultural.

IV. Pone énfasis en la absoluta necesidad de combinar los esfuerzos de las diferentes organizaciones internacionales, tanto gubernamentales como no gubernamentales, y establecer un estrecho partenariado entre la Unión Europea y el Consejo de Europa.

### 2.1.2.3. La Resolución Núm. 2/1996 sobre el patrimonio cultural como factor de desarrollo sostenible

Los Ministros europeos responsables del patrimonio cultural solicitaron al Comité de Ministros del Consejo de Europa invitar al Consejo de Cooperación Cultural y a su Comité de Patrimonio Cultural a cuanto sigue:

I. Establecer una metodología europea para la gestión del patrimonio en un marco de desarrollo sostenible.

Lo que implica:

1. Formular criterios para la toma de decisiones que subrayen el valor de la inversión a largo plazo de los programas de patrimonio y el hecho de que la rentabilidad en esta área no puede ser evaluada únicamente en términos económicos sino como un beneficio para la sociedad en su conjunto.
2. Promover la cooperación entre autoridades, organizaciones de voluntarios, empresas privadas y comunidades locales para promover una base sólida para el desarrollo sostenible.

El papel del patrimonio cultural en las políticas de cooperación al desarrollo es igualmente reconocido por la Unión Europea, máxime a raíz del Proceso de Barcelona (1995). Europ-Aid, la Oficina de Cooperación de la Comisión Europea se expresa en estos términos:

Hoy en día está reconocido que el proceso de desarrollo de una población no puede llevarse a cabo sin tener en cuenta la autoestima y la apropiación de su identidad cultural como condiciones para abrir la mente al diálogo, la ciudadanía y la responsabilidad social. [el patrimonio cultural] se considera un elemento crucial de las estrategias de desarrollo humano y un instrumento esencial de diversidad cultural... (European Commission 2007).

II. La preparación, sobre la base del trabajo llevado a cabo por organizaciones nacionales e internacionales, de una Recomendación para

los Estados miembros sobre estrategias sostenibles para el turismo cultural enfocadas en la mejora del patrimonio.

A tal fin, el Comité de Patrimonio Cultural deberá tener en cuenta los siguientes principios:

- a. El turismo representa una contribución significativa a un mayor acceso público al patrimonio cultural, y los ingresos derivados del mismo pueden proporcionar recursos sustanciales para el mantenimiento y preservación del patrimonio cultural.
- b. Las estrategias de turismo cultural puede ayudar a la mejora de varias categorías de bienes culturales como el patrimonio industrial y edificios destinados para uso turístico...
- c. Se debe llevar a cabo un esfuerzo en pro de la asignación flexible de parte de los ingresos del turismo a la preservación y mejora del patrimonio cultural.
- d. Las estrategias de desarrollo del turismo deben tener en cuenta políticas adecuadas para la mejora de la calidad de vida de los residentes.

III. La creación por primera vez, bajo los auspicios del Consejo de Europa, de un grupo de trabajo intergubernamental, reuniendo representantes de departamentos responsables de patrimonio, finanzas, empleo y medio ambiente, con el cometido de sugerir opciones fiscales y legales para fomentar la creación de empleo en relación con el uso, mantenimiento y restauración del patrimonio inmueble.

#### 2.1.2.4. La Declaración de Portorož (2001)

Los ministros responsables del patrimonio cultural de la Convención Cultural Europea, reunidos en Portorož (Eslovenia), los días 6 y 7 de abril

de 2001 para su V Conferencia Europea, reiteraron la declaración de la IV Conferencia Europea de Helsinki (1996):

...el rol de las organizaciones de voluntarios deber ser promovido de forma más efectiva, así como usado y fomentado teniendo en cuenta las principales aportaciones de las iniciativas de voluntarios sobre la construcción de una sociedad democrática.

En la misma trataron la Convención UNECE sobre el acceso a la información, la participación pública en la toma de decisiones y el acceso a la justicia en asuntos de medio ambiente; la Recomendación 1496 (2001), adoptada por la Asamblea Parlamentaria del Consejo de Europa del 24 de enero de 2001, sobre la Mejora del estatus y el papel de los voluntarios; subrayaron las principales conclusiones de la Primera Conferencia Europea de organizaciones de voluntarios en el campo del patrimonio cultural de Oslo, del 21 al 24 de septiembre de 2000; y reconocieron al mismo tiempo que la principal responsabilidad en la protección del patrimonio cultural reside en los gobiernos.

De este modo, adoptaron la siguiente Declaración sobre el Papel de las Organizaciones de Voluntarios en el Campo del Patrimonio Cultural:

Nosotros, los Ministros Europeos responsables del Patrimonio Cultural acordamos que los principios generales válidos para las organizaciones de voluntarios son también válidos para aquéllas que trabajan en el campo del patrimonio cultural.

Pedimos a las autoridades de nuestros estados miembros que basen su acción, en lo referente al trabajo voluntario, en los siguientes principios:

1. La existencia de organizaciones de voluntarios es importante para la construcción y consolidación de sociedades basadas en la democracia plural participativa.
2. Las organizaciones de voluntarios con principios democráticos son esenciales para la educación en una verdadera democracia.



3. El derecho a constituir organizaciones de voluntarios es una parte integral de los derechos humanos y debería ser fomentado por todos los gobiernos.
4. Las organizaciones de voluntarios deben tener total libertad de expresión, con los límites necesarios y habituales en una sociedad democrática.
5. Las organizaciones de voluntarios deben tener acceso a la información necesaria para facilitar su papel en la observación y crítica constructiva de las políticas de protección del patrimonio de las autoridades públicas.
6. A las organizaciones de voluntarios se les debe conceder una oportunidad adecuada para participar en los procesos de toma de decisiones, ej. en el ordenamiento y selección de museos y sitios protegidos.
7. Las organizaciones de voluntarios deben ser animadas a complementar el trabajo del gobierno y, en general, el sector público, asumiendo responsabilidades que de forma normal o natural no caen dentro de las responsabilidades de esas instancias.
8. Los gobiernos deben propiciar que las organizaciones de voluntarios toman parte activa en la prevención de conflictos respetando la diversidad cultural y favoreciendo la protección de la cultura del otro.
9. La constitución de organizaciones de voluntarios y su trabajo no deben ser dificultados de ninguna forma por trabas burocráticas.

10. En la medida de lo posible, las autoridades públicas deben implementar medidas financieras para fomentar y apoyar el desarrollo de organizaciones de voluntarios.
11. Deben existir medidas financieras de apoyo que no limiten la capacidad de las organizaciones de voluntarios en la crítica constructiva de las políticas públicas.
12. Las medidas financieras deben ser transparentes y fácilmente accesibles para conseguir la responsabilidad democrática en la distribución de recursos disponibles.
13. Las organizaciones de voluntarios son esenciales para la diseminación general del conocimiento en el marco de su misión.
14. Se debe fomentar la colaboración entre las organizaciones de patrimonio cultural y las demás a fin de conseguir una política coherente y transversal para la conservación del medio ambiente como un todo.
15. Las organizaciones de voluntarios deben establecer su credibilidad por medio de sus logros, estándares y capacidad de asumir responsabilidad.
16. Las organizaciones de voluntarios deben respetar la legislación en su ámbito de actuación, pero deben ser animadas también, en su caso, a proponer mejoras.
17. Las organizaciones de voluntarios deben tener acceso a la formación a fin de mejorar su competencia como participantes activos en la protección del patrimonio cultural de la sociedad.

Por todo ello, los ministros responsables del patrimonio cultural urgen al Consejo de Europa a:

- i. Establecer un sistema de hermanamiento que permita asociar organizaciones de patrimonio cultural nuevas con otras ya establecidas.
- ii. Asegurar un foro de contacto regular, en forma de conferencias europeas de organizaciones de voluntarios en el campo del patrimonio cultural, utilizando las estructuras existentes siempre que sea posible.
- iii. Desarrollar la red europea de patrimonio (HEREIN) como el portal de un foro electrónico en el que las organizaciones de voluntarios puedan comunicarse y establecer vínculos.

La Declaración de Portorož pone de relieve que el Consejo de Europa conoce perfectamente los factores (de tipo humano) que hacen posible la preservación y reutilización de un bien público como es el patrimonio cultural. Como tendremos ocasión de ver, tras los casos exitosos de preservación y reutilización del patrimonio industrial se encuentra el voluntariado y, a la inversa, tras los casos fallidos o mediocres la falta de voluntariado.

#### 2.1.2.5. La Recomendación Rec(2003)1 sobre el turismo de patrimonio cultural como factor de desarrollo sostenible

El Comité de Ministros del Consejo de Europa, con ocasión del Encuentro de Viceministros N.º. 824, el 15 de enero de 2003, hizo los siguientes considerandos:

1. El turismo sirve a la causa común de la unión de los pueblos, al desarrollo de la identidad europea y la concienciación sobre el valor del patrimonio cultural de los pueblos en su diversidad, a la vez que promueve el respeto por las diferentes culturas y constituye un factor de tolerancia.
2. El patrimonio cultural es, por sí mismo, un recurso único e irremplazable y su conservación es parte del proceso de desarrollo sostenible.
3. El patrimonio cultural posee un valor intrínseco mayor que su valor turístico, que el turismo cultural es tan sólo uno de los usos de este patrimonio y que su conservación – manteniendo su autenticidad para ser transmitido a las generaciones futuras – es una prioridad absoluta.
4. El desarrollo excesivo e incontrolado del turismo representa un riesgo para el patrimonio cultural, las poblaciones locales y las culturas, lo que puede derivar en uniformidad cultural y la consecuente pérdida de identidad.

Por todo ello recomienda a los gobiernos de los estados miembros:

- i. Que sigan los principios y métodos enumerados en el anexo de esta Recomendación a la hora de diseñar e implementar sus políticas de turismo y desarrollo.

- ii. Que aseguren la amplia difusión, a través de los medios y canales de comunicación pertinentes en cada país, de la presente Recomendación, su anexo y su informe explicativo, a las autoridades locales y ámbitos profesionales competentes, emplazándolos a poner en marcha los principios y métodos señalados en sus respectivos ámbitos.

En un anexo a la Recomendación Rec(2003)1 se detalla y explica la forma de llevar a efecto la misma:

- A. Teniendo en cuenta a la vez la realidad del turismo y la necesidad imperiosa de proteger el patrimonio
  1. El patrimonio cultural de Europa, con el significado de la presente Recomendación, además de los edificios individuales, sitios y asentamientos, incluye los paisajes culturales (rural y urbano), los cuales representan la interacción del hombre y la naturaleza. Ilustran, además, la evolución de la sociedad y los asentamientos humanos a través del tiempo, con las limitaciones físicas y las oportunidades de su medio ambiente natural, bajo la influencia de fuerzas sociales, económicas y culturales, externas e internas.
  2. El establecimiento de marcos generales para la gestión de las dedicadas relaciones entre el turismo y el patrimonio cultural es esencial para:
    - Salvaguardar el patrimonio y mantener su autenticidad como algo prioritario, tanto por su valor cultural como por constituir un recurso irremplazable de la industria turística.
    - Hacer del turismo cultural un elemento integral del desarrollo sostenible.

- Diversificar la oferta de actividades turísticas en el medio ambiente histórico, extendiendo estas actividades a lo largo del año para evitar los riesgos de un turismo excesivo en determinados sitios a fin de mitigar los efectos adversos – económicos, culturales y sociales – de la concentración de los flujos turísticos en un reducido número de sitios de significado simbólico o emblemático, a menudo en cortos períodos de tiempo cada año.
  - Asegurar que los rasgos específicos de los sitios y su fragilidad reúnen las debidas condiciones de acceso, dando prioridad - por lo general – a visitantes individuales y familias, permitiendo de esta forma a la población local aceptar a los turistas y permitirles un mejor entendimiento del valor específico del patrimonio cultural. Las visitas de grupo, por el contrario, requieren soluciones específicas a gran escala, desde el fomento hasta la restricción en caso de uso excesivo; pudiendo variar las medidas adoptadas por la dirección de acuerdo con la época del año.
  - Restringir un acceso excesivo de turistas que puedan poner en peligro usos prioritarios de los sitios...
3. La regulación general del turismo cultural deberá:
- Cubrir todos los aspectos del entorno natural y arquitectónico, así como de las políticas social, cultural y económica.
  - Establecer objetivos generales basados en aspiraciones comunes, expresados a través de estrategias territoriales y planes de acción específicos.
  - Ser acordada con todos los sectores y actores involucrados con el fin de alcanzar una responsabilidad común en su ejecución.

B. Aprovechando el turismo cultural en interés del desarrollo y promoción del patrimonio

4. El turismo cultural sostenible es un factor para el desarrollo económico, social y cultural de las comunidades locales por medio del desarrollo de productos y servicios de calidad.

5. Responsabilidad en la conservación y mejora del patrimonio cultural que debe ser compartida entre:

- Líderes políticos
- Poblaciones
- Expertos en patrimonio cultural
- Propietarios y gestores de sitios de patrimonio cultural
- Profesionales del turismo

C. De forma que los costes y beneficios sean distribuidos de forma equitativa

6. Con este fin, deben introducirse mecanismos financieros a todos los niveles (nacional, regional y local) para asegurar que el sector turístico representa una contribución positiva y sostenida a:

- La conservación y mantenimiento del patrimonio
- La mejora de las instalaciones para el público
- La compensación de los costes adicionales generados por el turismo

D. Promoviendo métodos de gestión acordes con el desarrollo sostenible

7. Los poderes públicos deben definir estrategias territoriales de desarrollo turístico que aseguren la sostenibilidad. En la definición de las mismas es primordial involucrar – no sólo a especialistas en conservación y administración de monumentos y sitios de

patrimonio, profesionales del turismo y otros agentes económicos, sino también – a las comunidades locales que son los principales custodios, herederos y gestores de su patrimonio.

8. Estas estrategias deberán:

- Analizar el potencial turístico del patrimonio
- Evaluar los efectos a corto, medio y largo plazo del desarrollo turístico en todos los aspectos del entorno histórico, cultural, social y económico.
- Valorar la capacidad de acogida de visitantes (especialmente la capacidad máxima en un momento dado) como base para la definición de los límites aceptables.
- Sentar las bases para la preparación de los planes de gestión.

9. A la hora de preparar los planes de gestión, las autoridades competentes deberán:

- Tener en cuenta cualquier plan existente que afecte al territorio.
- Definir las diferentes fases de preparación e implementación del plan, clarificando los roles de quienes estén involucrados.
- Implicar a todos los individuos y organizaciones relevantes:
  - Especialistas en conservación del patrimonio
  - Propietarios y gestores de sitios
  - Profesionales del turismo y la economía
  - Representantes del sector público del transporte
  - Corporaciones locales, asociaciones y residentes
- Delimitar un perímetro adecuado, teniendo en cuenta las áreas a través de las cuales se accede a los sitios y cualesquiera otras sobre las que el desarrollo turístico pueda tener un impacto. La



mejora y desarrollo de proyectos no estará nunca limitada al sitio de patrimonio en cuestión.

10. Los planes de gestión deberán:

- Definir acciones orientadas a ofrecer a los turistas un mejor conocimiento de los sitios que visitan; como la creación de centros de visitantes, la producción de folletos informativos o documentos educativos adaptados a diferentes audiencias y fácilmente disponibles. Se deberá ofrecer información de calidad sobre los sitios de acceso limitado o cerrados por razones de mantenimiento.
- Prever instalaciones esenciales para visitantes, no mayores de lo estrictamente necesario – su localización y estructura no deben resultar en menoscabo del patrimonio cultural o el entorno histórico. Se debe otorgar prioridad al uso de edificios existentes así como a los productos y competencias locales utilizados.
- Facilitar el acceso a los sitios de patrimonio cultural con medios de transporte adecuados y no contaminantes como alternativa al vehículo privado como único medio de acceso.
- Establecerse por un período determinado y ser evaluados periódicamente con vistas a, en caso de ser necesario, adaptar los objetivos, modificando las prioridades y revisando los métodos de trabajo de las acciones previstas a la luz de la experiencia.

E. Involucrar a la gente en el uso adecuado de los recursos

11. El turismo es un medio para acceder a la cultura y la naturaleza.

Debe ser una oportunidad para la educación autodidacta, fomentando la tolerancia mutua, el aprendizaje sobre otras culturas

y pueblos y su diversidad, a la vez que para el disfrute, el descanso y la relajación. El turismo cultural ofrece oportunidades concretas para aprender sobre otras culturas a través de la experiencia directa de su patrimonio. En Europa, el turismo de patrimonio cultural puede ayudar a forjar la identidad europea así como aumentar la concienciación y el respeto por el patrimonio cultural de los pueblos.

12. Las autoridades de los estados miembros deben llamar la atención de las partes involucradas en el patrimonio cultural y el turismo sobre una serie de objetivos tendentes al desarrollo armonioso del turismo cultural en el entorno del patrimonio.

#### [2.1.2.6. La Convención Marco sobre el Valor del Patrimonio Cultural para la Sociedad \(Faro 2005\)](#)

---

En su preámbulo, se pone énfasis en el valor y potencial del patrimonio cultural que, utilizado inteligentemente, es un recurso de desarrollo sostenible y calidad de vida en una sociedad en constante evolución. Se reconoce que cada persona tiene derecho a involucrarse en el patrimonio cultural de su elección, a la vez que respetando los derechos y libertades de los demás, como un aspecto del derecho a la libre participación en la vida cultural consagrado en la Declaración Universal de los Derechos Humanos de la Naciones Unidas (1948) y garantizado por el Convenio Internacional sobre Derechos Económicos, Sociales y Culturales (1966). Se expresa la necesidad de incluir a todos los que forman parte de la sociedad en el continuo proceso de definir y gestionar el patrimonio cultural; la conveniencia de establecer un principio de equidad en las políticas de patrimonio e iniciativas educativas, promoviendo de esta forma el diálogo entre culturas; y la necesidad de crear un marco

paneuropeo de cooperación en el proceso (dinámico) de la puesta en vigor de estos principios.

El Convenio, que consta de cinco secciones y 23 artículos, está redactado originalmente en inglés y francés (en una misma copia), entrando en vigor una vez que sea ratificado, aceptado o aprobado por diez Estados miembros<sup>32</sup>.

La Sección I trata de los fines, definiciones y principios, siendo de particular interés el Art. 2, donde se dice que

El patrimonio cultural es un grupo de recursos heredados del pasado que es identificado, independientemente de su propiedad, como reflejo y expresión de unos valores, creencias, conocimientos y tradiciones en constante evolución. Todos los aspectos resultantes de la interacción entre las personas y los lugares a través del tiempo.

En la Sección II, cabe señalar el Art. 10, “Patrimonio Cultural y Actividad Económica”, donde se expresa la voluntad de hacer del patrimonio cultural un factor de desarrollo económico sostenible, a estos efectos las partes se comprometen a:

- a) Promover la conciencia y utilizar el potencial económico del patrimonio cultural.
- b) Tener en cuenta el carácter específico y los intereses del patrimonio cultural a la hora de diseñar las políticas económicas.
- c) Asegurar que las políticas públicas respetan la integridad del patrimonio cultural sin comprometer los valores que le son propios.

La Sección III trata de la responsabilidad compartida del patrimonio cultural y la participación pública, donde se aborda la implementación de una serie de principios para hacer posible los fines del Convenio (Art. 11);

---

<sup>32</sup> Hasta la fecha ha sido firmado por siete Estados miembros y ratificado por dos.

la involucración de personas y grupos sociales en las actividades relacionadas con el patrimonio cultural, facilitando su acceso a las mismas (Art. 12); y el patrimonio cultural y el conocimiento (Art. 13), donde se aborda desde la formación hasta los aspectos que tienen que ver con la sociedad de la información.

La Sección IV trata de la supervisión y cooperación, donde se establecen las funciones del Consejo de Europa de vigilancia de la actividad legislativa, las prácticas y políticas de los Estados miembros para hacerlas consistentes con los principios de la Convención. La creación de un sistema de información común, accesible al público, para facilitar la evaluación del cumplimiento de los compromisos adquiridos por aquellos. El mecanismo de supervisión (Art. 16) establece que el Consejo de Ministros nombrará un comité para supervisar la aplicación de la Convención. El Art. 17, “Cooperación en las actividades de seguimiento”, establece que las partes colaborarán entre ellas y a través del Consejo de Europa en el cumplimiento de los fines y principios del Convención y, de forma especial, en la promoción del reconocimiento del patrimonio común de Europa.

Aunque el Consejo de Europa no reconoce el patrimonio industrial como tal, sino como integrante del “patrimonio cultural” (la figura expresamente formulada); por sus principios, el tenor de sus tratados y su organización interna, queda claro que aquél es una parte inherente de éste.

Desde el punto de vista conceptual, en la Convención de 2005 se aprecia, especialmente, la mutación de antiguos activos industriales (*capital goods*) en bienes culturales (*cultural goods*); una expresión de la

importancia de la industria en la identidad europea y, en general, las sociedades modernas.

La Convención de Faro pone especial énfasis en cómo el patrimonio cultural puede ser usado de forma sostenible para la creación de condiciones económicas y sociales favorables a la supervivencia de las diversas comunidades.

...el fundamento de esta Convención es que una visión funcional del patrimonio cultural puede y debe complementar las visiones estéticas y académicas, siempre que el uso propuesto sea acorde con los principios de sostenibilidad (Council of Europe 2005, p.6).

En este sentido, el Art. 10 de la Convención, “El patrimonio cultural y la actividad económica”, establece la continuidad entre las diferentes dimensiones del patrimonio cultural y sus aspectos económicos, lo que se enmarca en el carácter multidimensional del concepto de valor.

El uso integral del patrimonio cultural es un factor esencial en la creación del atractivo de una región (el apego de los habitantes a su tierra y la capacidad de atraer turismo y nuevas empresas) (ibíd.).

### 2.1.3. La autorregulación internacional del patrimonio

Como decíamos en la introducción de este capítulo, existen organizaciones no gubernamentales de ámbito internacional que juegan un papel destacado en la regulación del patrimonio, tanto por sí mismas como por su influencia ante organizaciones supranacionales como la UNESCO. Son nueve las organizaciones sectoriales que desempeñan ese papel autorregulatorio (incluyendo un grupo *ad hoc*), analizaremos con más detalle las (cuatro primeras) de mayor interés a nuestros efectos:

#### 1. International Council on Monuments and Sites (ICOMOS)

“Dedicado a promover la aplicación de la teoría, la metodología y las técnicas científicas a la conservación del patrimonio arquitectónico y arqueológico” (ICOMOS 2009).

2. The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH)

Organización mundial dedicada a la promoción, preservación, conservación, investigación, documentación e interpretación del patrimonio industrial. En 2000 TICCIH e ICOMOS establecieron un acuerdo de cooperación que convierte a aquél en órgano consultivo científico de éste en cuestiones de patrimonio industrial; entre otras, para lo referente a la Lista de Patrimonio Mundial y el Comité Mundial de Patrimonio (WHC).

3. The European Federation of Museum and Tourist Railways (Fedecrail)

Es la organización que representa a la industria europea de ferrocarriles turísticos.

4. Carta de Londres (2009)

Desarrollada por un grupo de expertos en la aplicación de la visualización computarizada al patrimonio cultural.

5. International Council on Museums (ICOM)

Organización internacional de museos y profesionales de los museos, con 24.000 miembros en 150 países, organizada en 117 Comités Nacionales y 30 Comités Internacionales. Observadores del ICOM están presentes en los Comités Ejecutivo y Consultivo del ICOMOS y viceversa.

6. DoCoMoMo (*International working party for DOcumentation and COnservation of buildings, sites and neighbourhoods of the MOdern MOvement*)

Con 52 *working parties* (organizaciones nacionales y regionales) y más de 2.000 miembros, actúa como organismo de control en los casos de

edificios amenazados del movimiento moderno. Constituye una plataforma para el intercambio de ideas relativas a las tecnologías de la conservación, la historia y la educación, y trabaja en pro de la responsabilidad hacia este patrimonio arquitectónico reciente.

7. International Council on Archives (ICA)

Dedicado a promover la gestión y uso de registros y archivos y la preservación del patrimonio archivístico de la humanidad. Para ello se vale del intercambio de experiencias, investigación e ideas en gestión profesional de archivos y registros, así como en gestión y organización de instituciones archivísticas.

8. International Federation of Landscape Architects (IFLA)

Representa la arquitectura paisajista a nivel mundial, proporcionando liderazgo y una red de apoyo para el desarrollo de la profesión y su participación efectiva en la creación de entornos atractivos y sostenibles. ICOMOS e IFLA participan en un Comité Científico Internacional sobre Paisajes Culturales (anteriormente Jardines Históricos).

9. The International Committee of the Blue Shield (ICBS)

Constituido en 2006 como mecanismo de cooperación para la protección del patrimonio cultural mundial amenazado por conflictos bélicos y desastres naturales. Está reconocido en el Segundo Protocolo de la Convención de La Haya de 1954 sobre la protección de la propiedad cultural en caso de conflicto armado. El ICBS está integrado por cinco ONGs: ICOMOS, Co-ordinating Council of Audiovisual Archives Associations (CCAAA), ICA, ICOM e IFLA.

Tabla X. Autorregulación internacional del patrimonio

<ol style="list-style-type: none"><li>1. International Council on Monuments and Sites (ICOMOS)</li><li>2. The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH)</li><li>3. The European Federation of Museum and Tourist Railways (FEDECRAIL)</li><li>4. Carta de Londres (2009)</li><li>5. International Council on Museums (ICOM)</li><li>6. DoCoMoMo (<i>International working party for DOcumentation and COnservation of buildings, sites and neighbourhoods of the MOdern MOvement</i>)</li><li>7. International Council on Archives (ICA)</li><li>8. International Federation of Landscape Architects (IFLA)</li><li>9. International Committee of the Blue Shield (ICBS)</li></ol>
---

Fuente: elaboración propia

#### 2.1.3.1. International Council on Monuments and Sites (ICOMOS)

Dedicado a promover la aplicación de la teoría, la metodología y las técnicas científicas a la conservación del patrimonio, el ICOMOS tiene especial interés para nosotros. Dotado de una doble naturaleza – por un lado entidad no gubernamental y, por otro, red de profesionales del patrimonio – sus principios de actuación están consagrados en la Carta Internacional para la Conservación y Restauración de Monumentos y Sitios de 1964 (Carta de Venecia). La Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural (1972) otorga a ICOMOS estatus consultivo ante el Comité de Patrimonio Mundial de la UNESCO.



Su estructura se basa en Comités Nacionales y (20) Comités Científicos Internacionales entre los que podemos destacar:

Tabla X. Comités Científicos Internacionales del ICOMOS

1. *International Committee on Archaeological Heritage Management (ICAHM)*  
(Comité Internacional de Gestión del Patrimonio Arqueológico)
2. *International Committee on Heritage Documentation (CIPA)*  
(Comité Internacional del Patrimonio Documental)
3. *International Committee on Historic Towns and Villages (CIVVIH)*  
(Comité Internacional de Pueblos y Aldeas Históricas)
4. *International Committee on Earthen Architectural Heritage (ISCEAH)*  
(Comité Internacional del Patrimonio Arquitectónico de Tierra)
5. *International Committee for Intangible Cultural Heritage (ICICH)*  
(Comité Internacional del Patrimonio Cultural Intangible)
6. *International Committee on Interpretation and Presentation (ICIP)*  
(Comité Internacional de la Interpretación y Presentación)
7. *International Committee on Cultural Landscapes (ICOMOS-IFLA)*  
(Comité Internacional de los Paisajes Culturales)
8. *International Committee on Legal, Administrative and Financial Issues (ICLAFI)*  
(Comité Internacional sobre Asuntos Legales, Administrativos y Financieros)
9. *International Committee on Polar Heritage (IPHC)*  
(Comité Internacional del Patrimonio Polar)
10. *International Committee on the Analysis and Restoration of Structures of Architectural Heritage (ISCARSAH)*  
(Comité Internacional sobre el Análisis y Restauración de Estructuras de Patrimonio Arquitectónico)
11. *International Committee on Training (CIF)*  
(Comité Internacional de Formación)
12. *International Committee on Twentieth Century Heritage (ISC20C)*  
(Comité Internacional del Patrimonio del Siglo XX)
13. *International Committee on Vernacular Architecture (CIAV)*  
(Comité Internacional de la Arquitectura Vernácula)
14. *International Committee on Wood (IIWC)*  
(Comité Internacional de la Madera)

Fuente: elaboración propia a partir de ICOMOS Internacional

Las Cartas son uno de los principales instrumentos de actuación del ICOMOS, a fecha de hoy son once:

Tabla X. Cartas del ICOMOS

<ol style="list-style-type: none"><li>1. Carta Internacional sobre la Conservación y la Restauración de Monumentos y de Conjuntos Histórico-Artísticos (Carta de Venecia 1964)</li><li>2. Jardines Históricos (Carta de Florencia 1982)</li><li>3. Carta Internacional para la Conservación de Poblaciones y Áreas Urbanas Históricas (1987)</li><li>4. Carta para la Protección y Gestión del Patrimonio Arqueológico (1990)</li><li>5. Carta Internacional para la Protección y la Gestión del Patrimonio Cultural Subacuático (1996)</li><li>6. Carta Internacional sobre Turismo Cultural (1999)</li><li>7. Carta del Patrimonio Vernáculo Construido (1999)</li><li>8. Carta de Burra para Sitios de Significación Cultural (1999)<sup>33</sup></li><li>9. Principios que deben regir la Conservación de las Estructuras Históricas en Madera (1999)</li><li>10. Principios para el Análisis, Conservación y Restauración de las Estructuras del Patrimonio Arquitectónico (2003)</li><li>11. Principios para la Preservación, Conservación y Restauración de las Pinturas Murales (2003)</li><li>12. Carta ICOMOS para Interpretación y Presentación de Sitios de Patrimonio Cultural (Carta Ename 2007)</li></ol>
--

Fuente: elaboración propia a partir de ICOMOS

---

<sup>33</sup> ICOMOS Australia

Tabla X. Otros documentos del ICOMOS

1. Directrices para la Educación y Formación en la Conservación de Monumentos, Conjuntos Arquitectónicos y Sitios (1993)
2. Documento de Nara sobre la Autenticidad (1994)
3. Principios para el Registro de Monumentos, Grupos de Edificios y Sitios (1996)
4. Declaración de Estocolmo (1998)

Fuente: elaboración propia a partir de ICOMOS Internacional

#### 2.1.3.2. The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH)

El Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH) se creó con ocasión del III Congreso Internacional sobre la Conservación de Monumentos Industriales de Estocolmo (1978) con el objetivo de promover la cooperación internacional en el campo de la preservación, conservación, localización, investigación, documentación, interpretación, arqueología industrial y revalorización del patrimonio industrial, así como a fomentar el conocimiento y la educación en estas materias. Con representación en 42 países de todo el mundo, mantiene convenios de colaboración con diversos organismos internacionales como UNESCO, ICOMOS, la *Society for Industrial Archeology* (SIA) de los EE UU y el Consejo de Europa (TICCIH México 2007).

Este amplio campo incluye los vestigios materiales de la industria – sitios industriales, edificios y arquitectura, planta, maquinaria y equipamiento – al igual que las viviendas para trabajadores, colonias industriales, paisajes industriales, productos y procesos, y la documentación de la sociedad industrial (TICCIH 2009a).

La organización se estructura por secciones (nacionales) y sectores (de la producción industrial): energía y electricidad, minería, textil, hierro y

acero, ingeniería mecánica, industria manufacturera (alimentación, vidrio, piel, papel y madera), química, ferrocarriles, canales, transporte marítimo, comunicaciones, agua y otros (TICCIH 2009b).

En su cometido y estructura es similar al ICOMOS (del que es asesor especial en cuestiones de patrimonio industrial), sus miembros son profesionales del patrimonio (de la academia, instituciones museísticas o el gobierno) aunque funcionalmente está especializado en el patrimonio industrial.

Una de sus principales realizaciones normativas es la Carta de Nizhny Tagil (2003) donde se fijan los conceptos de patrimonio y arqueología industrial, así como la tipología de valor del patrimonio industrial; y determinados principios en materia de catalogación, registro e investigación; protección legal; mantenimiento y conservación; educación y formación; y presentación e interpretación. Resulta significativo que, en el preámbulo, se haga referencia a la Carta de Venecia del ICOMOS (1964), lo que pone en evidencia que ambas, junto a la Carta de Riga de Fedecrail (v. Anexo 7. *Carta de Riga (2005)*), constituyen un *continuum*, especie de columna vertebral, de la autorregulación del patrimonio a nuestros efectos; desde lo más general (el patrimonio cultural) hasta lo más particular (el patrimonio ferroviario) pasando por el patrimonio industrial.

En el Art. 1 de la Carta de Nizhny Tagil se define el “patrimonio industrial” como ya hemos visto al principio de este capítulo y, tras ello, se aborda el concepto de “arqueología industrial”, un “método interdisciplinario” que “hace uso de los métodos de investigación más adecuados”.

En el último párrafo de ese artículo se establece el marco temporal (*sui génesis*) para el estudio del patrimonio industrial:

El período histórico de principal interés se extiende desde el principio de la Revolución Industrial, la segunda mitad del siglo XVIII, hasta la actualidad, incluida. Si bien también se estudian sus raíces preindustriales y protoindustriales anteriores. Además, se recurre al estudio del trabajo y las técnicas laborales rodeadas de historia y tecnología.

El Art. 5.1, *Mantenimiento y Conservación*, advierte contra la desmembración del patrimonio industrial subrayando la importancia de preservar su integridad funcional:

La conservación del patrimonio industrial depende de la preservación de la integridad funcional, y las intervenciones en un sitio industrial deben, por tanto, estar enfocadas a mantener su integridad funcional tanto como sea posible. El valor y la autenticidad de un sitio industrial pueden verse enormemente reducidos si se extrae la maquinaria o los componentes, o si se destruyen los elementos secundarios que forman parte del conjunto de un sitio.

#### [2.1.3.3. The European Federation of Museum and Tourist Railways \(Fedecrail\)](#)

---

Fedecrail, constituida según las leyes de Bélgica en 1994, es la organización que agrupa a las entidades y museos dedicados al mantenimiento, preservación y explotación de ferrocarriles históricos. Sirve como enlace entre las diferentes organizaciones nacionales y los comités de la Unión Europea, el Parlamento, la Comisión y sus agencias ejecutivas; y constituye un foro para el intercambio de información entre los museos y ferrocarriles turísticos europeos. Organiza anualmente una conferencia (de temática específicamente europea) sobre museos y ferrocarriles turísticos, como preservación y mantenimiento del patrimonio ferroviario europeo, reconversión regional, seguridad, financiación, armonización de la legislación o protección del medio ambiente (Fedecrail 2005b).

Uno de los principales instrumentos de los que se ha dotado Fedecrail es la Carta de Riga (2005), cuya misión es “guiar las decisiones tendentes a hacer posible el disfrute de los ferrocarriles turísticos por las generaciones futuras”. En la introducción se afirma que “los ferrocarriles turísticos han tenido un gran éxito en el rescate, restauración, preservación y explotación de equipamiento histórico”, una constatación de que el uso del patrimonio ferroviario es una forma (quizá la mejor) de garantizar su preservación. También se señala que la Carta ha de servir para “complementar las otras existentes en materia de conservación del patrimonio”, particularmente la de Venecia del ICOMOS (1964) y la de Nizhny Tagil del TICCIH (2003), con lo que se cierra el círculo de la autorregulación internacional, más particularmente europea, del patrimonio ferroviario. Sobre el objeto de la misma, se dice:

La Carta de Riga es una declaración de principios que guían la conservación, restauración, mantenimiento, reparación y uso de equipamiento histórico de ferrocarriles en explotación. Todo ello ha de servir a nuestros miembros para la toma de decisiones inteligentes (FEDECRAIL 2005a).

Ello pone de manifiesto que la Carta trata principalmente del patrimonio ferroviario y no de la circulación de los trenes, la cual es regulada por agencias nacionales (la ORR en el Reino Unido) en cumplimiento de la normativa europea.

Tras la introducción y declaración del objeto de la Carta (una serie de principios guía), y antes del articulado, se ofrece una definición del concepto de ferrocarriles turísticos (y equipamiento ferroviario), así como de los términos preservación, restauración y reparación.

En el Art. 2 se habla expresamente no sólo de la preservación de elementos ferroviarios históricos sino también de “las prácticas de trabajo asociadas” con lo que, parece, se pretende conjurar la exhibición de

elementos aislados (inmóviles) que, sin estar operativos, han podido recibir unas capas de revestimiento.

El Art. 3 de la Carta señala que el mantenimiento, en todos sus aspectos, del equipamiento ferroviario – incluyendo el funcionamiento – es fundamental y añade:

Un medio importante para interpretar el equipamiento ferroviario histórico es su explotación, con procedimientos de trabajo tradicionales, y su presentación al público.

#### 2.1.3.4. La Carta de Londres (2009)

La Carta de Londres para la Visualización Computarizada del Patrimonio Cultural (2009), establecida por un grupo *ad hoc* de expertos, provee un marco para el desarrollo y aplicación de la visualización computarizada en este campo. La Carta no pretende prescribir fines y métodos específicos sino que establece principios generales para la investigación y comunicación del patrimonio cultural, de la visualización computarizada de la que depende la integridad intelectual de los métodos y resultados.

Interesantemente, en el preámbulo del texto se extiende su aplicación a la industria del ocio, lo que significa que podrá establecerse un marco para el desarrollo y uso de aplicaciones virtuales como MSTs en el ámbito del entretenimiento.

La Carta tiene que ver con la investigación y diseminación del patrimonio cultural en los dominios académico, educativo, museístico y comercial. Tiene relevancia, por consiguiente, en aquellos aspectos de la industria del ocio que implican la reconstrucción o evocación del patrimonio cultural (Carta de Londres 2009).

El texto consta de seis principios<sup>34</sup>:

---

<sup>34</sup> En la Carta se desarrollan cada uno de ellos para facilitar su aplicación.

### 1. Implementación.

Los principios de la Carta de Londres son válidos para la aplicación de la visualización computarizada a la investigación o diseminación del patrimonio cultural.

### 2. Fines y métodos.

Un método de visualización computarizada sólo debería ser usado cuando sea el más apropiado para la finalidad perseguida.

### 3. Fuentes de investigación

Con el fin de asegurar la integridad intelectual de los métodos y resultados de la visualización computarizada, se deben identificar fuentes de investigación relevantes y evaluarlas de forma estructurada y documentada.

### 4. Documentación

Se debe documentar y diseminar información suficiente para permitir que los métodos y resultados de la visualización computarizada sean entendidos y evaluados en relación con el contexto y sus fines.

### 5. Sostenibilidad

Se deben planificar e implementar estrategias para la sostenibilidad a largo plazo de los resultados y documentación de la visualización computarizada del patrimonio cultural, a fin de evitar pérdidas en este ámbito creciente del patrimonio humano intelectual, social, económico y cultural.

### 6. Acceso.

La creación y diseminación de la visualización computarizada debe ser planificada para conseguir los máximos beneficios del estudio,



comprensión, interpretación, preservación y gestión del patrimonio cultural.

En definitiva, la Carta establece unas bases sobre las que las diferentes comunidades de usuarios podrán elaborar sus propios manuales (detallados) de aplicación.

## 2.2. El marco legal del patrimonio en Andalucía

Antes de la entrada en vigor de la primera norma andaluza de patrimonio, la Ley 1/1991, de 3 de julio, del Patrimonio Histórico de Andalucía, ya existía una norma estatal que regulaba la materia; lo que se explica por la evolución constitucional y del proceso autonómico en particular. La legislación andaluza ha de ser entendida en el marco de las competencias exclusivas de la Comunidad Autónoma en materia de patrimonio histórico.

Por ello, a la hora de estudiar el marco legal del patrimonio en Andalucía se hace imprescindible comenzar por la legislación española, la cual, en buena medida, establece las pautas que la norma andaluza adoptará unos años después.

### 2.2.1. La legislación estatal de patrimonio

Siete años después de promulgada la Constitución de 1978, el Parlamento Español dio luz verde a la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español. En su preámbulo, la norma hace referencia a la Ley de 13 de mayo de 1933, a la que se refiere en términos laudatorios, y justifica su promulgación por la dispersión normativa a la que se había llegado durante las largas décadas de la dictadura. Se afirma también que la nueva norma

Deriva asimismo de la creciente preocupación sobre esta materia por parte de la comunidad internacional y de sus organismos representativos, la cual ha

generado nuevos criterios para la protección y enriquecimiento de los bienes históricos y culturales, que se ha traducido en convenciones y recomendaciones, que España ha asumido y observa, pero a las que su legislación interna no se adaptaba.

La norma, por último, se justifica por la entrada en vigor de la Norma Constitucional, la cual da entrada a nuevos actores públicos, las Comunidades Autónomas, tras décadas de centralismo estatal, y a los diferentes Estatutos de Autonomía.

La ley, cuyo objeto es “la protección, acrecentamiento y transmisión a las generaciones futuras del Patrimonio Histórico Español” (Art. 1.1), establece una nueva definición de patrimonio histórico, cuando afirma:

Integran el Patrimonio Histórico Español los inmuebles y objetos muebles de interés artístico, histórico, paleontológico, arqueológico, etnográfico, científico o técnico. También forman parte del mismo el patrimonio documental y bibliográfico, los yacimientos y zonas arqueológicas, así como los sitios naturales, jardines y parques que tengan valor artístico, histórico o antropológico (Art. 1.2 Ley del Patrimonio Histórico Español).

Queda claro por tanto que la ley no contempla el patrimonio industrial como tal, expresamente, sino en tanto que inmuebles u objetos de interés histórico, científico o técnico. Algo que de alguna forma pone de manifiesto lo novedoso – aún en esa fecha – de este concepto.

Se dice en el preámbulo que la norma “Busca en suma, asegurar la protección y fomentar la cultura material debida a la acción del hombre en sentido amplio...”, lo cual no parece muy congruente con la denominación omnipresente de Patrimonio Histórico Español (PHE), que más parece un intento fútil de exaltación de la cultura que el poder legislativo considera propia y no de la cultura “en sentido amplio”.

Precisa el texto legal que el hecho de que se promulgue la ley no significa que se vaya a dar un tratamiento por igual, una protección uniforme a todos los bienes que integran el PHE, sino que la norma

establece diferentes niveles de protección que se corresponden con sendas categorías legales, siendo la más genérica la que da nombre al propio texto legal.

En torno al objeto de la ley se estructuran las medidas esenciales de la misma y se precisan las modalidades de intervención de la Administración General del Estado que, en la práctica, acabarán siendo ejercidas por las Comunidades Autónomas, con la excepción obvia del control de la exportación de los bienes de patrimonio.

Si la primera categoría (genérica) es la de bienes pertenecientes al Patrimonio Cultural Español, la otra categoría, que podríamos denominar de protección reforzada, es la Bienes de Interés Cultural (BIC), que se extiende a los bienes muebles e inmuebles del patrimonio que “de forma palmaria” requieran tal protección. Esta categoría implica asimismo medidas singulares según la naturaleza de los bienes.

La norma no sólo contempla medidas coercitivas y restricciones de uso sino que también dispone de una serie de medidas de fomento que, estimulando la conservación del patrimonio, permiten su disfrute y acrecentamiento. La ley dispone un conjunto de medidas que, a semejanza de lo que se hace en los países de nuestro entorno, constituyen un importante instrumento de política fiscal para la gestión del patrimonio.

Aún careciendo el preámbulo de valor normativo, el antepenúltimo párrafo da a los bienes patrimoniales un enfoque quizá excesivamente político (en tanto que centrado en el *Volk*), cuando dice que “las obras [bienes de patrimonio] son herencia de la capacidad colectiva de un

pueblo”; y no de un individuo, o grupo de individuos, como cabría suponer.

La norma consta de nueve títulos, además del Preliminar:

- I. De la declaración de bien de interés cultural (BIC).
- II. De los bienes inmuebles.
- III. De los bienes muebles.
- IV. De la protección de los bienes muebles e inmuebles.
- V. Del patrimonio arqueológico.
- VI. Del patrimonio etnográfico.
- VII. Del patrimonio documental y bibliográfico y de los archivos, bibliotecas y museos.
- VIII. De las medidas de fomento.
- IX. De las infracciones administrativas y sus sanciones.

Entrando ya en el articulado de la norma, invocando la Constitución de 1978 dice:

son deberes y atribuciones esenciales de la Administración del Estado, de conformidad con lo establecido en los Arts. 46 y 44, 149.1.1 y 149.2 de la Constitución garantizar la conservación del Patrimonio Histórico Español, así como promover el enriquecimiento del mismo y fomentar y tutelar el acceso de todos los ciudadanos a los bienes comprendidos en él (Art. 2.1 Ley del Patrimonio Histórico Español).

En su Art. 3, la ley establece el Consejo de Patrimonio Histórico como órgano consultivo para la comunicación y el intercambio de programas de actuación e información relativos al PHE. El mismo estará constituido por un representante de cada Comunidad Autónoma (designado por su Consejo de Gobierno) y el Director General correspondiente de la Administración Central del Estado, que actuará como Presidente.

En lo que se refiere a la expoliación, la Ley entiende por tal

toda acción u omisión que ponga en peligro de pérdida o destrucción todos o alguno de los valores de los bienes que integran el Patrimonio Histórico Español o perturbe el cumplimiento de su función social (Art. 4 Ley del Patrimonio Histórico Español).

En estos casos la Administración Central del Estado, con independencia de las competencias que correspondan a las Comunidades Autónomas, en cualquier momento, podrá instar al Departamento competente del Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma correspondiente a la adopción de medidas urgentes a fin de evitar la expoliación. Si el requerimiento es desatendido, la Administración Central podrá disponer lo necesario para la recuperación y protección (tanto legal como técnica) del bien expoliado.

La norma entiende por exportación la salida del territorio español de cualquiera de los bienes que integran el PHE, y dice que los propietarios de tales bienes – con más de cien años de antigüedad – y, en cualquier caso, los inscritos en el Inventario General por ésta previsto, precisarán autorización previa y expresa de la Administración Central del Estado (en la forma y condiciones que reglamentariamente quede establecido).

De igual manera, sin perjuicio de lo anterior y de lo que establecen los Arts. 31 y 34 de la ley, ésta prohíbe explícitamente la exportación de los bienes declarados de interés cultural y la de aquellos otros que por su pertenencia al PHE, la Administración Central declare expresamente inexportables.

Por lo tanto, se constata claramente que este tipo de bienes está sujeto al régimen de comercio exterior restringido; una modalidad excepcional de nuestro régimen legal del comercio exterior, por lo demás

liberalizado. Y para los casos en que la exportación sea posible, la ley establece un arancel (tipo de gravamen) progresivo:

- Hasta 1.000.000 de pesetas, el 5%.
- De 1.000.001 a 10.000.000, el 10%.
- De 10.000.001 a 100.000.000, el 20%.
- De 100.000.001 en adelante, el 30%.

Cabe señalar que éste es también un supuesto muy particular del comercio exterior, ya que lo habitualmente gravado son las importaciones y no las exportaciones, lo que tan sólo se lleva a cabo para evitar el desabastecimiento, reducir los precios en el mercado interior o, como en este caso, desincentivar la salida del patrimonio histórico del territorio del Estado. Tanto es así que los ingresos por el arancel de exportación quedarán afectados exclusivamente a la adquisición de bienes de interés para el PHE.

La ley entiende que son organismos competentes (a los efectos de su ejecución) los siguientes:

- Los que en cada Comunidad Autónoma tengan a su cargo la protección del Patrimonio Histórico.
- Los de la Administración Central del Estado, cuando se indique expresamente o a los efectos de su responsabilidad en el control de las exportaciones o la lucha contra el expolio.

En artículo aparte (7), la norma dice que los ayuntamientos cooperarán con los organismos competentes para la ejecución de la ley en la conservación y custodia del PHE.

De contenido fundamental a los efectos de nuestro estudio es el Título I, lo que tiene que ver con la declaración de bien de interés cultural (BIC).

En el Art. 9.1 se dice que gozarán de singular protección y tutela los bienes integrantes del PHE declarados de interés cultural en aplicación de esta ley o mediante Real Decreto de forma individualizada. Y en el segundo apartado que la declaración mediante Real Decreto requerirá la previa incoación y tramitación de expediente administrativo por el Organismo competente (según lo dispuesto en el Art. 6 de la ley). En el expediente deberá constar informe favorable de alguna de las instituciones consultivas señaladas en el Art. 3.2 o que tengan reconocido idéntico carácter en el ámbito de una Comunidad Autónoma. Transcurridos tres meses desde la solicitud del informe sin que éste hubiera sido emitido, se entenderá que el dictamen requerido es favorable a la declaración de interés cultural. Cuando el expediente se refiera a bienes inmuebles se dispondrá, además, la apertura de un período de información pública y se dará audiencia al Ayuntamiento interesado.

El expediente deberá resolverse en el plazo máximo de veinte meses a partir de la fecha en que hubiere sido incoado. La caducidad del expediente se producirá transcurrido dicho plazo si se ha denunciado la mora y siempre que no haya recaído resolución en los cuatro meses siguientes a la denuncia. Caducado el expediente, no podrá volver a iniciarse en los tres años siguientes, salvo a instancia del titular.

No podrá ser declarado BIC la obra de un autor vivo, salvo si existe autorización expresa de su propietario o media su adquisición por la Administración.

De oficio o a instancia del titular de un interés legítimo y directo, podrá tramitarse por el Organismo competente expediente administrativo, que deberá contener el informe favorable y razonado de alguna de las instituciones consultivas, a fin de que se acuerde mediante Real Decreto que la declaración de un determinado BIC quede sin efecto.

El Art. 10 establece que cualquier persona podrá solicitar la incoación de expediente para la declaración de BIC, decidiendo el organismo competente si procede la incoación. La decisión y, en su caso, las incidencias y resolución del expediente deberán notificarse a quienes lo instaron. Este precepto nos parece sumamente interesante, toda vez que abre la puerta, de forma expresa, a individuos y asociaciones preocupados por la salvaguarda del patrimonio industrial que, en ocasiones – ante la indiferencia de la administración pública –, deben tomar la iniciativa en la defensa del patrimonio.

El Art. 11.1 nos parece especialmente oportuno en cuanto extiende, de forma provisional al bien afectado, la aplicación del mismo régimen de protección previsto para los bienes declarados de interés cultural. Con lo que se establece un mecanismo de urgencia, consistente en la incoación de expediente para la declaración BIC, que puede ser activado por cualquier persona que estime que un determinado bien de patrimonio corre un peligro inminente de daño, destrucción o desaparición.

Para dar seguridad jurídica y eficacia práctica a lo anterior, la norma establece que la resolución del expediente de declaración BIC deberá describirlo claramente. En el supuesto de inmuebles, habrá de delimitar el entorno afectado por la declaración y, en su caso, definir y enumerar las



partes integrantes, pertenencias y accesorios comprendidos en la declaración.

Los bienes declarados de interés cultural habrán de ser inscritos en un Registro General dependiente de la Administración del Estado (Art. 12), cuya organización y funcionamiento se determinarán por vía reglamentaria. A este Registro se notificará la incoación de dichos expedientes, que causarán la correspondiente anotación preventiva hasta que recaiga resolución definitiva.

En el caso de bienes inmuebles la inscripción se hará por alguno de los conceptos mencionados en el Art. 14.2, monumentos, jardines, conjuntos y sitios históricos o zonas arqueológicas, los cuales define en el Art. 15 de este modo:

- Monumentos son aquellos bienes inmuebles que constituyen realizaciones arquitectónicas o de ingeniería, u obras de escultura colosal siempre que tengan interés histórico, artístico, científico o social.
- Jardín Histórico es el espacio delimitado, producto de la ordenación por el hombre de elementos naturales, a veces complementando con estructuras de fábrica, y estimado de interés en función de su origen o pasado histórico o de sus valores estéticos, sensoriales o botánicos.
- Conjunto Histórico es la agrupación de bienes inmuebles que forman una unidad de asentamiento, continua o dispersa, condicionada por una estructura física representativa de la evolución de una comunidad humana por ser testimonio de su cultura o constituir un valor de uso y disfrute para la colectividad. Asimismo es

Conjunto Histórico cualquier núcleo individualizado de inmuebles comprendidos en una unidad superior de población que reúna esas mismas características y pueda ser claramente delimitado.

- Sitio Histórico es el lugar o paraje natural vinculado a acontecimientos o recuerdos del pasado, a tradiciones populares, creaciones culturales o de la naturaleza y a obras del hombre que posean valor histórico, etnológico, paleontológico o antropológico.
- Zona Arqueológica es el lugar o paraje natural donde existen bienes muebles o inmuebles susceptibles de ser estudiados con metodología arqueológica, hayan sido o no extraídos y tanto si se encuentran en la superficie, en el subsuelo o bajo las aguas territoriales españolas.

A los efectos de la protección del patrimonio declarado BIC, la Ley establece que la declaración de un Conjunto Histórico, Sitio Histórico o Zona Arqueológica como Bienes de Interés Cultural, determinará la obligación para el Municipio o Municipios en que se encontraren de redactar un Plan Especial de Protección del área afectada por la declaración u otro instrumento de planeamiento de los previstos en la legislación urbanística que cumpla en todo caso las exigencias en esta ley establecidas. La aprobación de dicho Plan requerirá el informe favorable de la Administración competente para la protección de los bienes culturales afectados (Art. 20.1).

Precisa que la conservación de los Conjuntos Históricos declarados Bienes de Interés Cultural comporta el mantenimiento de la estructura urbana y arquitectónica, así como de las características generales de su ambiente. Se considerarán excepcionales las sustituciones de inmuebles, aunque sean parciales, y sólo podrán realizarse en la medida en que

contribuyan a la conservación general del carácter del Conjunto. En todo caso, habrán de mantenerse las alineaciones urbanas existentes (Art. 21.3).

Más adelante, buscando la protección del patrimonio en situaciones de urgencia, establece que el organismo competente podrá ordenar la suspensión de las obras de demolición total o parcial, o de cambio de uso de los inmuebles integrantes del PHE no declarados de interés cultural. Dicha suspensión podrá durar un máximo de seis meses, dentro de los cuales la Administración competente en materia de urbanismo deberá resolver sobre la procedencia de la aprobación inicial de un plan especial o de otras medidas de protección de las previstas en la legislación urbanística.

Como ya se ha dicho, entre los bienes integrantes del PHE, la ley distingue claramente entre bienes inmuebles y muebles. En relación con éstos dispone lo siguiente:

a) La Administración competente podrá en todo momento inspeccionar su conservación.

b) Sus propietarios y, en su caso, los demás titulares de derechos reales sobre los mismos, están obligados a permitir su estudio a los investigadores, previa solicitud razonada, y a prestarlos, con las debidas garantías, a exposiciones temporales que se organicen por los organismos a que se refiere el Art. 6 de esta ley. No será obligatorio realizar estos préstamos por un período superior a un mes por año.

a) La transmisión por actos *inter vivos* o *mortis causa*, así como cualquier otra modificación en la situación de los bienes, deberá

comunicarse a la Administración competente y anotarse en el Inventario General.

Para la protección de los bienes integrantes del PHE y al objeto de facilitar el acceso de los ciudadanos a los mismos, fomentar la comunicación entre los diferentes servicios y promover la información necesaria para el desarrollo de la investigación científica y técnica, se formularán periódicamente unos Planes Nacionales de Información sobre el PHE, que serán elaborados y aprobados por el Consejo del PHE. Los diferentes servicios públicos y los titulares de bienes del PHE deberán prestar su colaboración en la ejecución de estos Planes Nacionales de Información.

Asimismo se establece la posibilidad de expropiación –por causa de interés social- el peligro de destrucción o deterioro, o un uso incompatible con sus valores. Podrán expropiarse por igual causa los inmuebles que impidan o perturben la contemplación de los bienes afectados por la declaración de interés cultural o den lugar a riesgos para los mismos. Los municipios podrán acordar también la expropiación de tales bienes notificando previamente este propósito a la administración competente (en la práctica la Administración Autonómica), que tendrá prioridad en el ejercicio de esta potestad. Con ello, se abre la puerta a la intervención de las corporaciones locales con una regulación tan severa como la que permite la expropiación, suponiendo seguramente el legislador, con buen criterio, que los ayuntamientos – por su proximidad al administrado y la realidad del patrimonio – está en buena posición para llevar a cabo este tipo de medidas ejecutivas.

De particular interés nos parece también el Título VI, que recoge el patrimonio documental, bibliográfico y de los archivos, bibliotecas y museos; el cual, aún si menos visible que el inmueble, con frecuencia tiene una importancia trascendental para la construcción de la Historia Económica y la interpretación del patrimonio industrial. La ley dice que, a los efectos que le son propios, forma parte del PHE el patrimonio documental y bibliográfico, constituido por cuantos bienes, reunidos o no en archivos y bibliotecas, se declaren integrantes del mismo en este capítulo (Art. 48.1). Forman parte del patrimonio documental los documentos de cualquier época generados, conservados o reunidos en el ejercicio de su función por cualquier organismo o entidad de carácter público, por las personas jurídicas en cuyo capital participe mayoritariamente el Estado u otras entidades públicas y por las personas privadas, físicas o jurídicas, gestoras de servicios públicos en lo relacionado con la gestión de dichos servicios. También los documentos con una antigüedad superior a los cuarenta años, generados, conservados o reunidos en el ejercicio de sus actividades por las entidades y asociaciones de carácter político, sindical o religioso y por las entidades, fundaciones y asociaciones culturales y educativas de carácter privado. Y los documentos con una antigüedad superior a cien años generados, conservados o reunidos por cualesquiera otras entidades particulares o personas físicas.

Para la salvaguarda del patrimonio documental, la ley establece que todos los poseedores de bienes del patrimonio documental y bibliográfico están obligados a conservarlos, protegerlos, destinarlos a un uso que no impida su conservación y mantenerlos en lugares adecuados. En el caso que los obligados incumplieran lo dispuesto en el apartado anterior, la

administración adoptará las medidas de ejecución oportunas, conforme a lo previsto en el Art. 36.3 de la presente ley. El incumplimiento de dichas obligaciones – cuando además sea desatendido el requerimiento por la administración – podrá ser causa de interés social para la expropiación forzosa de los bienes afectados.

El Título VIII, de las medidas de fomento, establece que el Gobierno dispondrá las medidas necesarias para que la financiación de las obras de conservación, mantenimiento y rehabilitación, así como de las prospecciones y excavaciones arqueológicas realizadas en bienes declarados de interés cultural tenga preferente acceso al crédito oficial en la forma y con los requisitos que establezcan sus normas reguladoras. Sin embargo, la medida más singular de la norma es la que se configura en el Art. 68, que establece que en el presupuesto de cada obra pública, financiada total o parcialmente por el Estado, se incluirá una partida equivalente al menos al 1% de los fondos que sean de aportación estatal con destino a financiar trabajos de conservación o enriquecimiento del PHE o de fomento de la creatividad artística, con preferencia en la propia obra o en su inmediato entorno.

Si la obra pública hubiera de construirse y explotarse por particulares en virtud de concesión administrativa y sin la participación financiera del Estado, el 1% se aplicará sobre el presupuesto total para su ejecución. La gestión de ese porcentaje, según establece la ley, habrá de hacerse por vía reglamentaria.

En lo que se refiere a la participación privada en la conservación del PHE, establece la ley una serie de exenciones fiscales para los propietarios de este tipo de bienes, además de las que ya prevén las disposiciones

reguladoras de la Contribución Territorial Urbana y del Impuesto Extraordinario sobre el Patrimonio de las Personas Físicas, se establece una serie de beneficios fiscales, para lo que los bienes afectados deberán estar previamente inscritos en el Registro General que establece el Art. 12, en el caso BICs, y en el Inventario General a que se refieren los Arts. 26 y 53, en el caso de bienes muebles. En el caso de Conjuntos Históricos, Sitios Históricos o Zonas Arqueológicas, sólo se considerarán inscritos los inmuebles comprendidos en ellos que reúnan las condiciones que reglamentariamente se establezcan.

Los beneficios fiscales son varios:

- En los términos que establezcan las Ordenanzas Municipales, los bienes inmuebles declarados de interés cultural quedarán exentos del pago de los restantes impuestos locales que graven la propiedad o se exijan por su disfrute o transmisión, cuando sus propietarios o titulares de derechos reales hayan emprendido o realizado a su cargo obras de conservación, mejora o rehabilitación en dichos inmuebles.
- Los contribuyentes del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas tendrán derecho a una deducción sobre la cuota equivalente al 20% de las inversiones que realicen en la adquisición, conservación, reparación, restauración, difusión y exposición de bienes declarados de interés cultural, en las condiciones que por vía reglamentaria se señalen. El importe de la deducción en ningún caso podrá exceder del 30 por 100 de la base imponible.
- Asimismo, los contribuyentes de dicho impuesto tendrán derecho a reducir de la cuota el 20% de las donaciones puras y simples que hicieren en bienes que formen parte del PHE siempre que se realizaren en favor del Estado y demás entes públicos, así como de las

que se lleven a cabo en favor de establecimientos, instituciones, fundaciones o asociaciones, incluso las de carácter temporal, para arbitrar fondos, clasificadas o declaradas benéficas o de utilidad pública por los órganos competentes del Estado, cuyos cargos de patronos, representantes legales o gestores de hecho sean gratuitos, y se rindan cuentas al órgano de protectorado correspondiente. La base de esta deducción no podrá exceder del 30% de la base imponible.

La norma establece que las valoraciones necesarias para la aplicación de las medidas de fomento que se establecen en el presente título se efectuarán en todo caso por la Junta de Calificación, Valoración y Exportación de Bienes del PHE, en los términos y conforme al procedimiento que se determine por vía reglamentaria. En el supuesto del artículo anterior, las valoraciones citadas no vincularán al interesado, que podrá optar por el pago en metálico.

### 2.2.2. La legislación andaluza del patrimonio

La Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía, que sustituyó a la Ley 1/1991, de 3 de julio, introdujo una nueva categoría de patrimonio histórico, el patrimonio industrial, el cual se añade a las ya establecidas en el Art. 2.1 de la norma anterior. Esto puede ser interpretado como un reconocimiento de la emergencia del patrimonio industrial en la agenda política de nuestro país, de su importancia creciente en la sociedad.

La nueva ley dedica expresamente un nuevo título al patrimonio industrial (Título VII), con las siguientes disposiciones:

Artículo 65. Definición.



1. El Patrimonio Industrial está integrado por el conjunto de bienes vinculados a la actividad productiva, tecnológica, fabril y de la ingeniería de la Comunidad Autónoma de Andalucía en cuanto son exponentes de la historia social, técnica y económica de esta comunidad.

2. El paisaje asociado a las actividades productivas, tecnológicas, fabriles o de la ingeniería es parte integrante del patrimonio industrial, incluyéndose su protección en el Lugar de Interés Industrial.

#### Artículo 66. Clasificación.

1. Son bienes inmuebles de carácter industrial las instalaciones, fábricas y obras de ingeniería que constituyen expresión y testimonio de sistemas vinculados a la producción técnica e industrial. Son bienes muebles de carácter industrial los instrumentos, la maquinaria y cualesquiera otras piezas vinculadas a actividades tecnológicas, fabriles y de ingeniería.

2. Su inscripción en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz se efectuará, cuando sus valores así lo justifiquen, en alguna de las categorías que, a tal efecto, se establecen en la presente Ley.

#### Artículo 67. Especial protección.

Serán especialmente protegidos aquellos conocimientos o actividades de carácter técnico, fabril o de ingeniería que estén en peligro de desaparición, auspiciando su estudio y difusión, como parte integrante de la cultura tecnológica andaluza. A tal fin se promoverá su investigación y la recogida de los mismos en soportes materiales que garanticen su transmisión a las futuras generaciones.

#### Artículo 68. Adecuación del planeamiento.

La inscripción en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de un Lugar de Interés Industrial llevará aparejada la necesidad de tener en consideración los valores que se pretendan preservar en el planeamiento urbanístico, adoptando las medidas necesarias para su protección y potenciación.

Según informaba la Oficina del Portavoz del Gobierno andaluz, el proyecto de ley superó “con amplio consenso” el debate de la totalidad ante el Pleno del Parlamento el 13 de junio de aquel año, sin que ningún grupo de la oposición planteara enmienda a la totalidad.

El contenido de la nueva ley se estructura, en títulos, de la siguiente forma:

Título Preliminar. Disposiciones Generales.

- I. Protección del patrimonio histórico
- II. Conservación y restauración
- III. Patrimonio inmueble
- IV. Patrimonio mueble
- V. Patrimonio arqueológico
- VI. Patrimonio etnológico
- VII. Patrimonio industrial
- VIII. Patrimonio documental y bibliográfico
- IX. Instituciones del patrimonio histórico
- X. Medidas de fomento
- XI. Órganos de la administración del patrimonio histórico
- XII. Inspección del patrimonio histórico<sup>35</sup>
- XIII. Régimen sancionador

---

<sup>35</sup> Es de nueva factura en la Ley.

En el preámbulo de la norma se dice:

El patrimonio histórico constituye la expresión relevante de la identidad del pueblo andaluz, testimonio de la trayectoria histórica de Andalucía y manifestación de la riqueza y diversidad cultural que nos caracteriza en el presente. El sentimiento de aprecio hacia este patrimonio ha de constituir uno de los pilares básicos para el fortalecimiento de la identidad colectiva, impulsando el desarrollo de un espíritu de ciudadanía respetuoso con un entorno cultural garante de una mejor calidad de vida.

El ejercicio de la potestad legislativa en materia de patrimonio se deriva de la Constitución Española, cuyo Art. 46 es un mandato a los poderes públicos para que garanticen la conservación y el acrecentamiento de nuestro patrimonio y de los bienes que lo integran, que tiene su reflejo en el Estatuto de Autonomía para Andalucía de 2007 cuando, en su Art. 10.3.3º, se refiere al afianzamiento de la conciencia de identidad y de la cultura andaluza a través del conocimiento, investigación y difusión del patrimonio histórico como uno de los objetivos básicos de la Comunidad Autónoma.

Al mismo tiempo, la promulgación de la Ley 1/1991 tiene su soporte competencial en los artículos 148.1.16 y 149.1.28 de la Constitución Española, así como lo tenía en el artículo 13.27 del Estatuto de Autonomía para Andalucía de 1981.<sup>36</sup>

Según el Consejo de Gobierno, la experiencia acumulada en la aplicación de la Ley 1/1991, de 3 de julio, de PHA, la evolución de los conceptos y planteamientos en que se basan la protección y conservación, así como los cambios legislativos producidos en otras áreas del ordenamiento jurídico, estrechamente vinculadas a la que nos ocupa, aconsejaban proceder a una reforma en profundidad de la anterior ley, argumentos que luego el parlamento haría propios.

---

<sup>36</sup> En el Estatuto de 2007, Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, el Art. 68.

El artículo 68.3.1º del Estatuto de Autonomía para Andalucía atribuye a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva en materia de protección del patrimonio histórico, artístico, monumental, arqueológico y científico.

En este sentido, la integración de técnicas protectoras de la legislación estatal, la creación del “Inventario de bienes reconocidos del Patrimonio Histórico Andaluz”, la simplificación de procedimientos y el mayor detalle en la tipificación de las infracciones son modificaciones basadas en la experiencia práctica. Al mismo tiempo se pretende afrontar la protección del patrimonio histórico desde un enfoque territorial, de acuerdo con los planteamientos doctrinales más recientes, mediante figuras de nueva creación como la Zona Patrimonial y acentuar la coordinación con la legislación urbanística, tras la aprobación de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

La nueva Ley del Patrimonio Histórico de Andalucía, aunque mantiene la filosofía tutelar de la legislación precedente, centrada en la figura del Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía (CGPHA) – e incluso la estructura de la norma –, afecta a numerosos preceptos repartidos a lo largo de todo su articulado. Por ello, “en beneficio de la seguridad jurídica” (CGJA 2007), se consideró necesaria la aprobación de una nueva ley, evitándose así la coexistencia de la norma originaria con una extensa modificación.

El Título Preliminar contiene las disposiciones generales que recogen el objeto de la ley, así como la delimitación de su ámbito. Junto a ellas destaca el deber de colaboración entre las Administraciones Públicas, enfatizando el papel que han de desempeñar los municipios en la defensa

y protección del patrimonio histórico a través del planeamiento urbanístico. Por último se incide en la obligación de denunciar las acciones u omisiones que puedan suponer un peligro para los bienes del PHA.

El CGPHA, concebido como instrumento fundamental para la tutela y conocimiento de los bienes en él inscritos, se regula dentro de las disposiciones contenidas en el Título I.

El Catálogo comprende tres categorías de bienes:

- los de interés cultural
- los de catalogación general
- los incluidos en el Inventario General de Bienes Muebles del PHE.

Como en la norma anterior, la inscripción de Bienes de Interés Cultural podrá ir acompañada de unas instrucciones particulares que ajusten las medidas generales de protección previstas en la ley a las singularidades del bien. Se trata de una modulación del régimen previsto en la Ley 16/1985, de 25 de junio, del PHE para los bienes declarados de interés cultural que puede ser de gran utilidad en determinados casos. Al mismo tiempo, se simplifica el procedimiento de inscripción de estos bienes dando trámite de audiencia a las personas afectadas para el supuesto de los Monumentos y Jardines Históricos, a diferencia de las tipologías de carácter colectivo (Conjuntos Históricos, Sitios Históricos, Zonas Arqueológicas, Lugares de Interés Etnológico y Zonas Patrimoniales), todo ello sin perjuicio del trámite de información pública y de la audiencia al municipio correspondiente.

La Ley crea, como complemento al Catálogo General, el Inventario de Bienes Reconocidos del Patrimonio Histórico Andaluz. Este instrumento recogerá aquellos bienes que

fruto de un estudio o investigación científica, se identifican como integrantes de nuestro Patrimonio Histórico, contribuyendo, por tanto, a su mayor conocimiento y al incremento de la seguridad jurídica.

Los bienes inmuebles incluidos en este Inventario, se dice, deberán tener su reflejo en los catálogos urbanísticos con motivo de su elaboración o modificación. El instrumento, como más adelante se expone, es de menor categoría que el Catálogo General, toda vez que las obligaciones que impone a sus titulares son diferentes.

La nueva ley modula las obligaciones de las personas titulares de los bienes integrantes del Patrimonio Histórico, siendo “más intensas” cuando se trate de bienes inscritos en el Catálogo General. A estos podrán aplicárseles las medidas de ejecución forzosa reguladas, en el supuesto de que se incumplan las obligaciones previstas, así como los derechos de tanteo y retracto cuando se den las condiciones señaladas en la ley.

Conviene destacar, por su carácter de garantía de los fondos públicos, la posibilidad con que cuenta la Administración para detraer del precio de adquisición de un bien las cantidades invertidas mediante ejecución subsidiaria, cuando aquélla se realice dentro de los diez años siguientes a la liquidación del gasto.

La protección del patrimonio histórico comprende también su defensa frente a lo que se ha dado en llamar “contaminación visual o perceptiva”.

Las disposiciones contenidas en el Título II se plantean con carácter general, sin hacer distinción entre la naturaleza de los bienes a que van dirigidas o entre su diferente carácter revelador de un determinado interés. En este título se contienen los criterios en materia de conservación y restauración, integrando en su regulación principios consagrados en distintas cartas y documentos internacionales de

restauración que afectan tanto al carácter de las intervenciones como a la naturaleza de los materiales empleados. Por otra parte, el proyecto de conservación continúa siendo el instrumento fundamental para acometer estas intervenciones, regulándose su contenido mínimo y los supuestos en que, con carácter excepcional, no será exigible.

El Patrimonio Inmueble es el que presenta una mayor complejidad, lo que explica la división del Título III en cuatro capítulos. El Capítulo I desarrolla las tipologías en que se clasifican los bienes inmuebles cuando son inscritos como bien de interés cultural en el CGPHA. A las figuras tradicionalmente consagradas (Monumento, Conjunto Histórico, Jardín Histórico, Sitio Histórico y Zona Arqueológica) se suman el Lugar de Interés Etnológico, tipología creada por la Ley 1/1991, de 3 de julio, del PHA, y la Zona Patrimonial que ahora se instituye.

La fuerte relación del patrimonio con el territorio, así como las influencias recíprocas existentes, está presente en cada una de estas figuras, pero se hace patente de un modo mucho más intenso en la Zona Patrimonial. Aquí el territorio articula un sistema patrimonial integrado, en el que coexisten bienes de distinta naturaleza y cronología, unidos indisolublemente a los valores paisajísticos y ambientales existentes.

El Capítulo II desarrolla la coordinación con la normativa urbanística y medioambiental. Está comúnmente aceptada la conveniencia de objetivar los parámetros de actuación sobre el Patrimonio Inmueble a través del planeamiento urbanístico, ya que la protección y conservación de nuestro patrimonio histórico no puede alcanzarse exclusivamente mediante el ejercicio de la labor de policía o la actividad de fomento. En este sentido, se regula el informe de la Administración cultural tanto en los diferentes

instrumentos de ordenación, como en los procedimientos de prevención ambiental cuando afecten a bienes integrantes del PHA.

Conviene destacar también la simplificación de la tramitación que se produce en esta materia, insertándose en un único procedimiento el informe de la Administración cultural, con independencia de las consecuencias que en materia de atribución de competencias pudieran derivarse del mismo. Dentro de este procedimiento único se regulan los contenidos mínimos de los planes urbanísticos cuando afecten a determinadas tipologías de los BICs, entre los que puede destacarse por su novedad la exigencia de una normativa de control de la contaminación visual o perceptiva, y se inserta la posibilidad de que los municipios soliciten la delegación de la competencia para autorizar obras que desarrollen el planeamiento urbanístico aprobado, condicionada a la existencia de una Comisión Técnica Municipal en los términos establecidos en la Ley.

El régimen de protección de los inmuebles, regulado en el Capítulo III, integra las limitaciones contenidas en la legislación estatal en cuanto a su desplazamiento y en materia de contaminación visual y desarrolla el sistema de autorizaciones. En esta última materia se reserva la autorización administrativa para las intervenciones sobre inmuebles declarados de interés cultural o sus entornos y se someten a comunicación previa las correspondientes a los bienes de catalogación general, pudiendo proponerse medidas correctoras por la Consejería competente.

El Capítulo IV mantiene, dentro del régimen de competencias, las posibilidades de delegación a los municipios en el ámbito de los entornos



de los bienes declarados de interés cultural y de unificación de procedimientos de las distintas Administraciones, ya contempladas en la legislación hasta ahora vigente.

Las peculiaridades del patrimonio mueble se contemplan en el Título IV de la Ley. Destaca el sometimiento a autorización o comunicación previa (en función del nivel de protección) de los tratamientos a que estos bienes puedan ser sometidos, cuando estén inscritos en el CGPHA. Este Título aporta también, en relación con la regulación anterior, un planteamiento más flexible de la vinculación de los bienes muebles incluidos expresamente en la inscripción de un inmueble como BIC, sujetando a autorización previa su enajenación por separado.

Los denominados “patrimonios especiales”, según la terminología más extendida en la doctrina jurídica, se reflejan en los Títulos V, VI, VII y VIII de la Ley, dedicados respectivamente a los Patrimonios Arqueológico, Etnológico, Industrial, Documental y Bibliográfico.

Se parte, en primer lugar, de un concepto de patrimonio arqueológico basado en la utilización de la metodología arqueológica, estableciendo, en los mismos términos que la legislación estatal, la naturaleza demanial de los objetos y restos materiales que sean descubiertos. Este carácter de bienes de dominio público se presumirá también de los elementos hallados con anterioridad a la entrada en vigor de la ley, una vez transcurrido el plazo previsto en la Disposición transitoria tercera.

El Título VI se destina al patrimonio etnológico, donde la principal novedad consiste en la posibilidad de asociar a una actividad de interés etnológico los bienes muebles y el ámbito territorial vinculados a su desarrollo. A estos bienes y ámbitos les será de aplicación el régimen de

protección correspondiente a la actividad, según su modalidad de inscripción en el CGPHA.

El Título VII da carta de naturaleza en nuestra legislación al patrimonio industrial, en cuanto exponente de la historia social y económica de Andalucía, distinguiendo dentro de esta tipología entre muebles e inmuebles, y establece en qué casos formarán parte del CGPHA, con el régimen de protección que, en función de la categoría asignada, les corresponda.

Los patrimonios documental y bibliográfico se contemplan en el Título VIII, que se remite a la legislación sectorial y señala la aplicación supletoria de la presente ley, introduciendo, al mismo tiempo, algunas precisiones en materia de inspección administrativa y acceso a estos bienes.

El Título IX de la Ley regula las instituciones del patrimonio histórico, donde, además de las tradicionalmente admitidas, se incorporan los Espacios Culturales, y se clasifican los mismos en Conjuntos y Parques Culturales, cuya identidad vendrá definida en función de su relevancia patrimonial y de su ámbito. Con respecto a los Conjuntos se establece la forma jurídica que podrán adoptar y las funciones de los mismos, así como su estructura. Los Parques Culturales son una Institución de nueva creación, pensada para gestión de las Zonas Patrimoniales.

Figura 1. Las nuevas Instituciones del Patrimonio Histórico

Espacios Culturales	• Conjuntos Culturales
	• Parques Culturales → para la gestión de Zonas Patrimoniales

Fuente: elaboración propia.

En previsión de la amplia extensión territorial de las Zonas Patrimoniales así como de la diversidad de elementos protegidos que han

de reunir, los Parques Culturales se han planteado como un órgano de gestión que pueda integrar las distintas Administraciones y sectores implicados.

Las medidas de fomento y el diseño de la organización administrativa que ha de aplicar la ley mantienen sustancialmente las características de la regulación vigente hasta ahora. Los diferentes órganos de la Administración del Patrimonio Histórico, regulados en el Título XI, se estructuran (como anteriormente) en función de su carácter ejecutivo o consultivo y, a su vez, de acuerdo con su ámbito de actuación central o provincial.

El Título XII regula la función inspectora en materia de patrimonio, establece la condición de “agentes de la autoridad” del personal designado para la realización de las inspecciones y comprobaciones previstas en la norma y se determinan sus facultades y funciones básicas, las cuales serán objeto de ulterior desarrollo reglamentario.

El Título XIII se destina a las infracciones administrativas y sus sanciones. Este título recoge, en primer lugar, una tipificación pormenorizada de las infracciones, clasificándolas en muy graves, graves y leves.

En materia de responsabilidad se concreta la obligación de reparación del daño causado en los supuestos de demoliciones no autorizadas, en los que el alcance del deber de reconstrucción se determinará en la resolución del expediente sancionador, sin que pueda obtenerse una edificabilidad mayor que la del inmueble demolido. Se trata de una medida fundamental para completar el carácter disuasorio de la sanción.

En la regulación de las sanciones ha de destacarse la actualización de su cuantía, efectuada mediante la aplicación del índice de precios al consumo, y el establecimiento de sanciones accesorias de inhabilitación para el ejercicio profesional ante la Consejería competente en materia de patrimonio histórico y el destino de las multas a la conservación y restauración de los bienes del PHA.

En materia de procedimiento, se incluye la medida cautelar de decomiso o precintado de los instrumentos intervenidos en el momento de efectuar la denuncia, acordándose su destino en la resolución del expediente sancionador.

En las disposiciones adicionales se recogen diversas cuestiones que vienen a completar aspectos concretos de la regulación contenida en la Ley. Así, las disposiciones adicionales segunda y tercera integran en la nueva estructura del CGPHA los bienes protegidos conforme a Ley 1/1991, de 3 de julio, de Patrimonio Histórico Andaluz, y los bienes declarados de interés cultural.

La disposición adicional cuarta “Entorno de determinados inmuebles” establece un entorno cautelar para aquellos inmuebles protegidos en los que, por no exigirlo en su día la norma vigente, no se hubiera delimitado.

La disposición adicional séptima expresa “la importancia del patrimonio histórico como recurso turístico de gran interés y la contribución que su difusión turística tiene en el desarrollo de una sensibilización social para su protección o mejora, constituyendo el contenido de la disposición adicional novena.”<sup>37</sup>

---

<sup>37</sup> Tal disposición adicional novena no existe.

Por último, las disposiciones finales primera y segunda actualizan preceptos de la Ley 3/1984, de 9 de enero, de Archivos, modificando la antigüedad de determinados documentos para que formen parte del PHA e introduciendo el concepto de préstamo administrativo de documentos, cerrando el texto la disposición final, referida a la habilitación al Consejo de Gobierno para el desarrollo reglamentario de la norma.

A nuestros efectos, cabe destacar que la inclusión, de forma explícita, de un nuevo título sobre patrimonio industrial está en línea con la evolución doctrinal y con la práctica de las políticas públicas en los países de nuestro entorno.

Sin embargo, debemos ser cautelosos ante la realidad legal. Una cosa es la realidad sobre el papel y otra, bien distinta, la realidad sobre el terreno. Uno de los aspectos que más claramente divergen entre unos países y otros<sup>38</sup>, es el grado de aplicación real<sup>39</sup> de las normas legales.

---

<sup>38</sup> E incluso a nivel regional. La Unión Europea de los 27 es paradigmática en este sentido.

<sup>39</sup> *Enforcement* en expresión anglosajona.

### 2.3. El marco institucional del patrimonio en Andalucía.

Las instituciones públicas o gubernamentales – tanto autonómicas como estatales o internacionales – que intervienen en la protección, conservación y difusión del patrimonio industrial son, por lo general, las mismas que se ocupan del patrimonio histórico<sup>40</sup> en general. Las instituciones que tienen que ver con nuestra realidad más inmediata, así como las de ámbito internacional, pueden ser tanto públicas como privadas, y, en este último caso, no por ello menos importantes. En este epígrafe abordaremos las instituciones públicas, desde el ámbito más particular (en sentido geográfico y político) al más general, el intergubernamental.

#### 2.3.1. El Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico

Por Decreto 107/1989, de 16 de mayo, del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, se crea el Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico (IAPH); antes, por consiguiente, de que fuera promulgada la legislación andaluza de esta materia.

Desde que en 1984 la Junta de Andalucía empezara a hacer efectivas sus competencias en materia de patrimonio histórico, el ejecutivo andaluz ha llevado a cabo actuaciones en materia de administración, protección, investigación, difusión y conservación y restauración del patrimonio histórico, las cuales se encuadran en el Plan General de Bienes Culturales.

La realización de estas actuaciones, según el ejecutivo andaluz, requiere una serie de condiciones:

1. El análisis de la administración del patrimonio histórico, posibilitando su racionalización, agilidad y eficacia, la formación y

---

<sup>40</sup> Nótese que es la expresión al uso en España y no “patrimonio cultural” (*cultural heritage*).

“tecnificación” de su personal y la puesta al servicio de los ciudadanos de los bienes de patrimonio.

2. El conocimiento del patrimonio histórico mediante su documentación, utilizando los soportes adecuados.

3. El estudio, análisis y aplicación de las teorías, metodologías y técnicas de intervención en el patrimonio histórico, que garanticen la idoneidad de su tratamiento.

Para el cumplimiento de estas funciones se creó el Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico (IAPH), un servicio sin personalidad jurídica propia dependiente de la Consejería de Cultura, y dentro de ella, de la Dirección General de Bienes Culturales. Siendo un Servicio Público Centralizado, según las legislaciones autonómica y estatal, terminaría transformándose en una entidad con personalidad jurídica propia, cosa ya prevista en el preámbulo del Decreto 107/1989.

En este sentido, la Ley 5/2007, de 26 de junio, creó la entidad de derecho público Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico, de acuerdo con lo establecido en el artículo 6.1.b) de la Ley 5/1983, de 19 de julio, General de la Hacienda Pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

En su Art. 3, “Fines y funciones”, se especifica que

- a) El IAPH se configura como un organismo cuyos fines son la intervención, investigación e innovación, documentación, comunicación y desarrollo del patrimonio cultural en el marco de los planes de investigación, desarrollo e innovación de la Junta de Andalucía.
- b) Desarrollará las funciones que prevean los estatutos, y en particular:

- a) El análisis, estudio, desarrollo y difusión de teorías, métodos y técnicas aplicadas a la tutela del patrimonio histórico y a su protección, conservación, gestión, investigación y difusión.
  - b) La realización de informes, diagnósticos, proyectos y actuaciones en materia de protección, intervención, documentación, investigación y comunicación de los bienes culturales.
  - c) El desarrollo de proyectos y actuaciones en materia de conservación y restauración del patrimonio histórico.
  - d) La realización de actuaciones en materia de investigación del patrimonio histórico en el ámbito de sus competencias.
  - e) La integración, coordinación y sistematización de la información y documentación en materia de patrimonio histórico, para contribuir al estudio y conocimiento de los bienes culturales de Andalucía.
  - f) El establecimiento de planes de formación de especialistas en los distintos campos del patrimonio histórico, promoviendo y organizando actividades formativas.
  - g) El fomento de la colaboración con instituciones privadas y organismos públicos en relación con las funciones del Instituto previstas en esta ley y las que en su desarrollo se determinen en los estatutos, prestando especial atención a los convenios de colaboración con las universidades públicas de Andalucía en materia de formación e investigación.
3. El IAPH desarrollará sus funciones mediante la elaboración de informes y la prestación de servicios especializados de documentación, intervención, formación y comunicación, en la forma en que se establezca en los estatutos.



El IAPH tiene los siguientes órganos de gobierno y dirección: la Presidencia (el Consejero de Cultura), el Consejo Rector y la Dirección. Si la primera ostenta la superior representación institucional del Instituto, el Consejo Rector es el máximo órgano de gobierno y dirección, estando integrado por la persona que presida el Instituto, quien ostentará al mismo tiempo la Presidencia del Consejo, por la persona a quien se atribuya la Dirección, así como por los miembros que se establezcan en los estatutos.

Las funciones del Consejo Rector son:

a) Velar por el cumplimiento del ordenamiento jurídico en todas las actuaciones del Instituto.

b) Aprobar los anteproyectos del programa de actuación, inversión y financiación y de los presupuestos de explotación y capital que el IAPH debe elaborar según lo dispuesto en el artículo 57 de la Ley 5/1983, de 19 de junio, General de la Hacienda Pública.

c) Acordar la creación de comisiones especializadas o grupos de trabajo en el seno del Instituto, definir su composición, así como determinar sus funciones.

d) Cualesquiera otras que le corresponda en virtud de los estatutos del Instituto.

El Director será nombrado por quien ostente la titularidad de la Consejería competente y tendrá a su cargo la gestión ordinaria de las actividades de la entidad, en ejecución de los acuerdos y directrices del Consejo Rector, de conformidad con las competencias que le asignen los estatutos.

### 2.3.1. El Instituto del Patrimonio Cultural de España (IPCE)

El Instituto del Patrimonio Cultural de España (IPCE)<sup>41</sup>, regulado por el Real Decreto 1132/2008, de 4 de julio, es una Subdirección General de la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales del Ministerio de Cultura, con funciones de restauración, investigación, documentación, formación y asesoría en la conservación del Patrimonio Histórico.

El origen del Instituto se remonta al Real Decreto 565/1985, de 24 de abril, por el cual se creó lo que entonces fue llamado Instituto de Conservación y Restauración de Bienes Culturales (ICRBC), ratificado posteriormente el 25 de junio de ese mismo año por las Cortes Generales.

Su creación se justificó por dos motivos fundamentales:

- i. La equiparación de España a los países de nuestro entorno a través de tratados, convenciones y otros mecanismos administrativos relativos al patrimonio cultural.
- ii. La necesidad de cohesionar en un solo centro estatal todos los organismos que funcionaban hasta esa fecha, de manera que pudieran dotarlo de un presupuesto más adecuado y de una unidad de criterios básicos en el campo de la conservación y restauración de bienes culturales.

Una de las realizaciones más relevantes del IPCE, desde 2000, es el Plan Nacional de Patrimonio Industrial, gestionado por la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales, a través del propio Instituto. Las razones de tal iniciativa están en la evidencia de la naturaleza de este patrimonio como testimonio fundamental para comprender y documentar un periodo

---

<sup>41</sup> Anteriormente Instituto del Patrimonio Histórico Español (IPHE).

clave de nuestra historia y articular las bases de su conservación, ya que se trata de un patrimonio en rápida transformación y deterioro.

De esta forma, la necesidad de un plan de patrimonio industrial y las primeras bases para su instrumentación fueron presentadas al Consejo del Patrimonio Histórico Español, órgano colegiado que reúne a todas las Comunidades Autónomas, a finales de 2000. La propuesta tuvo buena acogida (Ministerio de Cultura 2011a) y en esa misma sesión se formó una Comisión Delegada para el estudio de viabilidad del Plan, integrada por siete representantes de las Comunidades Autónomas (asumiendo la representación de las restantes), tres expertos en la materia y cuatro técnicos del Instituto del Patrimonio Cultural de España.

Los objetivos básicos del Plan, cuyo ámbito de aplicación es todo el territorio del Estado, son: acometer la protección, conservación y proyección social de dicho patrimonio y de instrumentar las medidas que lo hagan posible, incluyendo el uso futuro de conjuntos, edificios y elementos industriales, en la convicción de que se trata de un patrimonio que puede convertirse en factor de desarrollo local, tanto cultural como económico.

#### 2.3.2.1. El Plan Nacional de Patrimonio Industrial

Su justificación se basa en la necesidad de proteger y conservar un patrimonio que, por su propia especificidad, es objeto de un rápido deterioro haciendo peligrar su integridad (Ministerio de Cultura 2011b). Ciertamente, como veremos en el Capítulo 5º, la realidad se encarga de poner de manifiesto la fragilidad del patrimonio industrial. Ello sería debido a las siguientes razones (ibíd.):

1. El gran número de elementos a conservar.

2. Los elementos están sujetos a una continua transformación.
3. Obsolescencia funcional, que implica una ausencia de rentabilidad económica.
4. En la mayoría de los casos se ubican en espacios urbanos de situación privilegiada.
5. Habitualmente ocupan grandes superficies de propiedad única.
6. Absoluta desprotección legal.
7. Carencia de sensibilización hacia este tipo patrimonio, tanto por parte de las Administraciones como de la sociedad.
8. Dificultad de su conservación íntegra, que se pueda contar con la presencia de todos sus elementos originarios.
9. Carencia y/o diversidad de criterios a la hora de plantear su conservación o derribo.

La Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales, en su propuesta de articulación del Plan, presume que su desarrollo servirá de referente, unificando los criterios de intervención en “un tipo de patrimonio tan específico, frágil y desatendido” (ibíd.).

#### 2.3.2.2. Tipología de patrimonio industrial

En el Plan se incluye el patrimonio originado entre la mitad del siglo XVIII, en los inicios del maquinismo, y el momento en que empiezan a aparecer los sistemas de automatización. Dentro del patrimonio inmueble, “bien industrial” sería cada uno de los elementos que componen el patrimonio industrial. Se consideran tres tipos de bienes industriales (Ministerio de Cultura 2011c):

- i. Elementos aislados por su naturaleza, ej. un puente, o por la desaparición del resto de sus componentes, pero que por su valor

histórico, arquitectónico o tecnológico sean testimonio suficiente de una actividad industrial a la que ejemplifican, ej. el edificio de una fábrica o un horno.

ii. Conjuntos industriales en los que se conservan todos los componentes materiales y funcionales, así como su articulación; i.e. que constituyan una muestra coherente y completa de una determinada actividad industrial, ej. una factoría.

iii. Paisajes industriales, cuando son visibles en el territorio los elementos esenciales de los procesos de producción de una o varias actividades industriales interrelacionadas, ej. una cuenca minera.

#### 2.3.2.3. Áreas temáticas del Plan Nacional de Patrimonio Industrial

El Plan de Patrimonio industrial abarca todas las manifestaciones arquitectónicas o tecnológicas de las actividades productivas, distribución de la producción o su consumo (viviendas, almacenes y equipamientos) así como las fuentes documentales (escritas, gráficas y orales); dentro del contexto y el proceso histórico del que forman parte (Ministerio de Cultura 2011d). Se establece una clasificación sectorial de los elementos industriales:

1. Patrimonio genuinamente industrial
  - 1.1. Industria textil
  - 1.2. Industria agroalimentaria
  - 1.3. Industria del corcho, la madera y el mueble
  - 1.4. Industria del papel y las artes gráficas
  - 1.5. Industria de la piel y el calzado
  - 1.6. Minería y actividades extractivas
  - 1.7. Industria siderúrgica, metalúrgica y talleres mecánicos

- 1.8. Industria química
  - 1.9. Industria de la construcción, cerámica y vidrio
  - 1.10. Industria naval
  - 1.11. Industria del juguete
  - 1.12. Extracción y distribución de agua
  - 1.13. Energía: gas, electricidad y petróleo
  - 1.14. Transporte (ferrocarril, carretera, marítimo, aéreo y público urbano)
  - 1.15. Comunicaciones (telégrafos, correos y teléfonos)
  - 1.16. Otros
2. Conjuntos y elementos arquitectónicos vinculados al Patrimonio industrial
- 2.1. Colonias y viviendas obreras
  - 2.2. Almacenes
  - 2.3. Chimeneas
  - 2.4. Otros

#### 2.3.2.4. Bienes seleccionados por el Plan Nacional el Patrimonio Industrial en Andalucía

La Comisión delegada del Consejo de Patrimonio Histórico para el Patrimonio Industrial, tras estudiar las propuestas presentadas por las Comunidades Autónomas, seleccionó en Andalucía los siguientes bienes para una primera fase de actuaciones (Ministerio de Cultura 2011e):

1. Fábrica azucarera Nuestra Señora del Pilar. Motril (Granada)
2. Minas de Riotinto (Huelva)
3. Altos Hornos de Marbella (Málaga)
4. Real Fábrica de Hojalata de Júzcar (Málaga)

En el marco del Plan, el IPCE puso en marcha otras actuaciones como planes directores, inventarios y proyectos. En Andalucía cabe citar el Plan director de la Fábrica de Artillería de Sevilla y, en lo que le corresponde, el Inventario de Poblados ferroviarios (ibíd.).

Como se puede apreciar, el IPCE es más un órgano de carácter científico-académico y de coordinación que una instancia ejecutiva para la asignación de recursos, como pueda ser el IAPH.

#### 2.4. Marco regulatorio del patrimonio en Gran Bretaña

##### 2.4.1. El patrimonio ferroviario en el Reino Unido

Hay más de 200 centros de vapor esparcidos por todo el Reino Unido, la mayoría sobreviven gracias a los voluntarios. Algunos tienen una orientación comercial, otros son más bien una atracción extra. Cada ferrocarril tiene un ambiente propio y único, sus propios voluntarios y... cada uno ofrece la oportunidad de reducir el ritmo de nuestras ajetreadas vidas por unas horas. (Awdry 1995 citado en Halsall and Hill 2001, p.1).

Con todos los problemas de este mundo, “el patrimonio nos consuela con la tradición” diría Lowenthal (1996 citado en Halsall and Hill 2001, p.2).

La idea de “preservacionismo” de Urry (1995) expresa en parte una reacción general contra lo moderno y el futuro... una especie de nostalgia colectiva... por las competencias profesionales, los significados y certezas de nuestro pasado industrial inmediato (Halsall and Hill 2001, p.3).

...la gente desarrolla un sentido de propiedad en el territorio... en términos de sentimiento, poder, apego y valor (Crouch 2000 citado en Halsall and Hill 2001, p.3).

Estas apreciaciones sugieren que los ferrocarriles turísticos ofrecen una interpretación del pasado en un contexto social moderno, en el que el pasado llega a ser parte del presente. Éste es el atractivo de la preservación, tanto para los voluntarios como para los entusiastas que los visitan, el dualismo por el que operadores y usuarios de ferrocarriles turísticos “buscan una experiencia auténtica” como si diseñadores de centros comerciales se trataran (Goss 1999; Larkham 1995; citado en Halsall and Hill 2001, p.3).

Los ferrocarriles turísticos y el ocio están estrechamente unidos. El empleo varía desde el trabajo en restauración, operaciones o mantenimiento a una gama de actividades administrativas, financieras, de marketing, publicidad y ventas, y tareas de archivado. La mayoría de los puestos son ocupados por voluntarios, un pequeño número – con frecuencia muy cualificados – por personal laboral. Existe un dualismo entre preservacionistas/operadores y visitantes/turistas. Para los voluntarios, el trabajo es un compromiso lúdico que combina interacción con responsabilidad. Para los turistas, el viaje en tren, la visita al museo y las exposiciones, las tiendas y servicios de hostelería, configuran una experiencia de ocio singular. Esto se desarrolla en un lugar determinado, el sitio de la actividad de patrimonio/ocio, con su historia, tradiciones y relaciones sociales en desarrollo (Halsall and Hill 2001, p.3-4).



De los 95 miembros de la *Heritage Railway Association* (HRA), la mayoría entidades, todos (con una sola excepción) están representados por hombres. Con todo, la presidencia de la asociación es ostentada por una mujer, Dame Margaret Weston. Los tres Vicepresidentes y los dos Secretarios son hombres (Butcher 2009).

En la conferencia *Slow Train Coming* (York 2001), organizada conjuntamente por la HRA y el *Institute of Railways Studies*, el ratio de hombres sobre mujeres fue de 6 a 1. Parece ser que el papel dominante de los hombres en la cultura ferroviaria ha afectado la percepción que hombres y mujeres tienen del movimiento preservacionista (Halsall and Hill 2001).

Si el movimiento (de los ferrocarriles turísticos) pretende ganar credibilidad entre los jóvenes debe tener en cuenta estas tendencias, tomando como ejemplo quizá el caso del fútbol. Un verdadero énfasis en el ferrocarril y su entorno local, reforzando las actividades de catering, sociales y de otro tipo (que ya muchos voluntarios llevan a cabo) podría ayudar, señalan estos autores.

En el segmento de los más pequeños y sus familias, *Thomas the Tank Engine* y *Santa*<sup>42</sup>, en Navidad y Año Nuevo, gozan de gran aceptación – si es que no les gustan a los aficionados en general (v. [Imagen 7](#)) –, la mayoría de ferrocarriles se esfuerzan por atraer a los más jóvenes en estas ocasiones, como ocurre en los festivales de vapor y días de gala, concluyen.

---

<sup>42</sup> Santa Claus

### 2.5.2. El patrimonio ferroviario mueble: *The Railway Heritage Committee*

El Railway Heritage Committee (RHC) es una entidad de derecho público constituida al amparo de lo establecido por la Railway Heritage Scheme Order 2005, cumpliendo lo dispuesto por la Railways Heritage Act de 1996 (modificada por la Transport Act 2000 y la Railways Act 2005). El Comité tiene competencias sobre las siguientes entidades (RHC 2009, p.12):

1. British Railways (BR) [en la actualidad sin actividad]
2. Las entidades íntegramente participadas por BR
3. Las compañías anteriormente participadas al 100% por BR
4. Las compañías públicas de ferrocarriles<sup>43</sup>
5. Las compañías de ferrocarriles anteriormente públicas
6. La Secretaría de Estado
7. Las compañías participadas al 100% por la Secretaría de Estado
8. Los franquiciados
9. Los franquiciados operadores

Además, tras la promulgación de la Railways Act 2005 el Secretario de Estado tiene ahora competencias, previa consulta, y por medio de instrumento legal, para añadir un organismo o descripción del mismo a la lista anterior.

Las funciones del RHC son (ibíd.):

1. Declarar archivos o artefactos de interés para su preservación notificando, en consecuencia, a sus propietarios.
2. Acordar a qué institución ofrecer los archivos y artefactos declarados.

---

<sup>43</sup> A estos efectos las compañías íntegramente participadas por la Corona y sucesoras de BR. Para información adicional puede consultarse la Section 151 (I) de la Railways Act de 1993.

3. Acordar los términos y condiciones de la enajenación<sup>44</sup>.

Habiendo sido privatizada la industria ferroviaria en el Reino Unido<sup>45</sup>, en la actualidad, las competencias del Comité se extienden a los diferentes operadores ferroviarios.

El HRC busca bienes muebles para su eventual declaración consultando museos y otros organismos sobre objetos ferroviarios que puedan tener interés histórico y manteniéndose al corriente de la actualidad ferroviaria.

El Comité tiene una serie de criterios para valorar el interés histórico de un bien mueble, entre ellos (RHC 2009, p.11):

1. El tipo de archivo o actividad archivada, especialmente los referentes a la toma de decisiones y su implementación, la estructura organizativa, la publicidad y promoción, y los aspectos operativos de los ferrocarriles.

2. El carácter único de los objetos y su habilidad para representar y evocar la operativa de los ferrocarriles y su impacto social.

Al acordar qué institución se hará cargo de los objetos o archivos, el Comité establece una serie de criterios para garantizar la seguridad a largo plazo de los mismos y mantener la integridad (en la medida de lo posible) de las colecciones actuales de archivos y artefactos.

El Comité habrá de tomar las decisiones de forma tan abierta como sea posible, haciendo un uso lo más justo de los criterios establecidos, y conservando los expedientes archivados a disposición de cualquier interesado.

---

<sup>44</sup> Las empresas privadas pueden tener derecho a recibir una compensación por los elementos sujetos a una orden de preservación. Con todo, el Comité “espera” que en aras de la preservación del patrimonio nacional, las compañías sean generosas con las instituciones museísticas de *bona fide*.

<sup>45</sup> Por la Railways Act 1993.

El Comité lleva a cabo su trabajo con la ayuda de tres Subcomités de archivos – Inglaterra, Escocia y Gales –; de objetos en Inglaterra y Gales; y (principalmente) de objetos en Escocia. Todas las decisiones sobre designación, acuerdos de propuesta de enajenación y (en su caso) instrucciones, se tomarán por el Comité en pleno en función de las recomendaciones elevadas por los Subcomités.

#### 2.4.2.1. Procedimiento de toma de decisiones

Formalmente, el Comité debe reunirse al menos una vez al año, la práctica habitual, sin embargo, es que se reúna cada tres meses.

Las designaciones (como se ha dicho, responsabilidad del Comité) pueden referirse a elementos individuales, o a clases de ellos, ej.: tipos de archivos. De igual modo, puede utilizar la modalidad genérica (clase) para designar, por ejemplo, una clase de locomotoras que aún esté en servicio, con vistas a conseguir un ejemplar en buen estado cuando sea retirado del servicio. (Señalar un ejemplar en particular prematuramente puede originar problemas, en caso, por ejemplo, de verse envuelto en un accidente). La designación formal no es el único procedimiento disponible para el Comité: a veces es preferible llegar a un acuerdo con el propietario.

Las actas, los expedientes de designación y sus instrucciones están disponibles para consulta pública previa cita con el Secretario. Las actas recientes del Comité principal, con todas las designaciones, están disponibles en Internet.

Durante el ejercicio 2008/09 el Comité estaba compuesto por 16 miembros, procedentes de la industria ferroviaria, instituciones archivísticas, el mundo de los museos, el sector de los ferrocarriles

turísticos y, entre ellos (a título individual), expertos en Historia ferroviaria. Los miembros son nombrados por el Secretario de Estado para el Transporte, quien tiene el deber de proporcionar el necesario apoyo administrativo (RHC 2009, p.13).

#### 2.4.2.2. Naturaleza de los archivos y artefactos

Los archivos adoptan diferentes formas, con todo, pueden ser considerados en esencia como “transportadores de información”. A modo de ejemplo tenemos: documentos legales; archivos tradicionales; libros de contabilidad; libros de actas; libros de correspondencia; mapas; planos; planos de ingeniería; documentos impresos, folletos y pasquines – ej.: horarios, libros de normas; índices de tarjetas; fotografías y sus negativos; diapositivas; microfilms; films; cintas magnéticas; archivos digitales; pósters; boletines; periódicos; revistas, etc.

Los artefactos pueden definirse como elementos muebles tridimensionales. Sin ánimo exhaustivo: locomotoras y material rodante; vehículos automóviles relacionados con los ferrocarriles; motores estáticos; estructuras móviles; equipos de operaciones e ingeniería, ej.: equipos de señalización y telecomunicaciones; muebles; relojes (de pared y de muñeca); maquetas de ferrocarriles; equipamiento de hostelería; uniformes y enseres personales; tickets, pases y etiquetas; monedas conmemorativas y medallas. Pinturas y obras de arte, pósters publicitarios, calendarios y emblemas también pueden ser incluidos en esta categoría.

#### 2.4.2.3. Criterios para la designación de archivos

Con anterioridad a la Railways Act 1993, se consideraba que los archivos ferroviarios, en general, habían de ser preservados excepto

cuando fuese tomada una decisión expresa en sentido contrario. Los preceptos de la ley de 1993, en vigor bajo la Railway Heritage Act 1996 (modificada), establecen que sólo los archivos con la importancia necesaria para ser preservados, y a tal efecto designados por el RHC, habrán de ser protegidos.

El RHC procurará designar series de archivos en las compañías bajo su jurisdicción y, cuando ello no sea posible, archivos individuales. Llevará a cabo sus funciones para garantizar la preservación series de archivos de la alta dirección (RHC 2009, p.17). Estos incluyen:

- i. Estatutos Sociales.
- ii. Informes Anuales.
- iii. Actas del Consejo de Administración y sus comités (permanentes o *ad hoc*), los documentos de trabajo de los anteriores, y el mismo material referido a todas la compañías filiales.
- iv. Organigramas con los principales directivos y la estructura departamental de la compañía.
- v. Boletines, periódicos y revistas del personal.
- vi. Archivos relativos a la preparación de legislación promovida por la compañía.

El HRC podrá designar también, con cierta periodicidad, archivos individuales para su preservación. A tal efecto, el Comité tendrá en cuenta las siguientes consideraciones (ibíd.):

- i. La excepcionalidad del archivo.
- ii. La importancia de la información contenida.
- iii. La relevancia de asociaciones (vínculos) que pueda contener.

- iv. La pertenencia a una serie en curso de elaboración por una institución de reconocido prestigio; o que tenga que ver con un objeto, o clase de objeto, que esté siendo recolectado o preservado *in situ* por una institución de reconocido prestigio.

En el ejercicio de sus funciones, el Comité velará por la continuidad de las series archivísticas de relevancia histórica. Teniendo en cuenta, además, la amplitud del archivo ferroviario existente, el Comité fomentará la preservación voluntaria de archivos más allá de aquellos susceptibles de designación, siempre que los (organismos e instituciones) donantes y receptores lleguen a un acuerdo.

#### 2.4.2.4. Criterios para la designación de artefactos

De acuerdo con lo establecido por la Railway Heritage 1996 (modificada), el HRC designará para su preservación sólo aquellas clases, o descripciones, de artefactos que expresamente haya declarado de interés y relevancia histórica.

La designación de artefactos se llevará a cabo con los siguientes criterios (RHC 2009, p.18):

- a) Que sea único: por la fabricación, por ser el último que queda de un grupo, o por ser de una clase extremadamente rara.
- b) Que sea representativo de un grupo o clase que merezca ser preservado.
- c) Que sea ilustrativo de un tipo de actividad que merezca ser preservado.
- d) Que represente un aspecto importante, técnico u operacional, de los ferrocarriles.

- e) Que represente un aspecto importante del impacto social del ferrocarril.
- f) Que forme parte de una serie establecida o parte de un conjunto que está siendo recolectado por una institución de reconocido prestigio.
- g) Que represente una importante fase en desarrollo.
- h) Que haya participado en un evento significativo o que tenga relación con una persona u organización importante.
- i) Que sea de importancia local, regional, nacional o internacional.
- j) Todos los artefactos deberán cumplir el criterio (i) y uno más de (a) a (h).

#### 2.4.2.5. Criterios especiales para la designación de placas de locomotora

- a) Aquéllas de locomotoras que hayan prestado servicios de singular relevancia cultural o histórica.
- b) Las que perpetúan una tradición nominativa ferroviaria y/o placas de la era del vapor incluidas en la colección nacional.
- c) Las que conmemoran personas o eventos significativos en la historia de los ferrocarriles.
- d) Las que son representativas de la evolución del diseño de las placas.
- e) Las que representan la evolución de la política nominativa.

#### 2.4.2.6. Criterios para la enajenación de fondos archivísticos

La Transport Act 1968 autorizó al *British Railways Board* a ofrecer fondos, que por su valor merecieran ser preservados, en primera instancia a la Secretaría de Estado de Educación y Ciencia o, en el caso de fondos escoceses, a la Secretaría de Estado para Escocia. En la práctica, los fondos ferroviarios escoceses han sido siempre cedidos a la *Scottish Record Office* (en la actualidad *National Archives of Scotland*).



En 1975 el Secretario de Estado de Educación y Ciencia ejerció su derecho y requirió tres categorías de fondos que fueron transferidos al *National Railway Museum* (NRM), York. Tras ello, todos los fondos de Gran Bretaña, Inglaterra y Gales fueron ofrecidos, en primera instancia, a la *Public Record Office* y, después, a otros archivos designados de entidades locales.

Al autorizar una enajenación de fondos o elaborar normas a tal fin, el Comité velará especialmente por la continuidad espacial de series de archivos de relevancia histórica.

Al llevar a cabo una enajenación, el Comité puede hacer una oferta a una sola institución o a un grupo de instituciones ordenadas jerárquicamente.

El Comité ha adoptado los siguientes criterios relativos a las instituciones receptoras (RHC 2009, p.19):

- i. Que puedan demostrar que los elementos en cuestión entran en el ámbito de su política coleccionista.
- ii. Que reúnen unos requisitos mínimos (aprobados) de almacenamiento en materia de seguridad: fuego, agua y control ambiental; espacio; y distribución de las instalaciones.
- iii. Que reúnen unos requisitos mínimos (aprobados) para instalaciones de uso público en materia de inspección segura de los archivos bajo control; horario de apertura; servicio rápido de entrega de fondos; catálogo de fondos disponible para el público; equipos para fotocopia; y la prevención de acceso no autorizado a los fondos cerrados.
- iv. Que tienen aprobado un plan a largo plazo.

- v. Que están en disposición de mantener una seguridad financiera a largo plazo.
- vi. Que tengan suficiente liquidez para afrontar los pagos, incluyendo los derivados del transporte (cuando corran por su cuenta).

El receptor debe cumplir todos estos requisitos en el momento de llevarse a cabo la enajenación. Además, el Comité tendrá potestad para introducir otros requisitos en el momento que lo estime conveniente.

#### 2.4.2.7. Criterios para la enajenación de artefactos

La Transport Act 1968 autorizó al *British Railways Board* a ofrecer artefactos, que por su valor merecieran ser preservados, en primera instancia a la Secretaría de Estado de Educación y Ciencia y, posteriormente, si ésta no ejerce su derecho (de adquisición) en un plazo de seis meses, a cualquier otra persona. En 1975 se cambió el procedimiento, desde entonces los artefactos son ofrecidos en primera instancia al *National Railway Museum*<sup>46</sup>.

Al autorizar una enajenación o elaborar normas a tal fin, el Comité procurará el desarrollo de las principales colecciones nacionales de artefactos históricos. Cuando lo estime oportuno, podrá tener en cuenta si los museos están registrados en el *Museums, Libraries and Archives Council*.

Al llevar a cabo una enajenación, el Comité puede hacer una oferta a una sola institución o a un grupo de instituciones ordenadas jerárquicamente. Los criterios que deben reunir las entidades receptores son los mismos que para los artefactos.

#### 2.4.2.8. Cuidado de los elementos designados

---

<sup>46</sup> Creado ese mismo año.

Las entidades receptoras, obviamente, están obligadas a cuidar los elementos que le han sido concedidos. Con todo, no están obligadas a restringir su uso de ninguna forma, ni tienen prohibido realizar modificaciones en ellos, aunque deben informar al Comité de cualquier cambio significativo. De llevarse a cabo la remotorización de una locomotora, por ejemplo, la entidad puede recibir instrucciones para la instalación de un motor original, si la importancia del caso así lo aconsejara; de esta forma se deja abierta la posibilidad para que, en un futuro, un motor pueda reintegrarse con el resto de su locomotora.

Los elementos designados sólo pueden enajenarse con autorización del Comité.

El Comité ha elaborado una serie de cláusulas y condiciones tipo para el cuidado de los elementos enajenados con su autorización. El mismo puede requerir al receptor un compromiso formal de que se atenderá en todo momento a las cláusulas y condiciones acordadas.

#### 2.4.2.9. Normas para el cuidado del patrimonio ferroviario mueble enajenado con autorización del HRC

El Comité dispone de una serie de condiciones estándar para el cuidado de elementos enajenados y puede exigir al receptor un compromiso escrito de que se atenderá a las mismas (RHC 2009, p.22):

##### A. Cláusulas y condiciones para fondos archivísticos

###### 1. Documentación

El receptor deberá mantener unas condiciones apropiadas para la documentación y el acceso a la misma en línea con el *National Archives' Standard for Record Repositories*.

###### 2. Acceso

Se deberá ofrecer un nivel adecuado de acceso al público, teniendo en cuenta los aspectos de seguridad de las personas, que los elementos pueden estar siendo usados y las necesidades futuras de conservación.

### 3. Cuidado y seguridad

A la recepción de los elementos, el receptor se compromete a cuanto sigue:

a) Tomar medidas para asegurar el cuidado a largo plazo del elemento (o elementos) de acuerdo con la norma BS 5454.

b) Mantener el material en una condición adecuada para su exhibición pública o (eventual) inspección.

c) Mantener la seguridad del mismo, en líneas generales, de acuerdo con la norma BS 5454.

### 4. Aseguramiento

Con excepción de las instituciones receptoras cubiertas por garantía del estado, o pertenecientes a entidades locales, se deberá contratar una póliza de seguro contra daños por fuego, inundaciones y/o otras contingencias. A requerimiento del Comité, el receptor deberá presentar evidencia del seguro contratado.

### 5. Enajenación

Todo receptor que desee enajenar un material designado deberá obtener un permiso escrito del Comité, donde se haga referencia al nuevo receptor.

## B. Cláusulas y condiciones para artefactos

### 1. Documentación

El receptor deberá mantener unos sistemas de documentación de acuerdo con los estándares del *Museums, Libraries and Archives Council* (MLA) a efectos del registro museístico.

## 2. Acceso

Se deberá ofrecer un nivel apropiado de acceso público al elemento, teniendo en cuenta aspectos de seguridad de las personas, el hecho que los elementos pueden estar siendo usados y las necesidades futuras de conservación.

## 3. Cuidado y seguridad

A la recepción de los elementos, el receptor se compromete a cuanto sigue:

a) Tomar medidas para asegurar el cuidado a largo plazo del elemento (o elementos) de acuerdo con las directrices del MLA.

b) Llevar a cabo:

b.1. Un informe de las condiciones del material y tomar las fotografías necesarias.

b.2. Llevar un registro de todo trabajo de conservación o restauración, detallando claramente cualquier pieza nueva que se instale, que habrá de ser marcada de forma permanente y datada.

c) Mantener el elemento en condiciones adecuadas para su exhibición pública o cualquier (eventual) inspección.

d) Mantener la seguridad del mismo de acuerdo con las directrices del MLA.

## 4. Aseguramiento

Con excepción de las instituciones receptoras cubiertas por garantía del estado, o pertenecientes a entidades locales, se deberá contratar una póliza de seguro contra daños por fuego, inundaciones y/o otras contingencias. A requerimiento del Comité, el receptor deberá presentar evidencia del seguro contratado.

## 5. Enajenación

Todo receptor que desee enajenar un material designado deberá obtener un permiso escrito del Comité, donde se haga referencia al nuevo receptor.

### 2.4.3. El marco institucional del patrimonio inmueble

#### 2.4.3.1. *Draft Heritage Protection Bill* (Anteproyecto de Ley de Protección del Patrimonio)

---

Publicado en abril de 2008, el proyecto de ley está basado en las propuestas del libro blanco *Heritage Protection for the 21st Century* (La Protección del Patrimonio en el Siglo XXI), incluido en el Programa de Anteproyectos de Ley del Gobierno 2008/09 publicado en mayo de 2008 (EH 2008).

El proyecto de ley quedó finalmente fuera del programa legislativo del gobierno 2008/09, y no ha sido incluido en el programa de anteproyectos 2009/10. El gobierno, sin embargo, sigue comprometido con el anteproyecto y lo introducirá en cuanto tenga oportunidad (ibíd.). El *Draft Heritage Protection Bill* (DHPB) sustituiría cuatro *Acts of Parliament* (leyes de Westminster) que afectan al patrimonio histórico a fin de hacer el sistema más eficiente e inclusivo. Con todo, la agencia gubernamental English Heritage (EH) estima que las medidas claves del libro blanco podrán llevarse a efecto con el concurso voluntario de las partes implicadas.

En lo que respecta a Inglaterra, el DHPB presenta (entre otras) las siguientes novedades (ibíd., p.15):

a) Un registro unificado (disponible en Internet) que incluirá edificios y estructuras, yacimientos arqueológicos, espacios abiertos de patrimonio, sitios subacuáticos y los de Patrimonio de la Humanidad.

b) Un proceso unificado de designación (o “registro”) basado en el interés arquitectónico, histórico, arqueológico o artístico que sustituirá a las cuatro figuras actuales: *listing*, *scheduling*, *designation* y *registration* (v. Tabla 4. *El sistema de protección del patrimonio histórico en Inglaterra*).

c) Traspaso de las competencias de designación del patrimonio terrestre de la Secretaría de Estado a English Heritage.

d) La obligación de English Heritage de consultar a los propietarios de bienes antes de su designación, teniendo aquéllos el derecho a recurrir las decisiones ante la Secretaría de Estado.

e) Un régimen unificado de *Heritage Asset Consent* (HAC) (Permisos de Bienes de Patrimonio) que incluirá *Listed Buildings* (Edificios Catalogados) y *Scheduled Monument Consent* (Permisos de Monumentos Protegidos), siendo administrado por las autoridades locales.

f) La introducción de un marco legal para los *Heritage Partnership Agreements* (HPA) (Convenios de Patrimonio) que dará autorización a la propietarios de sitios grandes y complejos para llevar a cabo trabajos pequeños y repetitivos sin tener que solicitar un permiso en cada actuación.

g) Hacer legalmente responsables a las autoridades locales de Urbanismo para que mantengan el acceso a los *Historic Environment Records* (HER) (Registros de Patrimonio Histórico).

h) Ratificación de las medidas adoptadas en julio de 2008 sobre la obligación legal de las entidades locales de designar áreas de conservación con sus respectivos planes de gestión. Las mismas establecen que la demolición de una estructura no registrada en un área de conservación, sin permiso de Urbanismo, es una infracción penal.

El estudio de impacto del anteproyecto de ley ha llevado a cabo una estimación de los costes de la reforma, los cuales serán soportados por English Heritage y el *Department of Culture, Media and Sport* (DCMS).



Tabla 4. El sistema de protección del patrimonio histórico en Inglaterra

En la actualidad	Designación por la Secretaría de Estado			
	<i>listing</i>	<i>scheduling</i>	<i>designation</i>	<i>registration</i>
Con la reforma del DHPB	Proceso unificado de designación por EH según el especial interés arquitectónico, histórico, arqueológico o artístico.			

Fuente: elaboración propia a partir de EH 2008, p.15.

El Gobierno se compromete a elaborar un proyecto de *Planning Policy Statement* (Declaración de Política Urbanística) relativo al patrimonio histórico, de forma paralela al DHPB, que sustituirá las *Planning Policy Guidance* (PPG) 15 y 16. La importancia de esta medida fue puesta de manifiesto por el Comité de la Cámara de los Comunes para la Cultura, los Medios y el Deporte, en su informe de julio de 2008 sobre el DHPB.

#### 2.4.3.2. El Proyecto de Ley de Urbanismo

En relación con este proyecto de ley, el Railway Heritage Committee (RHC), en un memorando presentado a la Comisión de Cultura, Medios y Deporte de la Cámara de los Comunes, dice:

3. El equilibrio entre el patrimonio y las necesidades de promoción en la política de urbanismo

3.1 El Libro Blanco debería asegurar que el patrimonio tenga como mínimo un reconocimiento igual que el urbanismo. Los planes de ordenación regional y local deberían poner énfasis en el carácter histórico y en los vestigios del pasado. El patrimonio juega un papel importante en la "identidad local", lo que debería ser algo muy a tener en cuenta en las decisiones de urbanismo. A las áreas de interés natural se les debería conceder un "valor patrimonial", así como a las antiguas zonas industriales, como los ferrocarriles clausurados, para asegurar una adecuada consideración en el proceso de planificación (Cámara de los Comunes 2006, p.301).

El Proyecto de Ley que recoge las propuestas del libro blanco *Planning for a Sustainable Future* (Urbanismo para un Futuro Sostenible) fue admitido a trámite por la Cámara de los Comunes en noviembre de 2007 y

recibió la Sanción Real en diciembre de 2008. El mismo presenta las siguientes novedades (EH 2008, p.17):

1. La creación de un nuevo sistema de *consent* (permisos) para proyectos de infraestructura de interés nacional con directrices emanadas a nivel de Ministerio, estableciendo el marco para la toma de decisiones por las Comisiones de Planificación de Infraestructuras.

2. Se llevan a cabo varias modificaciones de los regímenes urbanísticos municipal y nacional para agilizarlo y hacerlo más eficiente.

3. Establece una *Community Infrastructure Levy* (Derechos por Infraestructura Comunitaria) que deberán satisfacer los propietarios de terrenos una vez reciban autorización para construir.

El *Consultation Paper on a new Planning Policy Statement 4: Planning for Sustainable Economic Development*, publicado en diciembre de 2007, pone de relieve la importancia de que las autoridades locales encuentren nuevos usos para los edificios vacíos o en estado de abandono, incluyendo los edificios históricos, sobre la base de su potencial para la regeneración económica y urbanística, a la vez que contribuyen a preservar el patrimonio histórico.

#### 2.4.3.2.1. Principios de Conservación

English Heritage publicó en abril de 2008 unos *Conservation Principles, Policies and Guidance* (Principios de Conservación, Políticas y Guía de actuación) para uso de su personal aunque también con idea de que fuesen adoptados por las autoridades locales, propietarios, promotores y el sector en general.

Se estableció un marco para la gestión sostenible del patrimonio histórico en base a seis principios (EH 2008, p.17-8):

- a) El patrimonio histórico es un recurso compartido.
- b) El patrimonio histórico debe estar abierto a cualquier persona que desee colaborar en su sostenimiento.
- c) Es primordial entender el significado de los lugares.
- d) Los lugares de especial importancia deben ser gestionados de forma sostenible.
- e) Las decisiones que impliquen cambios deben ser razonables, transparentes y consistentes.
- f) El aprendizaje y la documentación del proceso de toma de decisiones son esenciales.

El documento establece además una tipología de tipos de valor asociados al lugar: de evidencia, histórico, estético y comunitario. Estos tipos de valor son diferentes de los valores instrumentales asociados al patrimonio, como pueden ser el valor económico o el valor para el aprendizaje y entretenimiento. A resultas de ello, puede ocurrir que el valor de un patrimonio no se traduzca en valor de mercado.

Los Principios establecen un procedimiento para la valoración del patrimonio histórico y detallan su aplicación, en las decisiones que implican cambio, en lugares de relevancia histórica. Así mismo, definen las políticas y directrices relativas a la gestión rutinaria, mantenimiento, renovación periódica, reparación, restauración, trabajos nuevos y modificaciones, integración de la conservación con otros intereses públicos y su potencial de desarrollo.

#### 2.4.3.3. *Comprehensive Spending Review (Revisión Global del Gasto)*

Como es sabido, la celebración de los Juegos Olímpicos de 2012 en Londres está suponiendo un drenaje de recursos del Heritage Lottery Fund (HLF) que, de otro modo, se habrían destinado a la protección del

patrimonio histórico; el resultado se puede apreciar claramente en el Gráfico 2. *HLF. Valor de las ayudas de capital en términos reales*. Para el trienio de la *Comprehensive Spending Review (CSR)*, English Heritage anunció que aumentaría sus ayudas a fondo perdido en 7 millones de libras esterlinas, desde los 123,7 millones de 2007/08 (del período anterior) a 130,8 millones en 2010/11; en términos reales una reducción del 2,8% (EH 2008, p.18). En 2008/09 el gasto final fue de 132,7 millones, un 2,6% más que el año anterior (EH 2009c).

Los *Departmental Strategic Objectives (DSOs)* del DCMS tienen una relevancia clara para el patrimonio histórico: el primero, favorecer un disfrute más amplio de la cultura, los medios y el deporte; el segundo, el apoyo al talento y la excelencia en esos ámbitos.

#### 2.4.3.4. III Plan Estratégico del Heritage Lottery Fund (HLF)

En abril de 2008 el HLF publicó el documento *Valuing our heritage: investing in our future*, donde se recoge su estrategia para el período 2008/13. Habiendo renovado su procedimiento de concesión de ayudas, el HLF confirmó que a partir de 2009 sus ayudas sufrirían un notable descenso. Si en 2007/08 ascendieron a 277 millones de libras en 2008/09 fueron 160,8 millones, en términos reales un descenso del 43% (EH 2008; 2009c).

Según la entidad, no cambiará de sus políticas el carácter prioritario de la conservación, la participación y el aprendizaje. Un objetivo clave de la estrategia, afirma, es hacer más simple los procedimientos de solicitud y evaluación. Se utilizará Internet a tal efecto y se ofrecerá, cuando sea necesario, un servicio de ayuda con asesores especializados para reducir el riesgo en el desarrollo de los proyectos, aumentar la calidad global de los

mismos y ofrecer apoyo adicional a quienes solicitan ayudas por primera vez (EH 2008, p.19).

#### 2.4.3.5. Las diferentes categorías de protección

Aunque nos centraremos en el patrimonio industrial, en la Tabla 5. *La gestión del patrimonio histórico en Inglaterra* aparecen, a modo de sinopsis, las diferentes tipologías de intervención pública en materia de patrimonio.

##### a) *Scheduled Monuments* (Monumentos Protegidos)

Son aquellos sitios, estructuras y edificios de interés histórico, arquitectónico, tradicional, artístico o arqueológico, protegidos por la *Ancient Monuments and Archaeological Areas Act 1979*, entre los cuales se encuentran las “estructuras industriales”.

Al contrario que los *listed buildings* (edificios catalogados), los *scheduled monuments* (monumentos protegidos) no están graduados, aunque en un futuro, según establece el DHPB, también lo estarán. En abril de 2009 existían 19.721 monumentos protegidos en Inglaterra lo que supone un incremento de 374 (1,9%) respecto a 2002<sup>47</sup> (EH 2009a, p.19).

---

<sup>47</sup> Año base en que por primera vez se llevaron a cabo informes del tipo *Heritage Counts*, (en 2002 *State of the Historic Environment*).

### b) *Listed Buildings* (Edificios Catalogados)

Son edificios de especial interés arquitectónico o histórico que están legalmente protegidos. El 1 de abril de 2005 English Heritage asumió la responsabilidad de administrar la lista, anteriormente en manos del propio DCMS. Con todo, la Secretaría de Estado aún toma las decisiones sobre catalogación de edificios.

En 2009 existían 373.892 edificios catalogados, el 8% eran de Grado I y Grado II\*, el 92% de Grado II. Cabe precisar que estas entradas pueden estar referidas a grupos de edificios, por lo que el número real (aun siendo desconocido) es obviamente mayor. Con anterioridad se han estimado en unos 500.000, aunque el *Institute of Historic Building Conservation* (IHBC) ha estimado la cifra entre 630.000 y 895.000 (EH 2008, p.25; EH 2009a, p.19).

### c) *Historic areas and open spaces* (Áreas históricas y espacios abiertos)

Bajo este epígrafe se agrupan varias tipologías:

#### c.1. *Conservation Areas* (Áreas de Conservación)

Las *Conservation Areas* son aquéllas de especial interés arquitectónico o histórico cuya apariencia o carácter se desea preservar o mejorar, en 2009 existían en Inglaterra 9.634 (EH 2009b).

#### c.2. *National Parks and Areas of Outstanding Natural Beauty* (Parques Nacionales y Áreas de Especial Atractivo)

#### c.3. *Ancient Woodland* (Bosques Antiguos<sup>48</sup>)

El DCMS ha encomendado a English Heritage el desarrollo de un nuevo programa de *designation* estratégico que representa una evolución, desde

---

<sup>48</sup> Reciben esta denominación las superficies continuamente pobladas de bosque desde 1600.

la designación reactiva (sobre la marcha) a la identificación de temas o áreas geográficas específicos en los que English Heritage deberá concentrar sus recursos.

En 2009 el número de Sitios Patrimonio de la Humanidad (SPH) en Inglaterra ascendía a 18. El DHPB daría por primera vez reconocimiento legal a los mismos, incluyéndolos en un único Registro de Patrimonio de Inglaterra y obligando a su inclusión en los *Historic Environment Records* (EH 2009a, p.19; EH 2008, p.24).

Tabla 5. La gestión del patrimonio histórico en Inglaterra

<b><i>Designated Heritage Assets</i></b> <b>(Bienes de Patrimonio Designados)</b>	<b><i>Historic Areas and Open Spaces</i></b> <b>(Áreas Históricas y Espacios Abiertos)</b>	<b><i>Acquiring Information on the Historic Environment</i></b> <b>(Información sobre el Patrimonio Histórico)</b>
<i>World Heritage Sites</i> (Sitios Patrimonio de la Humanidad)	<i>Conservation Areas</i> (Áreas de Conservación)	<i>Historic Environment Records Online (HERs)</i> (Registros de Lugares Históricos en Internet)
<i>Scheduled Monuments</i> (Monumentos Protegidos)	<i>Natural Parks and Areas of Outstanding Natural Beauty</i> (Parques Nacionales y Áreas de Especial Atractivo)	<i>Historic Landscape Characterisation</i> (Caracterización de Paisajes Históricos)
<i>Listed Buildings</i> (Edificios Catalogados)	<i>Ancient Woodland</i> (Bosques naturales)	
<i>Registered Parks and Gardens</i> (Parques y Jardines Registrados)		
<i>Historic Battlefields</i> (Campos de Batalla Históricos)		
<i>Marine Heritage Sites</i> (Sitios de Patrimonio Subacuático)		

Fuente: adaptado de English Heritage 2009a, p.19.

#### 2.4.3.6. Historic Environment Records (Registros de Patrimonio Histórico)

Los *Historic Environment Records* (HERs) son servicios de información que ofrecen acceso a los recursos de patrimonio histórico de cualquier localidad. También conocidos como *Sites and Monuments Records* (SMRs) (Registro de Monumentos y Sitios), juegan un papel importante en tanto que informan la gestión del patrimonio histórico, particularmente el sistema de urbanismo, constituyendo igualmente un importante recurso público y educacional, por lo que deben estar accesibles. En abril de 2008 existían 75 HERs, de los que 19 estaban disponibles en Internet, en 2009 ya eran 32 (+68%), de los cuales 16 son accesibles a través de *Heritage Gateway*, motor de búsqueda electrónico para el acceso a los HERs (EH 2009a, p.19).

Por otro lado, la *Historic Landscape Characterisation* (Caracterización de Paisajes Históricos) es una herramienta tecnológica basada en los Sistemas de Información Geográficos. Se utiliza para describir el carácter histórico de los lugares (tal como son hoy en la actualidad) y para conocer cómo los cambios en el pasado han moldeado su aspecto actual, en 2009 el 81% de la superficie de Inglaterra estaba cartografiada con esta herramienta (EH 2008, p.28; EH 2009b).

#### 2.4.3.7. El patrimonio histórico en riesgo

Desde 1998 English Heritage publica anualmente un *Register of Buildings at Risk* (Registro de Edificios en Riesgo) de los edificios catalogados. En la edición de 1999 se establecieron unos niveles básicos contra los que contrastar los datos observados.

En Julio de 2008 English Heritage publicó el primer registro *Heritage at Risk* (HAR) (Patrimonio en Riesgo), reuniendo de esta forma los edificios catalogados de Grados I y II\* en Inglaterra (exceptuando los lugares



religiosos). El primer HAR suponía el 12% de los recursos históricos, catalogados como nacionales, en Inglaterra; añadiendo los monumentos protegidos el porcentaje asciende al 17% de los recursos catalogados como nacionales.

Una de las novedades más relevantes del DHPB es el *Heritage at Risk Register* (Registro de Patrimonio en Riesgo) que, incluyendo todos los recursos catalogados como nacionales, acompañará a un único *Heritage Register* de Inglaterra.

Un rasgo interesante del sistema HAR es que, siendo actualizado anualmente, resulta fácil comparar la evolución del estado del patrimonio en el conjunto de Inglaterra.

Si la mayoría de los edificios *listed* (catalogados) son viviendas y locales comerciales, los *scheduled monuments* (monumentos protegidos) son yacimientos arqueológicos, como enterramientos y ruinas de estructuras antiguas, a menudo sin valor de mercado, por lo que los propietarios no suelen tener incentivo alguno para su mantenimiento. Como resultado, una elevada proporción de ellos (más de una quinta parte) se encuentra en riesgo, principalmente a causa de procesos naturales (i.e. invadidos por la maleza o especies animales).

En 2009, 969 edificios protegidos de Grados I y II\* fueron clasificados en riesgo, en esta situación se encuentran el 3,1% de todos los edificios con este grado de protección (EH 2009a, p.20).

En 2008 se publicó el primer informe nacional *Scheduled Monuments at Risk* (Monumentos Protegidos en Riesgo). El estudio evaluó 19.709 monumentos protegidos analizando en detalle cada uno de ellos, su entorno y la medida del riesgo, estableciendo prioridades de actuación y

gestión del monumento. En 2009, 3.535 fueron considerados en riesgo, el 18% del total analizado (EH 2009a, p.20).

En la categoría de *Landscapes at Risk* (Paisajes en Riesgo), el primer estudio de ámbito nacional<sup>49</sup> (2008) consideró en alto riesgo el 7% de los 1.595 parques y jardines catalogados, también se han estudiado las categorías de *Battlefields at Risk* (Campos de Batalla en Riesgo) y *Maritime Heritage at Risk* (Patrimonio Marítimo en Riesgo) (EH 2008, p.32).

#### 2.4.3.8. La gestión del patrimonio

Las entidades locales tienen un papel importante en la protección y gestión del patrimonio histórico y, en el futuro, con las reformas del *Draft Heritage Protection Bill* (DHPB) (Anteproyecto de Ley de Protección del Patrimonio), será aún mayor; tendrán entonces competencias sobre la gran mayoría de bienes de patrimonio. Además, seguirán teniendo las competencias para la designación de *Conservation Areas*, debiendo desarrollar planes de gestión para ellas, y tendrán la obligación legal de mantener u ofrecer acceso a un *Historic Environment Record* (HER) (EH 2008, p.46).

El DHPB les otorga competencias sobre un régimen unificado de permisos de patrimonio que incluirá los *Listed Buildings* (Edificios Catalogados) y el *Scheduled Monument Consent* (Permisos de Monumentos Protegidos) en un proceso único y simplificado de *Heritage Asset Consent* (Permisos de Bienes de Patrimonio). Los *Conservation Area Consent* (Permisos de Áreas de Conservación) dejarán de existir como tal incorporándose a los permisos de urbanismo.

---

<sup>49</sup> Entiéndase “inglés”.

Las entidades locales juegan un papel destacado a través del régimen de permisos de patrimonio. Las decisiones tomadas en el marco de la planificación urbanística y que afectan al patrimonio histórico pueden ser consultadas en los departamento competentes del gobierno – *Communities and Local Government* y *Department for Culture, Media and Sport* (DCMS) – y en *The Garden History Society* (Sociedad de Historia de los Jardines). En 2008/09 el número de licencias de urbanismo concedidas en Inglaterra ascendió a casi 489.000, un 18% menos que el ejercicio anterior (EH 2009a, p.20).

Tipología de la intervención pública en el patrimonio:

1. *Listed Building Consent* (LBC) (Permisos de Edificios Catalogados)

El régimen de autorizaciones para la modificación o demolición de edificios catalogados es gestionado por las autoridades locales, siendo preceptiva la consulta a English Heritage en los casos de edificios catalogados con los Grados I y II\*. El total de solicitudes de LBC resueltas ascendió en 2008/09 a 30.400, un 10% menos que en 2007/08 (EH 2008, p.34; EH 2009a, p.20).

2. *Scheduled Monument Consent* (SMC) (Permisos de Monumentos Protegidos)

Este tipo de autorizaciones son exigidas para la modificación de todo *scheduled monument*. El número de permisos concedidos en 2008/09 ascendió a 870, el 10% menos que el año anterior, un nivel similar al de 2002/03 (EH 2009a, p.24).

3. *Conservation Area Consent* (CAC) (Permisos de Áreas de Conservación)

El número de permisos ascendió a 3.500 en 2007/08 (ibíd.).

4. *Planning Applications* (Solicitudes de Urbanismo) de *Registered Parks and Gardens* (Parques y Jardines Registrados)

*The Garden History Society* (GHS) es un organismo consultivo público que actúa en los casos de parques y jardines inscritos en el *Register of Parks and Gardens of Special Historic Interest* (Registro de Parques y Jardines de Especial Interés Histórico) de English Heritage. En 2008/09 se registraron en Inglaterra 802 solicitudes de urbanismo sobre parques y jardines registrados (EH 2008; EH 2009, p.20).

5. Gestión de Sitios Patrimonio de la Humanidad (SPH)

En 2009 los 18 SPH de Inglaterra disponían de planes de gestión para compatibilizar la conservación, acceso y uso sostenible con las necesidades de las comunidades locales (EH 2009a, p.20).

2.4.3.9. Los agentes y sus recursos

a) La financiación del patrimonio histórico

Una de las tendencias más preocupantes a medio plazo es la reducción de las ayudas del HLF, una de las fuentes de financiación más importantes. En 2008/09 la financiación procedente de English Heritage ascendió a 132,7 millones de libras, un 2,6% más que el año anterior, y la del HLF se redujo a 160.8 millones, un 43% menos (EH 2009a, p.20-1). En la Tabla 6. *HLF. Valor de las ayudas de capital (UK)* se muestra la evolución de la financiación a fondo perdido del HLF desde que en 1994 empezara a conceder estas ayudas. Estas magnitudes son independientes de la aportación del sector privado, del que no existen estadísticas oficiales aunque sí estimaciones.

Por otro lado cabe señalar la importancia del denominado “tercer sector” (el voluntariado) en la gestión de los recursos de patrimonio histórico. Éste es el caso del *National Trust*, la mayor organización británica de voluntarios, en la gestión de propiedades y paisajes históricos. Sus ingresos ascendieron en 2008/09 a 423 millones de libras, un 9% más que en 2007/08, cuando sólo los socios aportaron 111,7 millones. Superando la financiación de aquél la aportación conjunta de las entidades públicas English Heritage y el HLF, la cifra revela por sí misma el dinamismo y poder de la sociedad civil en Gran Bretaña.

Aunque de menor tamaño, son innumerables las organizaciones de voluntarios en todo el país, tanto nacionales como locales, involucradas en el sostenimiento del patrimonio histórico. Entre ellas cabe señalar *Heritage Link* (HL), una federación de entidades creada en 2002 y que en 2008 representaba a 86 organizaciones. Según el informe *How we do it: the scale and scope of voluntary organizations in the heritage sector* (Cómo lo hacemos: tamaño y ámbito de las organizaciones de voluntarios en el sector del patrimonio), English Heritage fue la fuente de financiación externa, de ingresos corrientes, citada con más frecuencia, y el HLF para los proyectos de inversión. Los ingresos propios son varios: cuotas de socios, publicaciones, eventos, patrocinio, etc.

#### b) Sector público

English Heritage gestiona la mayor parte del régimen de protección del patrimonio, tiene el carácter de asesor legal del gobierno británico en materia de patrimonio histórico y es la principal fuente de ayudas aparte del HLF; de ambas entidades procede el grueso de la financiación

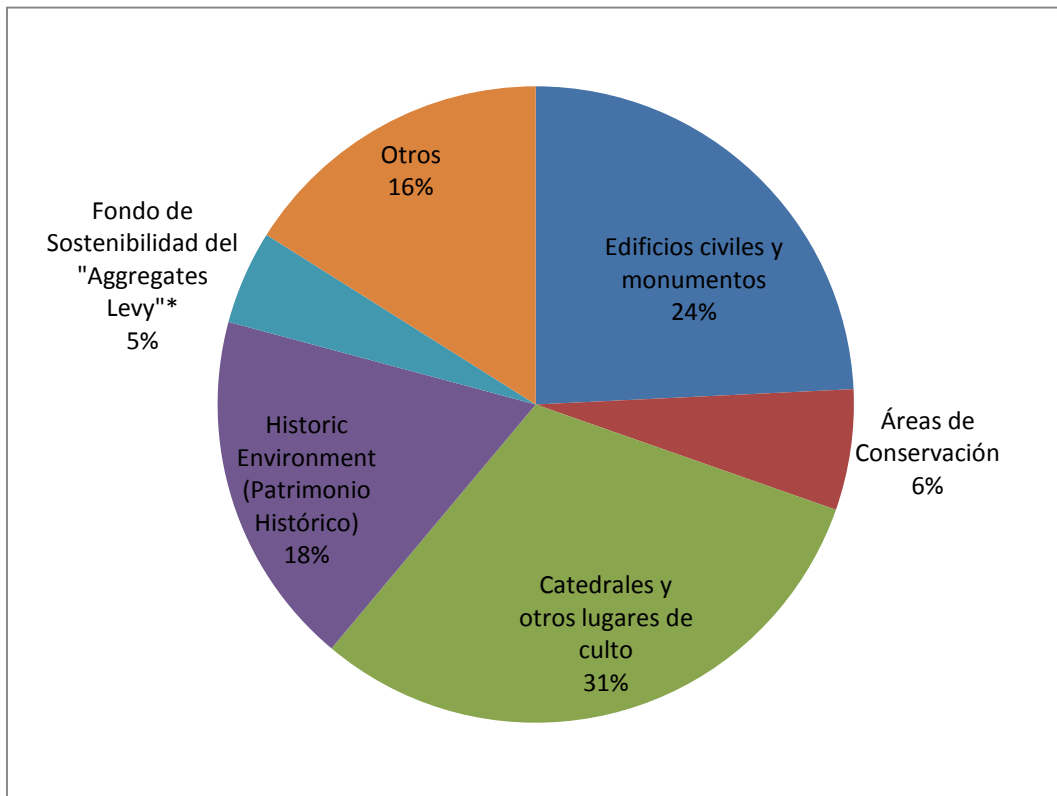
concesional<sup>50</sup> para la protección de edificios. English Heritage lleva a cabo investigación, mantiene el *National Monuments Record* y pone su conocimiento experto al servicio de las entidades locales y organizaciones de voluntariado; además, mantiene y abre al público más de 400 propiedades históricas. Sus ingresos en 2007/08 ascendieron a 178,6 millones de libras, de los cuales un tercio procedía del DCMS. Las ayudas finalistas<sup>51</sup> distribuidas ese ejercicio alcanzaron 32,6 millones de libras. La distribución de las ayudas en los principales epígrafes puede apreciarse en el Gráfico 1. *Ayudas finalistas de capital de English Heritage 2008/09 (millones de £)*.

---

<sup>50</sup> Subvenciones de capital.

<sup>51</sup> *Grants*.

Gráfico 1. Ayudas finalistas de capital de English Heritage 2008/09 (millones de £)



Fuente: English Heritage 2009c.

\*Concede ayudas para investigación arqueológica, trabajos de reparación y conservación, y la evaluación del impacto de la actividad económica sobre el patrimonio histórico.

English Heritage es una agencia ejecutiva del Gobierno tipo *Non-Departmental Public Bodies* (NDPB)<sup>52</sup>, creada en 2001. Depende del DCMS como otras de similar carácter (EH 2008, p.38):

- Churches Conservation Trust (CCT)
- National Heritage Memorial Fund (NHMF)
- Historic Royal Palaces (HRP)
- The Royal Parks
- Royal Household
- The Greenwich Foundation

<sup>52</sup> Organismos públicos autónomos.

- The Commission for Architecture and the Built Environment (CABE)
- VisitBritain

Otra importante fuente de financiación del patrimonio histórico en el medio rural son los varios programas que gestiona el *Department for the Environment, Food and Rural Affairs* (DEFRA). La labor de English Heritage y el conjunto del sector ha hecho que el apoyo al patrimonio por parte del *Rural Development Programme* (England), para 2007/13 (RDPE), con un presupuesto de 3.900 millones de libras (más del doble que en el período 2000/07), esté asegurado en un futuro. El patrimonio será uno de los capítulos de gasto del RDPE Axis 3 distribuidos por las *Regional Development Agencies*, a los grupos de acción local LEADER, como parte del compromiso cada vez mayor del programa con las acciones a nivel de base.

El gasto de las *Regional Development Agencies* (RDAs) y los Fondos Estructurales Europeos, aunque no exista una contabilidad a tal efecto, también tienen un impacto considerable sobre el patrimonio, al igual que los *Research Councils*.

#### c) El Heritage Lottery Fund (HLF): de 1994/95 a 2007/08

El HLF es la principal fuente de financiación del patrimonio histórico en el Reino Unido, por consiguiente, los recursos de que dispone y sus prioridades en la asignación de las ayudas tienen una importancia fundamental. El ejercicio 2007/08 coincidió con el fin de su segundo plan estratégico 2002/08.

Desde su creación en 1995 hasta 2008/09, el HLF ha otorgado 33.943 ayudas por valor de 4.400 millones de libras, el 40% a las autoridades locales. La distribución regional de los fondos es desigual, habiendo



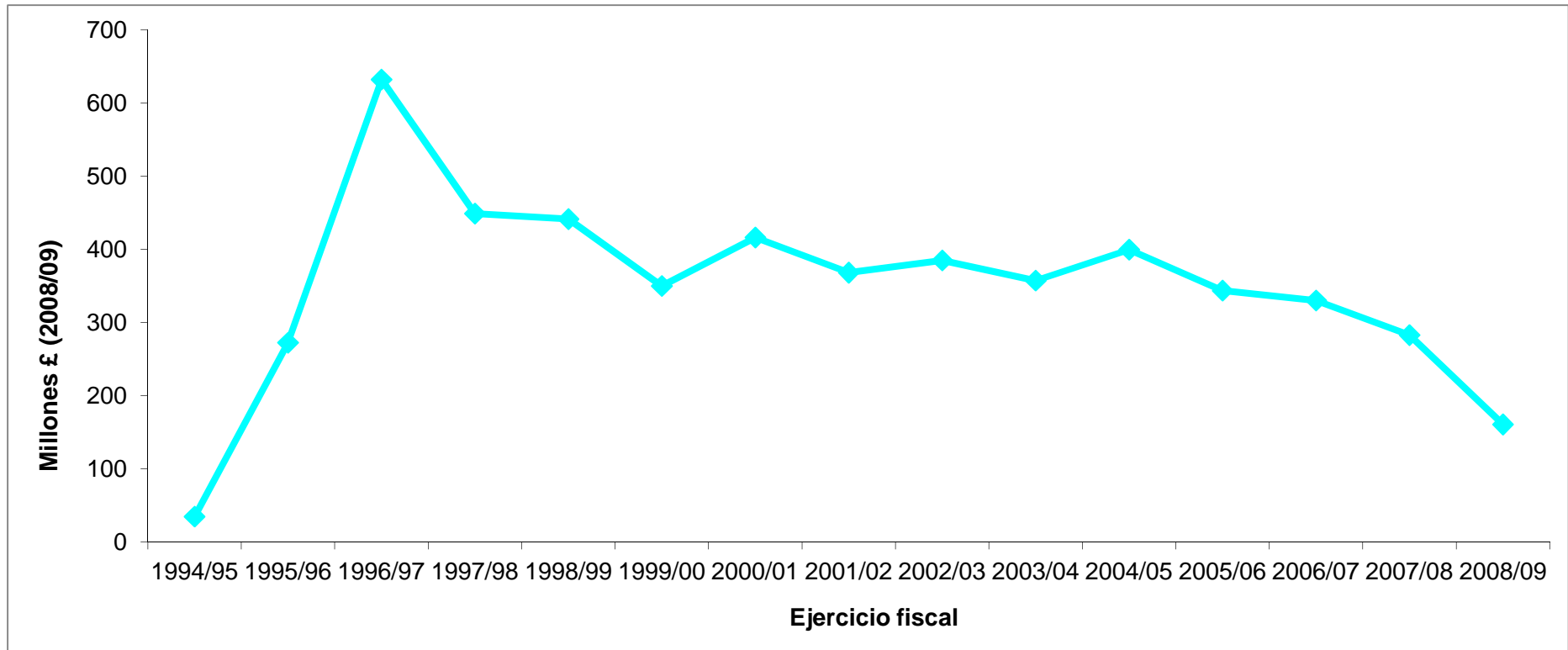
recibido Londres y Escocia dotaciones relativamente mayores (EH 2008, p.39; EH 2009c).

Las dotaciones del epígrafe *Industrial Maritime and Transport*, donde se incluyen las ayudas a los ferrocarriles turísticos, han ascendido durante estos 14 años a 369 millones de libras, distribuidas en 956 proyectos, lo que supone el 2,8% de las ayudas y el 8,4% del gasto, con una tasa de aprobación del 66,5%. La mayor parte del gasto (64,6%) corresponde al programa *Heritage Grants*. El HLF da prioridad a las organizaciones sin ánimo de lucro y no concede subvenciones de capital para la conservación de edificios históricos de propiedad privada (EH 2008, p.40).

De las ayudas concedidas en los 15 años de 1994/95 a 2008/09, el 74,6% han sido inferiores a 50.000 libras y suponen el 7,6% de los fondos; el 28% se ha destinado a 254 proyectos de más de 5 millones de libras (EH 2009c).

Con el tercer plan estratégico, a partir de 2008/09, se reducirá el número de ayudas de mayor importe, llevándose a cabo un esfuerzo adicional para simplificar el procedimiento de solicitud, lo que favorecerá a los pequeños proyectos comunitarios.

Gráfico 2. HLF. Valor de las ayudas de capital en términos reales



Fuente: Heritage Counts 2009c.

Tabla 6. HLF. Valor de las ayudas de capital (UK)

Año	Valor de las ayudas de capital (millones £)	Valor de las ayudas de capital (millones £ de 2008/09)
1994/95	24,6	35,0
1995/96	197,5	272,4
1996/97	475,2	631,8
1997/98	346,4	448,8
1998/99	347,7	441,3
1999/00	281,1	349,9
2000/01	338,8	416,2
2001/02	306,4	368,1
2002/03	330,5	384,7
2003/04	315,6	357,2
2004/05	362,7	399,6
2005/06	317,7	343,6
2006/07	314,4	330,1
2007/08	276,7	282,8
2008/09	160,8	160,8
Diferencia 2008/09 respecto 2002/03	-51%	-58%
Diferencia 2008/09 respecto 2007/08	-42%	-43%

Fuente: Heritage Counts 2009c.

#### 2.4.3.10. El empleo en el sector

Para mantenerse y llevar a cabo sus funciones, el patrimonio histórico necesita un personal adecuado con las capacidades necesarias para un amplio abanico de ocupaciones. *Heritage Counts 2004* estableció como indicador de empleo el número de ocupados en museos y servicios

de patrimonio en Inglaterra tal como es contabilizado por la *Annual Business Inquiry (ABI)* de la *Office for National Statistics*; en 2007 la cifra ascendió a 35.000 personas (EH 2009c).

En 2007/08, los empleados de las organizaciones que conforman el sector del voluntariado de patrimonio eran 11.400, 6.060 fijos a tiempo completo, 2.640 fijos a tiempo parcial, 2.190 por temporada y 390 por obra y servicio (EH 2009c). Estas organizaciones son muy heterogéneas en tamaño: 21 (un cuarto de los miembros de *Heritage Link*) funcionaban sin *staff* (empleados), 10 tenían un solo empleado a tiempo parcial, 20 tenían entre 1 y 5 empleados, y sólo siete tenían más de 100 empleados; en casi

todos los casos propietarios o gestores de los sitios. El *National Trust* empleaba a 7.596 personas en 2007/08 en Inglaterra, Gales e Irlanda del Norte (EH 2008, p.42).

Tabla 7. El empleo en las entidades de voluntariado de patrimonio 2007/08\*

Empleados fijos a tiempo completo	6.060
Empleados fijos a tiempo parcial	2.640
Contratados por temporada	2.190
Contratados por obra y servicio	390
Grupos locales	120
Total	11.400

\*Datos de las 68 entidades de Heritage Link

Fuente: Heritage Counts 2009c.

La cifra de 11.400 empleados en 2007/08 está probablemente subestimada al no estar incluidas todas las organizaciones de voluntariado del sector. Lo que está claro es que el número de voluntarios, 427.000 ( $\pm$  35.000), supera ampliamente el de empleados;

sólo en el *National Trust* trabajaban 52.264 voluntarios (EH 2009d).

#### 2.4.3.11. La formación profesional

El *National Heritage Training Group* (NHTG) publicó dos estudios en 2008: *Traditional Building Craft Skills in England* y *Built Heritage Sector Professionals: Current Skills, Future Training*. Ese mismo año, English Heritage y *Historic Scotland* publicaron *Identifying Activity and Skills Needs in Buildings History* (Identificación de las Necesidades de Actividad y Competencias en Historia de los Edificios) (EH 2008, p.43-44).

El *Heritage Lottery Fund Training Bursaries Programme* (Programa de Becas de Formación del HLF) consta de 10 especialidades formativas, 8 de ellas en Inglaterra. Otro programa reseñable son los *Historic Environment Traineeship (HET) Schemes*, desarrollado por English Heritage para la formación de personal directivo en la nueva legislación de patrimonio.

El número de alumnos que inician programas formativos de ocupaciones manuales relacionadas con el patrimonio está en descenso. En 2008/09 había 4.870 aprendices y 7.255 becarios, ambos en primer curso, lo que en relación a 2007/08 supone una disminución del 20 y el 18% respectivamente; el nivel actual es equivalente al de principios de la década (EH 2009c).

En 2008 comenzó de forma experimental el *Heritage Apprenticeship Programme* que tiene una duración de tres años. Los aprendices cursan los estudios normales (ICA/D) de una escuela de construcción los dos primeros años y el tercero hacen prácticas en empresas del programa *Construction Skills* (organización vinculada a la patronal). Este programa se basa en los *National Occupational Standards for the Heritage Skills NVQ Level 3* y, una vez completado con éxito, otorga el derecho a la titulación del mismo nombre (EH 2008, p.45).

Con todo, de los 109.000 ocupados (en Inglaterra) en restauración de edificios históricos menos de una tercera parte están formados para trabajar con materiales tradicionales. Esta falta de mano de obra no sólo se da en oficios manuales, es aún más patente entre arquitectos e ingenieros especializados en conservación<sup>53</sup> (Rypkema 2009). Ello da una idea de las perspectivas profesionales en este campo: “la restauración genera empleos estables, bien retribuidos, sostenibles, productivos e intensivos en mano de obra” (ibíd., p.115).

---

<sup>53</sup> “Traditional building craft skills: skills-needs analysis of the built heritage sector. England, 2008”. National Heritage Training Group. Citado en Rypkema 2009, p.115

#### 2.4.3.12. Los usuarios del patrimonio histórico en Inglaterra

##### i. Las grandes cifras del sector

---

La participación en actividades de patrimonio histórico tiene diversas formas: visitas a los sitios, adhesión a alguna de las muchas organizaciones de patrimonio, voluntariado, etc. Obviamente, la primera modalidad es la más frecuente. Según el informe *Taking Part 2009*, el 56,9% de los adultos visitaron al menos dos sitios de patrimonio en el año 2008/09. En 2008 tuvieron lugar 3.717 eventos y actividades durante los *Heritage Open Days* (Jornadas Abiertas de Patrimonio), un incremento del 6% sobre el año anterior y del 71% respecto a 2002. En 2008/09 el *National Trust* tenía 3.599.000 socios y English Heritage 687.000, lo que en relación a 2001/02 representa un incremento del 27 y 54% respectivamente (EH 2009, p.22).

De acuerdo con el *Survey of Visits to Visitor Attractions* de VisitBritain, los visitantes de los 791 sitios patrimonio que respondieron en 2007 fueron 44,3<sup>54</sup> millones, lo que supone un incremento del 2% respecto a 2006. La cifra, con todo, está claramente subestimada dado que hay sitios que no responde y otros que no llevan un registro de visitas. La medición de las visitas a sitios gratuitos presenta cierta dificultad ya que algunos no cuentan con personal. English Heritage llevó a cabo un estudio para su estimación en 2007, con el resultado de 6,19 millones de visitas ( $\pm 2,04$ ) a 243 sitios (EH 2009d).

Desde 2006 el DCMS elabora el informe *Taking Part* cuya información clave sobre las motivaciones del usuario de patrimonio histórico se publica anualmente en *Heritage Counts*. Los estudios han permitido determinar una serie de hechos relevantes y factores clave:

---

<sup>54</sup> Visitas a los sitios que respondieron al cuestionario en 2007 y 2008.

1. El ser llevado de pequeño a un sitio de patrimonio es el factor explicativo más importante de la visita en edad adulta.
2. Las facilidades de acceso con vehículo privado y la salud del usuario muestran una estrecha relación con las visitas.
3. El perfil socioeconómico de las personas tiene un fuerte poder explicativo, no así la renta, lo que sugiere que la relación principal entre la posición socioeconómica y las visitas no es de tipo financiero.
4. Los adultos de raza negra y otras minorías son mucho menos proclives a visitar sitios de patrimonio, incluso *ceteris paribus*.
5. Factores como la estructura familiar, el sexo, la edad y la región de residencia tienen poco o ningún poder explicativo sobre la frecuencia de las visitas.

En la Tabla 8. *Patrimonio industrial del Reino Unido: visitas a los 23 puntos de anclaje de la ERIH* se muestra la evolución de las visitas, de 1997 a 2005, a los 23 Puntos de Anclaje<sup>55</sup> de la *European Route of Industrial Heritage* (ERIH) en el Reino Unido. Estas cifras, por lo general, exceden considerablemente las que se registran en una atracción de especial referente en Andalucía – y especialmente a efectos de nuestro trabajo – como es la zona patrimonial de Río Tinto, 79.000 visitas en 2008 (v. Gráfico 12.).

---

<sup>55</sup> Sitios de patrimonio industrial.

Tabla 8. Patrimonio industrial del Reino Unido: visitas a los 23 puntos de anclaje de la ERIH

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	TOTAL
Amlwch, Sail Loft, Parys Mountain					11.153	13.283	12.385	12.813	11.346	60.980
Birmingham, Museum of the Jewellery Quarter	19.006	21.477	35.479	19.526	28.037	24.725	18.141	20.791	20.500	207.682
Blaenafon, Big Pit Mining Museum	86.685	85.188	78.141	77.789	120.131	119.008	112.045	141.127	156.877	976.991
Bradford, Saltaire	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	4.500.000
Chatham, Historic Dockyard	103.222	86.072	176.467	114.307	133.647	83.986	103.299	131.089	113.952	1.046.041
Cromford, Arkwright's Mill	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	21.700	21.970	18.010	181.680
Dundee, Verdant Works	30.471	28.878	25.579	22.324	19.130	13.641	13.862	13.892	13.982	181.759
Gloucester, National Waterways Museum	70.506	64.203	52.851	53.961	46.483	44.809	39.744	39.852	35.829	448.238
Ironbridge Gorge	839.562	795.588	788.463	692.226	676.335	882.813	882.906	871.872	796.860	7.226.625
Liverpool, Merseyside Maritime Museum	282.230	278.294	254.039	253.754	234.540	260.690	295.316	412.032	331.710	2.602.605
Llanberis, Welsh Slate Museum	36.836	42.502	46.971	53.900	144.393	130.201	137.173	137.688	117.890	847.554
London, Kew Bridge Steam Museum	17.414	17.414	17.931	17.206	18.592	18.713	16.544	16.745	16.511	157.070
Manchester, Museum of Science & Industry	234.741	322.977	301.244	288.968	389.582	434.055	381.932	481.039	422.163	3.256.701
Morwellham Quay Museum	75.000	66.000	56.000	49.000	47.500	50.000	50.000	60.000	60.000	513.500
New Lanark	442.972	420.632	432.144	437.140	447.180	440.316	369.152	389.152	377.932	3.756.620
Newtongrange, Scottish Mining Museum	17.742	17.585	24.368	35.121	35.458	34.937	35.453	36.972	33.277	270.913
Northwich, Lion Saltworks	3.000	4.000	4.000	4.000	2.800	3.000	4.000	3.000	4.000	31.800
Pendeen, Geevor Tin Mine	24.716	17.300	20.210	28.470	23.988	30.403	31.666	36.455	37.000	250.208
Sheffield, Kelham Island Museum	46.920	47.463	42.821	43.764	42.569	36.643	36.248	40.142	46.126	382.696
Stoke, Gladstone Pottery Museum	33.000	32.752	38.385	36.233	32.832	50.353	46.475	50.353	48.919	369.302
Swansea, Maritime & Industrial Museum	101.000	99.954	99.929	99.425	107.384	-	-	-	87.752	595.444
Wakefield, National Coalmining Museum	36.381	64.996	66.280	65.802	60.966	107.729	122.359	116.553	119.627	760.693
Waltham Abbey, Royal Gunpowder Mills					20.022	18.994	10.500	10.600	15.010	75.126
Total puntos de anclaje del UK	3.021.404	3.033.275	3.081.302	2.912.916	3.162.722	3.318.299	3.240.900	3.544.137	3.385.273	28.700.228
Notas:										
1) Las cifras sombreadas se corresponden a estimaciones.										04/09/2006
2) Las cifras no disponibles de Cromford se presume que son 20.000/año.										
3) En Bradford, Saltaire no es posible computar el número de visitas, consideradas 500.000/año.										
4) Las cifras de visitas a New Lanark (sitio) son cuatro veces las del centro de visitantes.										
5) Las cifras Ironbridge Gorge son aproximadamente tres veces el número total de tiques.										
										Fuente: adaptado de David de Haan 2006.



## ii. El voluntariado en el patrimonio histórico

El Reino Unido tiene una cultura de voluntariado bien establecida (Smith 1993, 1998 citado en Rhoden *et al.* 2009), no hace falta más que aproximarse a la realidad del país para comprobarlo. El Tercer Sector (como es conocido oficialmente) tiene una importancia social y económica que no se puede soslayar al estudiar la economía del bienestar en Gran Bretaña. Una de las principales fuentes para su estudio es el *Institute for Volunteering Research* (IVR) que anualmente publica su *National Survey of Volunteering*, al igual que el informe bienal de la Home Office *Citizen Survey* (ibíd.). Una continuación del anterior, el estudio *Helping Out: A national survey of volunteering and charitable giving* (2007), fue encargado por la *Office of the Third Sector* de la *Cabinet Office*.

En el voluntario de patrimonio están sobrerrepresentadas las personas de mediana edad, raza blanca y clase media (el típico perfil de los voluntarios) (EH 2009, p.22; EH 2008). Con todo, desde 2006 *Heritage Counts* publica las estimaciones de *Taking Part* sobre el número de adultos que trabajan como voluntarios. Según el informe (referido a dos ejercicios) el 1,1% de los adultos de Inglaterra, 443.000 personas, trabajaban como voluntarios en 2005/07, con un error de  $\pm 45.000$  (10%). Esta cifra, por el mayor tamaño de la muestra, es más fiable que la de *Heritage Counts*. *Taking Part 2008* revela que tres quintas partes de los voluntarios son hombres de entre 45 y 47 años y que tres cuartas partes son de los estratos sociales más elevados (EH 2008, p.50).

Los datos del *National Trust*, la mayor organización de voluntarios de Inglaterra, con la excepción del sexo, confirman los de *Taking Part*: la mayoría de los voluntarios son personas de mediana edad, raza blanca y clase media. La mayor parte muestra un compromiso fuerte y estable a

largo plazo: el 63% trabaja como voluntario más de una vez a la semana y el 27% tenía una antigüedad de más de 10 años. La principal razón para colaborar hacía referencia a un lugar determinado (45% de los encuestados), lo que hace sugerir que muchos están motivados por un sitio de patrimonio local (ibíd.).

Es conocido el dilema al que se enfrentan los directivos en la industria del turismo de patrimonio. Deseando alcanzar eficiencia y profesionalidad con sistemas de gestión estructurados (como en el mundo empresarial), chocan a veces con el espíritu del voluntario, con la determinación de no dejarse someter a consideraciones de tipo laboral (Graham 2000, Jago & Deery 2002, Gaskin 2003; citado en Rhoden *et al.*, 2009, p.20). El dilema se ha intentado resolver creando estructuras diferentes para la propiedad (asociación sin ánimo de lucro) y para la explotación del ferrocarril (sociedad mercantil). Éste fue el caso del Dart Valley Railway (Devonshire), donde al revelarse incompatibles la participación y el papel de los voluntarios con una sociedad mercantil<sup>56</sup>, se hubo de crear la Dart Valley Railway Association (1965) que, unos años más tarde (1971), llegaría a ser el principal accionista de la epónima sociedad. Este esquema dual, “society/company” (asociación/sociedad mercantil), es el adoptado por el Bluebell Railway y otros ferrocarriles turísticos, consiguiendo compaginar dos facetas bien diferentes, la del voluntariado y las exigencias operativas propias de una empresa cultural (Dunstone 2008).

Un aspecto interesante sobre el que inciden estos autores es el carácter crítico del reclutamiento en los ferrocarriles turísticos. Los voluntarios con experiencia profesional en la industria ferroviaria<sup>57</sup>

---

<sup>56</sup> La *South Devon Railway Preservation Society*, constituida en 1959.

<sup>57</sup> Entiéndase “convencional”.

aportan un conjunto de capacidades que no es posible encontrar en la población en general. Estas capacidades son cruciales para el mantenimiento y operación del material rodante, vías y estaciones. Aún cuando muchos voluntarios desarrollan trabajos administrativos o de servicios, el poder contar con antiguos empleados de ferrocarriles es esencial para el mantenimiento a largo plazo de los ferrocarriles turísticos. A ello se une un desafío adicional, cada vez es más difícil encontrar antiguos ferroviarios con experiencia de primera mano en la tecnología del vapor, finalizada en el Reino Unido en 1968. Con el tiempo, este problema se agravará y llegará el momento en que nadie tenga experiencia en la tracción vapor que no haya sido adquirida en los propios ferrocarriles turísticos. Ello supondrá un riesgo evolutivo en la industria al haberse perdido la fuente originaria del conocimiento y la práctica profesional.

Como bien apuntan los autores, otra de las razones por la que los voluntarios son tan importantes en este tipo de atracciones es que transmiten fácilmente su entusiasmo a los visitantes, lo que contribuye a la mejora de la experiencia turística (Smith 2003 citado en Rhoden *et al.* 2009).

Aunque los ferrocarriles turísticos generaron 1.694 empleos directos en 2008, se beneficiaron del trabajo de 16.291 voluntarios que, en términos de Personal Equivalente a Tiempo Completo (PETC) se correspondieron con 3.265 empleos, lo que representa un apalancamiento de 1,93 en los recursos humanos (HRA 2008).

Aunque *Heritage Link* (2003 citado en Rhoden *et al.* 2009) ha puesto de manifiesto que pocas organizaciones tienen una estrategia explícita o un

enfoque estructurado para el reclutamiento del personal voluntario, lo cierto es que, en la actualidad, ese extremo es cada vez más frecuente. Determinados ferrocarriles turísticos celebran, con mayor o menor frecuencia, "induction days" (jornadas de introducción) para aspirantes a voluntario, ofreciendo una visión de primera mano del ferrocarril y los puestos que podrían desempeñar. Son los casos del WSR ("Volunteer days", dos veces al año) (Rhoden *et al.* 2009), el Bluebell Railway (BBR) ("Figure out days", mensualmente) o el Kent & East Sussex Railway (K&ESR) ("Induction days", sin periodicidad definida).

#### 2.4.3.13. El patrimonio histórico en la enseñanza oficial

Los sucesivos *Heritage Counts* han contabilizado el número de alumnos de Historia en la GCSE (enseñanza secundaria obligatoria) poniéndolo en relación con los factores explicativos del interés en el patrimonio histórico. En 2008 199.400 alumnos eligieron la optativa Historia en el último año de la GCSE, algo menos que el año anterior (204.200) aunque ligeramente superior a los niveles de principios de la década, 195.200 en 2001. En el período 2001/08 la proporción de alumnos de GCSE cursando Historia ha oscilado entre el 31 y el 33% del total. En 2006 la autoridad educativa Oxford Cambridge and RSA Examinations (OCR) introdujo de forma experimental, en 60 centros de GCSE, una rama de Historia con optativas de formación profesional en patrimonio. Una de las asignaturas con más aceptación, *Heritage Management and Marketing*, fue ofertada por 44 centros, siendo cursada por 1.423 alumnos. En lo que respecta al *A-Level* (bachillerato), 42.107 alumnos se matricularon en la rama de historia en 2008, un 19% más que en 2002, aunque el porcentaje del total de *A-Levels* ha permanecido estable en torno al 5,5%. En la enseñanza universitaria, los estudiantes de Historia, o disciplinas relacionadas con la Historia,

ascendieron a 119.795 en 2007/08, un 15% más que en 2002/03; el porcentaje del total ha pasado del 4,8 al 5,2% (EH 2008; EH 2009, p.23).

Un hecho reseñable del sistema de protección del patrimonio en Inglaterra es la *Planning Aid*, un programa del *Royal Town Planning Institute* que ofrece apoyo y asesoramiento a particulares, asociaciones y entidades locales, en asuntos de patrimonio y urbanismo. El servicio incluye asesoramiento sobre cómo hacer una solicitud a las entidades locales, recurrir una decisión y/o participar a título individual en una consulta pública. La finalidad es dotar a los ciudadanos de los medios necesarios para involucrarse en el urbanismo y contribuir así a la protección del patrimonio histórico más inmediato (EH 2008, p.53).

Desde instancias ferroviarias oficiales se subraya la importancia del patrimonio en la educación general. El Railway Heritage Committee (RHC), en su memorando a la Comisión de Cultura, Medios y Deporte de la Cámara de los Comunes, manifiesta:

1. Lo que el DCMS debería identificar como prioridades en su próximo Libro Blanco

La prioridad más importante es asegurar la concienciación sobre los asuntos de patrimonio en todos los departamentos del Gobierno. Por ejemplo, el DfES<sup>58</sup> debería ser consciente de ello en la implementación de la agenda educativa... (House of Commons 2006, p.301).

---

<sup>58</sup> En la actualidad Department for Children, Schools and Families

#### 2.4.3.14. La actitud de los ciudadanos hacia el patrimonio histórico

El DCMS también ha indagado sobre la actitud de los ciudadanos hacia el patrimonio. Desde 2005/06 *Taking Part* lleva a cabo un sondeo sobre dos cuestiones (EH 2008; EH 2009a):

1. *I'm interested in the history of the place where I live* (Estoy interesado en la historia del lugar donde vivo)

En el informe *Taking Part* de 2005/06, el 70,9% de los encuestados estaban de acuerdo o muy de acuerdo y el 13,3% estaban en desacuerdo o muy en desacuerdo. En 2007/08, eran el 71,1 y el 14,3%<sup>59</sup> respectivamente.

2. *When trying to improve local places, it's worth saving their historic features* (Para tratar de mejorar su lugar de residencia es importante salvaguardar los rasgos históricos)

En 2005/06 el 92,0% estaba de acuerdo o muy de acuerdo y sólo el 2,3% estaba en desacuerdo o muy en desacuerdo. En 2007/08 eran el 92,6 y el 1,6%<sup>60</sup> respectivamente.

La diferencia en las respuestas a cada una de las preguntas revela que hay quienes no tienen especial interés en la historia de su localidad aunque están de acuerdo en la necesidad de conservar sus rasgos históricos, ello constituye una constatación empírica del concepto de bienes meritorios.

#### 2.5. La evaluación del patrimonio industrial

Son escasos los bienes de patrimonio que no están sujetos a procesos de depreciación (a medio y largo plazo)<sup>61</sup> y es probable que su valor

---

<sup>59</sup> Porcentaje referido a 2006/07, último dato publicado.

<sup>60</sup> id.

<sup>61</sup> Stonehenge, seguramente, es uno de ellos.

económico se incrementa con el tiempo. Los de patrimonio industrial, por lo general, sí; se deprecian por falta de mantenimiento o abandono, ej.: Imagen 20. *Ferrocarril de Río Tinto: puente de Salomón* o Imagen 21. *Ferrocarril de Río Tinto: puente de El Manzano*.

Generalmente considerado, el patrimonio cultural inmueble (PCI) puede dar lugar a unos servicios (culturales) a lo largo de su vida. Aparte de ello, uno de los impactos más significativos del PCI es el de la conservación y, dentro de ella, la restauración.

La conservación del patrimonio es probablemente la única estrategia que combina simultáneamente la responsabilidad medioambiental, la económica y la social/cultural (Rypkema 2009, p.123).

Teniendo en cuenta la doble dimensión del valor en la cultura en general y el patrimonio en particular, debemos considerar que todo proyecto de patrimonio da lugar a dos tipos de beneficios: económicos y culturales. Por consiguiente, podemos anticipar que por un lado tenemos que llevar a cabo una valoración económica del proyecto y, por otro, una valoración cultural (independiente y sistemática) del proyecto (Throsby 2001).

El impacto económico de la rehabilitación del PCI, en términos de empleo y renta disponible, es especialmente importante. Ello obedece a dos factores, primero, que la rehabilitación es una actividad intensiva en mano de obra; y segundo, que los empleos creados tienen unos salarios superiores a los empleos sin formación superior. La rehabilitación de edificios históricos tiene mayor impacto económico que la nueva construcción. Como regla general, los costes en la nueva construcción se reparten a partes iguales entre materiales y mano de obra; mientras que en la rehabilitación los costes de mano de obra suponen entre un 60 y un

70%. La intensidad de la mano de obra incide en la economía local de diferentes formas. Primero, se crean más empleos locales con el mismo nivel de gasto. Segundo, mientras que los materiales suelen tener una procedencia lejana, la mano de obra es adquirida localmente, ej.: carpinteros, pintores, electricistas, etc. Tercero, una vez que los materiales son instalados no hacen más gasto alguno; sin embargo, los trabajadores empleados gastan su dinero (en buena parte) localmente, haciendo recircular esos ingresos en la economía, el “efecto inducido” (Rypkema 2009).

En este epígrafe vamos a analizar diferentes enfoques y métodos para determinar (o, en su caso, estimar) los beneficios económicos de un proyecto de PCI que, aun siendo una categoría más general que el patrimonio industrial (inmueble), a nuestros efectos son los mismos.

#### [2.5.1. Métodos de valoración con precios de mercado](#)

##### [2.5.1.1. Método del tique de entrada](#)

---

Es el más simple, objetivo y libre de controversia. Es obvio además que debemos recurrir a él de estar disponible esta variable, lo que nos proporciona una valoración de los beneficios del proyecto que podemos considerar “de mercado”. Ello, no obstante, dependerá de lo subsidiado que estén los precios y de cómo se determinen, ej.: en los países anglosajones, donde la intervención gubernamental en el ámbito de la cultura es relativamente reducida, los precios se establecen del mismo modo que en los mercados convencionales, de forma que reflejan especialmente aspectos como la oferta y la demanda, o los costes de producción.

##### [2.5.1.2. Análisis de Impacto](#)

---



Ante todo vamos a diferenciar entre impacto y efecto, si éste es producido por un elemento causal, ej.: la satisfacción que puede producir viajar en un ferrocarril turístico, aquél es el resultado de esa satisfacción, ej.: la compra de un recuerdo del ferrocarril, la vuelta otro día o la visita a otro ferrocarril. La palabra impacto implica el poder de producir un cambio. Podemos decir que un impacto es el “efecto del efecto” o, dicho de otra forma, que el efecto es una acción mientras que impacto es una reacción. Es esta reacción la que el análisis de impacto pretende capturar.

Si la medición del efecto es la valoración de todas las implicaciones físicas o materiales de la presencia del PCI, ej.: número de visitantes (en principio todos los efectos pueden ser valorados cuantitativamente), la medición del impacto – que se refiere a cualquier consecuencia del efecto – es la traducción de los efectos físicos en un flujo económico, ej.: la renta, el empleo, etc. Los impactos son de difícil cuantificación y, con la ayuda del análisis económico, deben poder ser reducidos a costes y beneficios. Puede producirse una reacción en cadena de impactos, ej.: un gasto adicional en la conservación de un monumento, que genera un efecto de mejora en su calidad; lo que atrae más turistas que, a su vez, generan un impacto en la comunidad (positivo o negativo) (Ost and Van Droogenbroeck 1998).

#### a) La complejidad de la identificación de impactos

La gama de beneficios atribuibles al PCI es muy amplia. Éstos pueden ser cuantitativos o cualitativos, y no es que sean opuestos, jerárquicamente clasificados o mutuamente excluyentes; deberíamos considerar el análisis cualitativo como una fase previa al análisis cuantitativo.

Desde el punto de vista cualitativo los impactos pueden clasificarse del siguiente modo:

- Ordinal (más, menos, etc.)
- Binario o dicotómico (sí/no; 1/0, etc.)
- Nominal (clasificado por nombre)

Por lo demás, las medidas cuantitativas pueden ser conmensurables o inconmensurables, monetarias o no. Los efectos inconmensurables son aquellos que pueden ser apreciados pero no cuantificados, la razón es que el estado de la técnica, o las investigaciones en curso, aún no lo permiten; mientras que los intangibles no pueden ser, obviamente, medidos. Los efectos intangibles, con frecuencia propios de los proyectos de conservación, son la mejora estética, el refuerzo de la cohesión social, un vecindario más participativo, etc. (Ost and Van Droogenbroeck 1998).

#### b) Metodología del análisis de impacto

Debemos primeramente identificar los efectos del PCI dependiendo del lugar (Ost and Van Droogenbroeck 1998):

i. Efectos directos (en el sitio) → Agente N° 1

Todo efecto directo implica una relación directa entre el PCI y el agente económico; ocurre en el sitio.

El Agente Núm. 1 es el que más directamente está en contacto con el PCI, afectado por su presencia y sus diferentes usos. Vive en el sitio, trabaja en él, lo visita o lo usa en alguna de sus funciones (ej.: una biblioteca). En este primer nivel de interdependencia (entre el PCI y el agente) podemos decir que el agente recibe el 100% del efecto.

ii. Efectos indirectos (área de impacto inmediata) → Agente N° 2

Un efecto indirecto implica la intervención de un segundo agente en un segundo nivel de dependencia entre el PCI y el Agente Núm. 1; ocurre fuera del sitio, en el área de impacto inmediata.

El Agente Núm. 2 no es ni suministrador ni demandante de servicios de PCI, sin embargo puede poner en contacto la oferta y la demanda. Aunque se encuentra fuera del sitio, su utilidad se ve positiva o negativamente afectada por la presencia del PCI o una de sus funciones. Por Agente Núm. 2 nos referimos normalmente a agencias de viajes, empresa de transportes, guías turísticos, especialistas en mantenimiento o conservación, artistas escénicos, vecinos, propietarios de establecimientos comerciales, restaurantes y cafés en el área de impacto inmediata.

iii. Efectos inducidos (área ampliada) → Agente Nº 3

Un efecto inducido introduce un tercer nivel de interdependencia entre el PCI y el Agente Núm. 1, fuera de la zona de impacto inmediata. El Agente Núm. 3 es el que, a través del Agente Núm. 2, se beneficia (o perjudica) de la presencia del PCI en un área más distante.

Al igual que el Agente Núm. 2, ni es suministrador ni demandante de servicios de PCI. Ahora tratamos los efectos de la actividad empresarial en los agentes económicos, hacia adelante o hacia atrás, ej.: empleados de agencias de viajes o empresas de transportes, suministradores de cafés y restaurantes, etc.

Tabla 9. El impacto del patrimonio cultural inmueble (PCI) según la categoría del agente

Suministradores /Productores	Impacto + o –	Demandantes /Consumidores	Impacto + o –
<i>Agente Nº 1</i> Propietario del sitio	+ $\Delta$ valor del suelo – costes de mantenimiento o – impuestos (1)	Residente propietario	+ $\Delta$ del valor de los bienes raíces + o – impuestos – costes de mantenimiento + prestigio
Autoridad local	+ o – base imponible – costes de mantenimiento + prestigio	Arrendatario en el sitio	+ o – calidad de vida (2)  + o – externalidades (3) – $\Delta$ de renta + prestigio
Productor de servicios de patrimonio en el sitio	+ flujo de visitantes (+ ingresos) + prestigio – costes de mantenimiento	Turistas/ visitantes/ usuarios de patrimonio industrial	+ o – calidad de vida (2)  + o – externalidades (3) + turismo (visitas) + servicios
<i>Agente Nº 2</i> Propietario fuera del sitio Productor de servicios de patrimonio fuera del sitio: - Guías, artes escénicas - Agencias de viajes	+ $\Delta$ del valor del suelo + flujo de visitantes (+ ingresos) + empleo + flujo de visitantes	Arrendatario fuera del sitio	+ $\Delta$ valor del suelo + o – externalidades (3) – $\Delta$ de renta + prestigio + o – calidad de vida (2) + o – externalidades (3) + turismo (visitas) + servicios
<i>Agente Nº 3</i> Empleados de los agentes 1 y 2 Suministradores de los agentes 1 y 2 Economía nacional	+ Empleo  + Ventas  + Efecto multiplicador	Ciudadanos del país	+ prestigio (efecto de los recursos) + valores del PCI (educación, herencia cultural, etc.)

Adaptado de Lichfield (1988 citado en Ost and Van Droogenbroeck 1998, p.51-52).

(1) Depende de la actitud del poder público respecto al PCI (existencia de beneficios fiscales o no).

(2) Un monumento puede ser muy incómodo para vivir en él.

(3) Externalidades negativas: ruido, contaminación, problemas de aparcamiento, etc., contra externalidades positivas: reducción de costes de transporte, reducción costes de seguridad ciudadana, etc.

La Tabla *ut supra* muestra la distribución de estos costes y beneficios según la categoría de agente, “+” representa un beneficio y “–” un coste.

Sin pretender ser exhaustiva, presenta el impacto en los diferentes agentes, directa e indirectamente, afectados por el PCI. Los impactos varían según el sitio y los de tipo cualitativo, como el prestigio, la identidad o el bienestar, revisten mayor dificultad en su identificación y evaluación.

Un aspecto significativo del PCI es que sólo entre el 8 y el 12% del gasto de los visitantes se verifica en el propio sitio, realizándose el 88-92% restante en hoteles, establecimientos de hostelería, tiendas y servicios locales. El sitio es el imán que atrae los visitantes a la comunidad local, aunque el mismo sólo recibe una pequeña proporción del impacto económico. Esto pone de manifiesto que centrar exclusivamente el análisis coste-beneficios en los efectos directos (ej. venta de localidades, gastos corrientes anuales, etc.) significa subestimar seriamente la contribución del sitio a la economía local (Rypkema 2009). Dicho de otra forma, existe un considerable efecto de apalancamiento de los efectos directos sobre los totales. Además,

considerar sólo el monumento es subestimar el impacto económico local del turismo de patrimonio y considerar sólo el turismo de patrimonio es subestimar el impacto económico de la conservación del patrimonio (Rypkema 2009, p.113).

Un problema (más sutil) del análisis de impacto es la sobrevaloración de los efectos del PCI, mientras que la relación causal entre éste y el agente principal (Núm. 1) está claramente establecida, es fácil caer en el error de atribuir la totalidad del efecto indirecto, o inducido, únicamente al PCI. Dicho de otra forma, el visitante de un sitio<sup>62</sup> de patrimonio puede tener otras motivaciones para la visita al lugar. Esto es lo que ocurre cuando el monumento se encuentra en una zona turística, ej.: una antigua fábrica de conservas en el Algarbe portugués.

---

<sup>62</sup> En sentido genérico, incluyendo igualmente conjuntos, paisajes y zonas patrimoniales.

Para corregir este efecto existen metodologías como el Análisis de la Dimensión Económica del Patrimonio (ADEP)<sup>63</sup>. Análisis que debe llevarse a cabo en precios actuales de forma que, el resultado, nos dé una imagen del estado actual del PCI.

El análisis de impacto provee datos cuantificados para el cálculo o estimación de los efectos del PCI:

1. Efectos directos: principalmente de origen turístico, ej.: ingresos por venta de entradas, cantidad y tipo de empleos, empleo traducido en renta, ingresos por turismo, valor de los arrendamientos, etc. El efecto directo puede ser tan significativo que, ocasiones, el PCI se pone al servicio de la comercialización de productos locales<sup>64</sup>.
2. Efectos indirectos: es el porcentaje de gasto atribuible al PCI, gasto *per cápita* de los turistas en establecimientos de hostelería, tiendas, etc.
3. Efectos inducidos: su inclusión cualitativa en el análisis (en su caso) debe ser marginal, el análisis de impacto debe centrarse en los Agentes 1 y 2.

De este modo, el análisis de impacto, enfocado en los efectos directos e indirectos, es de gran valor para el economista, desvelando la importancia de las actividades e instituciones culturales en la economía local. La estimación de los efectos directos cuenta con la fácil

---

<sup>63</sup> De cuño belga, *l'Analyse de la dimension économique du patrimoine (ADEP)*, un ejemplo de su aplicación lo podemos encontrar en Koning Boudewijnstichting (1990). *Econornische en fiscale aspecten van de Monurnentenzorg*, Bruselas.

<sup>64</sup> Para las localidades con recursos culturales y productos que representan oportunidades económicas, los edificios históricos constituyen a veces el lugar idóneo para la fabricación, venta, exposición y presentación de productos. El contexto físico de los edificios históricos refuerza el sentido de autenticidad, originalidad y conexión con el lugar (Rypkema 2009, p.121).

disponibilidad de los datos, caso muy distinto de los efectos indirectos y/o inducidos; cuando se hace necesario recurrir a estimaciones y suposiciones sobre la cantidad y composición de ciertos datos (incontrolables) (CWI 1981 citado en Ost and Van Droogenbroeck 1998).

En el Anexo 1. *Cuestionario – Impacto local de un ferrocarril turístico* encontramos una herramienta para poder determinar los diferentes tipos de impacto: las casillas B.1 (Gasto total de capital fijo en los últimos 10 años), B3 (Ingresos totales del último ejercicio) o D.2 (Personal equivalente a tiempo completo) recogen un impacto directo; las casillas C.1 (Número estimado de visitantes adicionales atraídos a la zona), C.2 (Número estimado de visitantes adicionales que pernoctan en la localidad) o B.4 (Estimación del gasto total del ferrocarril en bienes y servicios de proveedores locales) recogen un impacto indirecto; los impactos inducidos (como pueda ser un aumento de la autoestima o de la cohesión de la comunidad local) no están incluidos.

El análisis de impacto cuenta con varias limitaciones metodológicas, en primer lugar, en las organizaciones públicas los datos son escasos, con excepción de medidas muy básicas de la producción<sup>65</sup>; en segundo lugar, la información que ofrece puede ser utilizada por quienes tienen interés en aumentar el gasto público (burócratas); en tercer lugar, no sirve para evaluar los efectos de un aumento o disminución del presupuesto; en cuarto lugar, no vale para comparar proyectos de inversión alternativos. En este caso debemos recurrir al análisis coste- beneficio (ACB) – como veremos en el siguiente epígrafe –, de mayor complejidad pero también

---

<sup>65</sup> Esto, por sí mismo, es indicativo del escaso grado de responsabilidad de los organismos culturales dentro del sistema y, por supuesto, no es una variable independiente o algo que ocurra por hazar, siendo por el contrario una de las consecuencias del enfoque burocrático desarrollado en ese país... (Peacock and Rizzo 2008, p.171-72).

de más interés. El análisis de impacto da una imagen de los agentes y actividades en torno a un monumento, sin entrar en más consideraciones.

Un sesgo propio de los estudios de impacto es que normalmente se llevan a cabo en casos de experiencias con éxito, de monumentos con gran atractivo turístico. Por otra parte, este tipo de análisis se limita a sumar flujos, sin que podamos saber si se crea riqueza neta o simplemente cambia la localización espacial de su generación. En cualquier caso, los estudios de impacto deben ser lo más completos posible, no teniendo sólo en consideración los efectos directos, indirectos e inducidos, sino que también debe recoger el impacto multidimensional de la presencia del PCI; tanto de tipo económico como socioeconómico, cultural o medioambiental. Los estudios de impacto pueden ser un requisito previo para la evaluación de proyectos de rehabilitación o conservación del PCI, al igual que se hace hoy en día en el campo de la economía pública. Está claro que el análisis de impacto es un paso previo, obligado, al análisis coste beneficio (ACB); no siendo enfoques sustitutivos sino complementarios (Ost and Van Droogenbroeck 1998).

#### 2.5.1.3. Análisis coste-beneficio (ACB)

El ACB es uno de los métodos más usados para la evaluación de proyectos de inversión en la Economía Pública, dispone de una métrica común – las unidades monetarias (Throsby 2001) – y, en sentido ampliado, llega a incorporar los valores de no uso (MVC) (Peacock and Rizzo 2008).

En el mundo de la cultura, la aplicación de técnicas de racionalidad económica para la evaluación de proyectos de inversión no goza de buena reputación. Con frecuencia se argumenta que no se puede valorar la



cultura con criterios de “rentabilidad económica” o que no se puede dejar la cultura en manos del mercado. Argumentos que, en ocasiones, son defendidos por quienes tienen intereses en juego y desean evitar una (re)asignación de recursos en pro del interés general de los ciudadanos.

La excepcionalidad cultural, por decirlo a la francesa, no puede implicar que la cultura sea ajena al veredicto de los ciudadanos, de quienes se suponen han de ser los beneficiarios de la misma. Si bien es cierto que, siendo el poder de compra el que señala la elección, hay quienes votan más que otros. Con todo, lo contrario de esta situación sería cuando políticos y burócratas (que también votan más que otros) deciden qué bienes y servicios son provistos, especialmente el caso en países como España e Italia.

El principio de racionalidad subyacente, que legitima este método [ACB], es que la intervención del sector público sólo se justifica si incrementa el bienestar generado para la colectividad. Desde las instancias del poder se debe contar con herramientas que permitan jerarquizar el uso de fondos públicos entre proyectos de inversión alternativos. El método, habitualmente empleado en la Economía del Bienestar, está concebido para evaluar las decisiones en el sector público en términos de costes y beneficios para la sociedad en general a fin de maximizar el beneficio social en función de las preferencias individuales (Peacock and Rizzo 2008, p.157).

El ACB, lejos de ser una herramienta para tomar decisiones óptimas en el ámbito de lo público, es de interés como *benchmark* o estándar con el que comparar la decisión política tomada; no es que esté llamado a sustituir a ésta. Es un método que ayuda a hacer más transparente el proceso de toma de decisiones en la administración pública,

un interesante sistema de información para la opinión pública. La existencia de “limitaciones políticas” proporciona más argumentos para apoyar el uso del ACB ya que pone en evidencia el juicio de valor subyacente en el proceso de toma de decisión. Al mismo tiempo, una mayor información ayuda a revelar los comportamientos interesados de la burocracia (Peacock and Rizzo 2008, p.164).

La identificación de los costes y beneficios en un proyecto de inversión es clave. Si la importancia de la evaluación de proyectos de inversión es incuestionable, tanto en el sector público como en el privado, en uno y otro caso hay diferencias significativas. Mientras que las decisiones del sector privado son objeto de valoración financiera, las del sector público son objeto de valoración económica. Es decir, el ACB no sólo tiene en consideración los costes y beneficios de un proyecto para su promotor sino también los costes y beneficios sociales (efectos externos), estos últimos de especial relevancia en el caso del patrimonio (Peacock and Rizzo 2008).

Clave en el análisis coste-beneficio (ACB) es la identificación de los flujos de ingresos, condición *sine qua non* para su aplicación. Con el flujo de costes ocurre un tanto de lo mismo aunque, por lo general, es más fácil de identificar que el de ingresos, máxime cuando se trata de costes externos. Éste es el caso de los eventos culturales financiados con fondos públicos y que supuestamente se llevan a cabo en beneficio de la comunidad, habitualmente en términos de imagen y notoriedad, pero que suelen ser formulados en términos vagos; y, por lo tanto, de imposible medición (Peacock and Rizzo 2008). Por poner un ejemplo, los festivales de cine que se llevan a cabo en diversas provincias andaluzas.

En el ACB versión económica hay que tener en cuenta las externalidades de todo proyecto de inversión, como los costes de oportunidad o los efectos negativos para la comunidad.

El ACB sólo puede llevarse a cabo con el valor de uso de un proyecto, además, el método no es aplicable cuando no existe un precio de mercado, ej.: éstos se ven distorsionados por la fiscalidad o por un monopolio. En este caso los precios no reflejan los costes sociales marginales y, con ello, la disponibilidad de recursos; es entonces cuando hay que utilizar precios sombra (teóricos).

Además, los precios de mercado sólo pueden reflejar los valores de uso pero no los de no uso que, no siendo comercializables, no tienen un precio de mercado. Es aquí donde métodos como el de Valoración Contingente entran en juego, ofreciendo una medida monetaria de estos beneficios sin mercado. Los beneficios sin mercado son muy frecuentes en el campo del patrimonio. En otras palabras, las estimaciones de la Valoración Contingente son factores a tener en cuenta para el ACB... (Peacock and Rizzo 2008, p.161).

El análisis de un proyecto de patrimonio puede ser de dos tipos: análisis coste-eficacia (ACE) y análisis coste-beneficio (ACB) propiamente dicho, dependiendo de si el resultado final está predeterminado (variable independiente), en cuyo caso procede el ACE y la gestión se centra en mantener los costes bajo control (velando por la ejecución en tiempo y forma); o si, por el caso contrario, el escenario de cada proyecto es indeterminado.

Los beneficios de un proyecto pueden ser de varios tipos: de uso, de no uso y externalidades positivas (muy frecuentes en bienes públicos como el patrimonio). Si el valor de uso es el que reciben los usuarios directos del bien, el valor de no uso puede tener tres formas diferentes:

- i. Valor de existencia. Es aquél que se otorga a un bien de patrimonio aun cuando no es usado. Es, por ejemplo, el caso de quienes, en el Reino Unido, donaron fondos para el Ferrocarril (turístico) del Valle del río Severn tras las inundaciones de 2007 que causaron su destrucción parcial.
- ii. Valor de opción. Es el que se corresponde con la opción que ciertos individuos desean reservarse para el disfrute futuro de unos bienes, para su propio uso o para el de sus descendientes, aún cuando en el presente no ejerzan la misma. Los beneficios del mismo se reservan, por consiguiente, para el futuro.

iii. Valor de legado. Ciertas personas pueden encontrar valioso que un bien de patrimonio, aunque en el presente no les otorguen un uso, pueda ser legado a generaciones futuras.

El valor de no uso está muy influido por el nivel de educación y la cultura particular de las personas. Con todo, no cabe perder de vista que a mayor educación menor la influencia de la cultura de grupo, ej.: la cultura nacional, en la persona.

El ACB no vale en aquellos proyectos en que el patrimonio tendría un valor (cultural) intrínseco, aparte del económico, cuya tipología exponemos en el apartado 2.5.3 *El valor cultural*. Este valor no puede ser tenido en cuenta, Peacock and Rizzo (2008), en términos maximalistas, afirman que sólo serviría para legitimar una petición de mayores recursos.

La valoración de un proyecto de patrimonio cultural se lleva a cabo bajo las mismas pautas que cualquier proyecto de inversión en el ámbito financiero, donde la metodología está fijada desde hace bastante tiempo. Lo más complicado, quizá, sea la determinación del tipo de descuento aplicable a los flujos futuros de ingresos. Si bien un análisis financiero prudente aconsejaría adoptar un tipo de interés a largo plazo de la deuda pública, el mero hecho de su aplicación supone en la práctica un juicio de valor: dar preferencia al consumo actual sobre el futuro, lo que entra en conflicto con el principio de equidad intergeneracional.

Como en el ámbito financiero, el resultado final de la evaluación de un proyecto de inversión se puede representar de tres formas diferentes:

- a) Método del plazo de recuperación de la inversión inicial, conocido también por su expresión anglosajona *payback*. Su unidad de medida son los años.

- b) Método del excedente de capital. Consiste en averiguar si los flujos de ingresos netos actualizados supera o no al capital invertido. Además, permite la valoración de un proyecto de inversión en términos absolutos a través del valor actualizado neto (VAN), el cual justificaría una inversión de ser mayor que cero
- c) Método del tipo interno de rentabilidad (TIR). Es el tipo de interés que iguala el resultado anterior a cero. Representa el coste del capital y, en este sentido, el coste de oportunidad de todo proyecto de inversión. En el sector público es más bajo ya que el riesgo se diluye entre todos los ciudadanos.

Con todo, dado que un proyecto de patrimonio cultural consiste en una intervención para mantener, restaurar, proteger o reutilizar el elemento en cuestión, la comparación más adecuada sería la de llevarla a cabo con la de no llevarlo a cabo. En este caso los beneficios serían el ahorro de costes más los eventuales beneficios de no uso. En resumidas cuentas, sería la opción dicotómica proyecto sí/proyecto no. Esta valoración no se refiere al elemento de patrimonio cultural *per se* sino al proyecto de inversión en sentido incremental.

La actuación sobre el PCI y el uso racional de los fondos públicos se encuentran con diversas dificultades. Al contrario que otras formas de patrimonio cultural, la de tipo inmueble tiene problemas de obsolescencia propios (Ost and Van Droogenbroeck 1998):

1. Estructural: el estado físico del edificio o la obra de ingeniería, ej.: Puente de Salomón en el antiguo ferrocarril de Río Tinto.
2. Funcional: el uso original ha quedado obsoleto, ej.: molinos hidráulicos en el río Tinto.

3. Situacional: la situación del elemento ya no se corresponde con su uso original, ej.: Puente de la Tavirona sobre el río Piedras, en el antiguo ferrocarril Huelva a Ayamonte.
4. Medioambiental: el edificio o elemento se ve afectado por la contaminación medioambiental.
5. Temporal: derivada de sucesos naturales como inundaciones, terremotos, etc.

La propiedad de un bien catalogado en el inventario oficial de patrimonio cultural no puede actuar libremente sobre él. El Derecho Administrativo – en pro de su integridad y conservación – limita el derecho de propiedad sobre los mismos. La catalogación de un bien cambia la naturaleza del mismo, así como el marco analítico para la evaluación de una inversión. Esto se percibe claramente ante la dicotomía reconstrucción/restauración, si en la primera el interés económico tiene un papel protagonista, en la segunda son los intereses generales y la intervención del sector público (ibíd.).

La intervención sobre el PCI puede adoptar diversas modalidades (Feilden 1985 citado en Ost and Van Droogenbroeck 1998):

1. Conservación indirecta: mantenimiento preventivo.
2. Preservación del elemento en su estado presente.
3. Conservación directa o consolidación: añadiendo materiales para el apoyo de la estructura existente a fin de reforzar su estabilidad, ej.: colocación de un armazón de acero.
4. Restauración del elemento a su estado original.
5. Rehabilitación: adaptación del elemento para un uso contemporáneo.
6. Reproducción: de partes dañadas o desaparecidas.

7. Reconstrucción o copia de un original dañado, ej.: tras ser recientemente destruido.

Vamos a identificar a los agentes implicados en un proyecto, quienes se verán beneficiados por el mismo. En el caso del valor de no uso los beneficios serán difusos y difíciles de determinar, por ello, y siguiendo el principio de prudencia, debemos llevar a cabo una valoración conservadora; teniendo sólo en cuenta los beneficios directos e indirectos, pero no los inducidos por el proyecto de inversión.

Según Ost y Van Droogenbroeck (1998) la evaluación de proyectos de inversión introduce nuevos agentes en la relación de la Tabla 8:

1. Propietario del suelo.
2. Financiero.
3. Constructores.
4. Eventuales donantes.

La evaluación de proyectos pretende identificar entre los impactos previstos (tanto costes como beneficios) para todos los agentes, tiene un enfoque de largo plazo y además de los beneficios financieros tiene en cuenta los de tipo social. Este planteamiento cae dentro del ACB y ha sido aplicado ya a diversos ámbitos del sector público, ej.: educación, transporte, sanidad, etc.; los cuales, por su propia naturaleza, son objeto propio de la intervención gubernamental.

La Tabla 10. *Costes y beneficios de un proyecto de PCI según los agentes implicados* presenta una lista de costes y beneficios de los agentes (A1, A2, A3) según la calidad en que sean considerados<sup>66</sup>.

---

<sup>66</sup> Cabe recordar que el efecto directo implica una relación directa entre el PCI y el agente (alguien que trabaja, vive o visita el lugar). Los indirectos implican que el agente (secundario)

La literatura sobre ACB introduce las nociones de costes y beneficios primarios, secundarios e intangibles, pero éstas no se corresponden con la distinción antes formulada entre efectos directos, indirectos y secundarios (Ost and Van Droogenbroeck 1998, p.58).

El agente primario (A1) implica una relación directa entre consumidor y proveedor o productor, las transacciones directas, ej.: venta de entradas, compras en la tienda del museo, etc.; es objeto de los efectos directos y tiende a maximizar el resultado neto de su contribución al proyecto, económico, de orden social (prestigio) o emocional (autoestima). El agente secundario (A2) recibe los efectos (indirectos) de A1, ej.: alimentación, transportes, compras, hostelería, etc. y, en general, los producidos en otros sectores de la economía por la rehabilitación del PCI. El agente terciario (A3) sería el proveedor de factores de producción de A1 y A2, o la economía nacional; sus efectos son intangibles (cualitativos) sobre los agentes implicados en un proyecto (Ost and Van Droogenbroeck 1998).

---

se encuentra fuera del sitio, aún dentro del área de impacto del PCI. Los efectos inducidos afectan al agente terciario a través del agente secundario.



Tabla 10. Costes y beneficios de un proyecto de PCI según los agentes implicados

Suministradores /Productores	Coste (-) o beneficio (+)	Demandantes /Consumidores	Coste (-) o beneficio (+)
<i>Agente Nº 1 (A1)</i>			
Promotor, propietario del suelo, profesionales	A1 + beneficio		A1 + $\Delta$ valor real de los bienes raíces A1 – costes de Mto. A1 + o – externalidades (3)
Autoridad local	A1 – subvención A2 + o – base Imponible fiscal A3 + prestigio		A1 – coste de demolición A2 + o – impuestos (1)
Propietario en el sitio	A1 + $\Delta$ valor real de los bienes raíces A1 – costes de Mto. A1 + rentas A1 + donaciones A2 + o – impuestos (1)	Residente propietario	A2 + calidad de vida A2 + mejora en los servicios públicos A2 + eficiencia energética A3 + cohesión del vecindario
Productor de servicios de PCI en el sitio	A1 + ingresos por entradas A1 + o – externalidades (3) A1 – costes de Mto. A2 + trabajos de calidad A2 + estímulo de inversión	Residente arrendatario	A1 – $\Delta$ de renta A1 + o – externalidades (3) A1 – coste de demolición A2 + calidad de vida A2 + mejora en los servicios públicos A2 + eficiencia energética A3 + cohesión del vecindario
		Turistas/visitantes /usuarios de servicios de PCI	A1 + excedente del consumidor A1 + valor de acceso gratuito A3 + mejora estética
<i>Agente Nº 2 (A2)</i>			
Propietario del sitio	A2 + efectos derrame sobre el valor del suelo		A2 + efectos derrame sobre el valor del suelo A2 + o –

Autoridades locales fuera del sitio	A2 + o – base imponible fiscal (1) A3 + prestigio	Arrendatario fuera del sitio	externalidades (3) A2 – Δ de renta A2 + o – calidad de vida (2) A3 + mejora en los servicios públicos
Productor de servicios de PCI fuera del sitio: · Guías, artistas escénicos · Agencias de viajes, etc.	A2 + flujo de visitantes (+ ingresos) A2 + trabajos de calidad A2 + estímulo de inversión	Turistas/visitantes	A2 + turismo A2 + servicios
<i>Agente Nº 3 (A3)</i>			
Empleados de los agentes Nº 1 y 2	A2 + empleo		A3 + prestigio (efecto de la dotación de PCI)
Suministradores y proveedores de los agentes Nº 1 y 2	A2 + ventas	Ciudadanos del país	A3 + valores del PCI (educación, herencia cultural, etc.)
Economía nacional	A2 + efecto multiplicador		

Adaptado de Lichfield (1988 citado en Ost and Van Droogenbroeck 1998, p.60-61).

- (1) A1: agente primario; A2: agente secundario; A3: agente terciario.
- (2) Depende de la actitud de las autoridades hacia el PCI (existencia o no de beneficios fiscales).
- (3) Puede ser negativo debido a externalidades negativas.
- (4) Externalidades negativas: ruido, contaminación, problemas de aparcamiento, etc., contra externalidades positivas: prestigio, opción, valor del patrimonio, etc.

### 2.5.2. Métodos de valoración sin precios de mercado

Cuando no existe mercado y, por consiguiente, precios de referencia que reflejen los valores de uso, existen diferentes métodos para estimar los valores de no uso.

muchas veces el valor tangible y directo de los servicios derivados del patrimonio histórico no se registra adecuadamente, debido a la condición de bienes públicos de muchos elementos o al carácter subsidiado de estas actividades; y, segundo, los beneficios relacionados con el patrimonio como valor social o seña de identidad (valores de opción, legado o existencia), no son comercializables, aun cuando exista una voluntad de pago latente.

De esta manera, los métodos de valoración que vamos a reseñar persiguen estimar la disposición a pagar por el uso del patrimonio histórico o, llegado el

caso, la disposición a aceptar una compensación en el caso de que éste desapareciera. El procedimiento común a todos ellos consiste, básicamente, en crear mercados hipotéticos o acudir a mercados indirectos, para simular las transacciones que se producirían en la realidad (Herrero 2001, p.792).

Los métodos de valoración sin precios de mercado se dividen en dos tipos: métodos de las preferencias reveladas y métodos de las preferencias declaradas; según se consideren las decisiones reales del individuo o su declaración de cuál sería su comportamiento ante determinados cambios en el mercado, ej.: lanzamiento de un producto de patrimonio cultural.

#### 2.5.2.1. Métodos indirectos o de preferencias reveladas

##### 2.5.2.1.a. Método del Coste del Viaje

---

La idea subyacente en el Método del Coste del Viaje (MCV) es que la cantidad que los individuos están dispuestos a pagar, para desplazarse a un sitio de patrimonio cultural, es un indicador del valor de los servicios ofrecidos por el sitio. Con este marco de referencia, el gasto de los individuos en términos de tiempo y desplazamiento es un *proxy* del “precio” de acceso al sitio. Estos datos pueden ser utilizados para estimar la disposición a pagar (Kaminski *et al.* 2007).

Entrada gratis o no, este método proporciona información que, debidamente agregada y en relación con la distancia al lugar, permite construir una curva de demanda espacial con la disposición marginal al pago (Throsby 2001). Sus aspectos más controvertidos son el coste de oportunidad del tiempo del desplazamiento y cómo tratar los viajes con múltiples motivos y destinos (Kaminski *et al.* 2007).

Al igual que ocurre con el método siguiente, apenas existen en Europa estudios publicados sobre esta metodología. La única excepción es el trabajo de Bedate y Herrero (2000) que emplea el MCV para estimar la

curva de demanda del conjunto amurallado de Ureña, el Museo de Burgos y la catedral de Palencia (ibíd.).

#### 2.5.2.1.b. Método de los precios hedónicos

Se trata de estimar qué parte del valor de unos bienes (por lo general raíces) viene determinado por la presencia de patrimonio cultural inmueble (PCI) en las inmediaciones; es una estimación del precio implícito de esos bienes. A estos efectos, se le detrae a la propiedad el valor de una similar en otro lugar y, residualmente, tendremos el valor atribuible a la presencia del PCI.

Según Kaminski *et al.* (2007), el uso de las metodologías de preferencias reveladas, aún teniendo sólidas bases económicas, ha sido muy escaso en Europa; al contrario que en los EE UU, donde el MCV parece ser bastante más usado. El método de los precios hedónicos, por lo teórico del concepto (y la consiguiente dificultad), ha sido el menos usado.

#### 2.5.2.2. Métodos directos o de preferencias declaradas

##### 2.5.2.2.a. Método del Valor Contingente

El Método del Valor Contingente (MVC) fue aplicado por primera vez en 1947 en una disertación doctoral de la Universidad de Harvard sobre el valor económico de una zona forestal de ocio en Maine (Kaminski *et al.* 2007). En 1986 una disposición reglamentaria del Departamento de Interior de los EE UU recomendó su uso para la valoración de daños al medio ambiente, a efectos de emprender acciones legales contra los responsables. De esta forma, sería utilizado para valorar los daños producidos por el vertido de petróleo del *Exxon Valdez* en Alaska (1989); siendo sometido a evaluación por un panel de expertos en el que se encontraban dos Premios Nobel de Economía. Este panel formuló una

serie de directrices, estrictas y detalladas, para su elaboración y administración.

El MVC recibió un espaldarazo decisivo en 1993 con la concesión del premio Nobel de Economía a Kenneth Arrow y Robert Solow, quienes afirmaron:

Los estudios del valor contingente producen estimaciones lo suficientemente seguras como para servir de base en procesos judiciales de reclamación de daños, incluyendo el valor de uso pasivo, y que los mismos pueden proporcionar un estándar adecuado (Arrow *et al.* citado en Throsby, 2001, p.42).

La investigación llevada a cabo en Australia, en 1983, sobre la disponibilidad de los contribuyentes a pagar con sus impuestos ciertas manifestaciones artísticas, pusieron de manifiesto que esa cantidad es de hecho superior a la que realmente debían contribuir; lo cual proporciona una nítida estimación del excedente del consumidor, en este caso de bienes públicos (Throsby 2001). En ese mismo país, fue aplicado en 1999 para la valoración de programas obligatorios en las cadenas de televisión (Peacock and Rizzo 2008). En la actualidad es una herramienta plenamente aceptada en el campo del patrimonio cultural, con numerosos casos de aplicación en Europa; sobre todo en el Reino Unido e Italia.

En 2003 *The Journal of Cultural Economics* dedicó un número especial a la Valoración Contingente en el campo de la Economía de la Cultura, el director de la publicación señaló:

Hasta la fecha muchos de los estudios de Valoración Contingente han sido hipotéticos, dirigidos por economistas más interesados quizá en sus técnicas analíticas que en informar el debate real sobre las políticas públicas. Pocos parecen haber sido encargados por clientes con alguna decisión que tomar (Peacock and Rizzo 2008, p.127).

En palabras de McCloskey un ejercicio de matemáticas sociales.

El MVC tiene dos modalidades, de la disposición a pagar (DP), por unos bienes o servicios, y de la disposición a aceptar (DA), una compensación por la pérdida de utilidad. Éste último fue el empleado para compensar a los perjudicados por el desastre medioambiental antes citado.

Extendiendo la muestra a los no usuarios se pueden estimar los valores de no uso: de opción, legado y existencia (Ost and Van Droogenbroeck 1998). El que la valoración contingente esté basada en lo que los encuestados declaran que harían, y no en sus acciones de hecho, es paradójicamente uno de sus mayores y más controvertidos atributos. Con todo, sería la única técnica aceptable para determinar el valor de no uso en el campo del patrimonio cultural (Kaminski *et al.* 2007).

Según Throsby (2001), el MVC se enfrenta con el problema del *free rider* (individuo aprovechado) que, a sabiendas de que no podrá ser excluido de determinados bienes o servicios (precisamente por ser públicos) adopta un comportamiento estratégico a fin de evitar el pago. Esto puede ser controlado, afirma, con una compleja experimentación que haga emerger el sesgo; es el enfoque sugerido por Bohm (1979) y usado por Throsby y Withers (1983) en la valoración contingente del apoyo gubernamental al arte en Australia. Por el contrario, Peacock y Rizzo (2008) afirman que incluso en los casos de bienes públicos puros la DP es positiva, algo que defienden sobre la base de los estudios realizados, ej.: la restauración de la Catedral de Lincoln (Inglaterra); por lo que concluyen que la cuestión del *free rider* es irrelevante.

Entre los aspectos más importantes del MVC a tener en cuenta, Peacock y Rizzo (2008) señalan:

1. Se pueden utilizar diferentes métodos para la administración del cuestionario. Sin embargo, el más recomendado es la entrevista personal que, por otro lado, es el que ofrece valoraciones más altas. Igualmente, a mayor importancia del bien mayor el coste de la muestra.
2. La determinación del tamaño de la muestra es crucial para obtener resultados extrapolables, además, dependiendo del tamaño se puede segmentar la población, ej.: en función del lugar de residencia. Hay que tener presente que, por limitaciones financieras, el tamaño de la muestra puede resultar excesivamente pequeño, lo que puede verse agravado por una baja proporción de respuestas (sobre todo cuando el cuestionario es autoadministrado). Además, cuanto mayor la muestra menos tiende a ser la disponibilidad a pagar (DP).
3. Los encuestados de mayor renta tiende a dar precios más altos, por ello es importante que la muestra sea representativa de todos los niveles económicos.
4. El apartado de la valoración, en el cuestionario, es de la mayor importancia, de ahí que esté bien construido. Tan importante como eso es que el escenario contingente sea preciso y claro, sin lugar a equívocos; de lo contrario las respuestas podrían no ser válidas. Una sección dedicada al perfil socioeconómico del encuestado puede servir para determinar en qué medida las características del individuo influyen en la valoración.
5. Se pueden formular diferentes tipos de preguntas: abiertas; cerradas; del tipo formato tarjeta de pago con diferentes respuestas en términos financieros, con lo que se reduce la dispersión; o de

formato doble, donde se formula una segunda pregunta para estrechar el intervalo generado por la primera. El tipo de pregunta más frecuente es el cerrado, el más fácil de codificar.

6. Al encuestado se le debe informar sobre el sistema de pago que se establecería, ej.: subida de impuestos, tique de entrada, aportaciones voluntarias; cuanto más realista y creíble sea más seguras serán las estimaciones de valor. El escenario hipotético debe ser factible, de lo contrario la pregunta sobre valoración contingente carecerá de validez.

Y también señalan aspectos controvertidos:

1. Como la situación es hipotética, existe el riesgo de que el entrevistado adopte un comportamiento estratégico, o no valore adecuadamente las consecuencias de su decisión, puede ser elevado. Incluso cuando las estimaciones de valor contingente pueden ser agregadas para obtener una curva de demanda y un precio estimado, la medida de ese valor puede no ser válida; el valor de algunos bienes es de difícil expresión en términos financieros.
2. Estando dirigido el método a estimar la disponibilidad a pagar (DP), el valor de la cultura puede ser percibido como algo colectivo más que individual, lo que haría muy difícil la derivación de un precio de la DP agregada. Éste es el caso de los sitios con gran valor simbólico o de una célebre composición musical. Los resultados pueden sobreestimar la DP dada la satisfacción intrínseca del patrimonio cultural y el sesgo introducido por el carácter hipotético del valor contingente. Además, pueden darse valores negativos de la DP, toda vez que se trata de preferencias individuales y hay quien



puede no estar interesado en ciertas actuaciones de patrimonio cultural.

3. Los encuestados pueden verse afectados por el tipo de pregunta que se les formule DP vs. DA, en el segundo caso los valores suelen ser más altos, por ello son preferidos los estudios sobre la disposición a pagar (más conservadores).
4. En ocasiones, como en los casos de restauración de monumentos, no es posible aplicar el concepto de cambios marginales; además, es complicado tratar los bienes culturales como mercaderías.

En cuanto a la transferencia del valor de un bien de patrimonio cultural a otro, de forma que se puedan aplicar resultados ya disponibles, señalan que es más factible cuanto más sustituibles sean los bienes; que es algo arriesgado por el entorno propio que rodea el patrimonio cultural, sus características únicas, máxime cuando los bienes se encuentran en países diferentes.

El MVC, que ofrece una útil información sobre las motivaciones y preferencias, es de especial interés para comparar sus propios resultados (demanda total y precio) con la asignación de recursos en el ámbito de lo público. Estas técnicas pueden proporcionar un rango ordinal sobre las preferencias individuales y sociales sobre el patrimonio, iluminando con ello las políticas públicas. El mercado de patrimonio así construido, reflejaría las preferencias de la sociedad, en función de cómo sea la distribución de la renta<sup>67</sup> (Azqueta 1996 citado en Herrero 2001). Throsby (2001) advierte de que los resultados del MVC pueden experimentar grandes variaciones según las consideraciones metodológicas adoptadas. Aunque corrobora la aplicabilidad, si no la idoneidad, de sus técnicas

---

<sup>67</sup> En tanto que ésta condiciona la disposición a pagar.

analíticas para la estimación de la demanda y que el precio resultante es una variable *proxy* del valor.

#### 2.5.2.2.b. Método de la Elección Contingente

Según Peacock y Rizzo (2008) – que la denominan Análisis de Costes Conjuntos – es una modalidad de la valoración contingente en la que se plantean al encuestado dos o más alternativas excluyentes – con sus correspondientes atributos – y un presupuesto limitado. El Método de la Elección Contingente (MEC) puede ser considerado una evolución del MVC, produce más información y tiene un mayor coste al utilizar muestras mayores y técnicas estadísticas más sofisticadas.

El nombre del método deriva de que al encuestado se le plantea un escenario contingente, hipotético pero creíble, ej.: la reapertura de un ferrocarril para uso turístico, y se le pide que asigne un precio al bien o servicio ofrecido. A tal fin se utilizan dos vectores de precios para sendas preguntas, si la respuesta a la primera es positiva se le formula una segunda pregunta, similar pero con una escala de precios superior; y si es negativa, con una escala inferior. Además, a todos los encuestados, con independencia de la primera pregunta se les formula una tercera abierta, donde se les pide que declaren la máxima cantidad que estarían dispuestos a pagar. Se trata de una pregunta de control para identificar quienes no asignan un valor positivo o asignan valores sesgados no realistas. El resultado final del estudio es la elaboración de una curva de demanda agregada (Peacock and Rizzo 2008).

Al contrario que la valoración contingente, esta técnica no pide directamente a los encuestados que declaren su valoración en términos financieros sino que les pregunta sobre el escenario preferido. El valor se

infiere de la elección hipotética de los encuestados. La modelización de la elección abarca una familia de técnicas que incluyen los experimentos de elección, la clasificación contingente, la calificación contingente y las comparaciones en par. El MEC es de particular interés para la evaluación del resultado de políticas alternativas, cuando los valores de no uso son importantes. También puede ser usada para clasificar opciones y estimar valores financieros (Kaminski *et al.* 2007).

### 2.5.2.3. Análisis Multicriterio

El Análisis Multicriterio (AMC), desarrollado en los últimos tiempos, se presenta como una oportunidad para conseguir un enfoque equilibrado en la planificación pública moderna, máxime cuando son integrados aspectos intangibles como los medioambientales o los sociales. Básicamente existen dos tipos de métodos para la evaluación de un proyecto de inversión: el primero pretende contabilizar de forma indirecta (vía traslación monetaria) los resultados, ej.: análisis coste-beneficio (ACB) o análisis coste-eficacia (ACE); el segundo adopta un punto de vista diferente (en lugar de traducir a valores monetarios los resultados), tomando en consideración las múltiples dimensiones de un proceso de decisión (sin traslación monetaria). Cuando los resultados de un proyecto son tratados de forma directa el problema es cómo compararlos, i.e.: la ponderación, la cual dependerá de las prioridades (pesos relativos) asignadas a los diferentes criterios de decisión, de ahí el nombre genérico de estos métodos. Como ejemplos tenemos el *benchmarking*, el modelo de la tela de araña, el análisis de metarregresión, el análisis de régimen, los modelos bandera y el análisis de aproximación. Todos ellos pueden ser aplicados, adecuadamente, a la problemática del PCI, de forma sustitutiva o complementaria (Ost and Van Droogenbroeck 1998).

A modo de conclusión sobre los métodos expuestos, cabe subrayar que, sólo o en combinación con otros, el ACB se configura (a largo plazo) como el favorito para el análisis del PCI. El Análisis de Impacto (AI) tiene sus propias ventajas que hacen de él un requisito previo al ACB. En cualquier caso, una cosa es mostrar la dimensión económica de un problema y otra, bien distinta, tratar de explicar el mismo exclusivamente desde una perspectiva económica. El rigor metodológico es lo único que puede ayudar a salvar los problemas que se vayan presentando, estando alerta para reconocer los obstáculos a superar.

El problema es tan importante que Hendon (1983) se pregunta: ¿es mejor una medida incompleta que no hacer ninguna medida? Los defensores afirman: “medimos aquello que podemos y... en la mayoría de las aplicaciones coste-beneficio podemos medir la mayoría de los hechos económicos significativos”; mientras que los detractores estiman que una pobre medición (afectada por doble cómputo) es peor que no hacer ninguna. Pensamos que, a pesar de las dificultades y la creencia generalizada de que “el arte no puede medirse con criterios de mercado”, merece la pena intentar un análisis más profundo del patrimonio inmueble (Ost and Van Droogenbroeck 1998, p.63).

Los autores identifican los siguientes puntos críticos:

1. La crucial diferenciación entre efectos directos, indirectos e inducidos no es la misma para cada autor.

2. Existen en realidad dos versiones diferentes de ACB: una versión de máximos, basada en grandes beneficios primarios y el uso extensivo de multiplicadores; y una versión de mínimos, estricta división entre beneficios primarios y secundarios, y ausencia de multiplicadores. La segunda, por ser más conservadora, parece mejor. Diversos autores alertan del uso de multiplicadores, los cuales consideran un riesgo, especialmente en un asunto subjetivo y tan emocional como es el PCI. Parece más conveniente dejar los efectos inducidos en forma cualitativa que aplicar sin consideración un multiplicador equivocado.

3. Los efectos distributivos del proyecto no son tenidos en cuenta, pero puede ocurrir que – incluso siendo positivo el efecto neto sobre la comunidad – algunos grupos se vean perjudicados, ej.: un proyecto de conservación puede desplazar familias pobres, de un lugar histórico, para situar a familias pudientes. Los “desplazamientos de renta” hacia arriba son un problema frecuente del gasto público en cultura, dicho de otro modo el “elitismo”; lo que el economista debe poner siempre de relieve ante el responsable (gubernamental) de la decisión.

4. La estimación de la vida de un proyecto, su horizonte temporal, y la determinación del tipo de interés social, son una incertidumbre. Lo más oportuno sería un enfoque conservador, tener en cuenta un tipo de interés bajo, ej.: el de largo plazo en el mercado de capitales. El problema es que el patrimonio cultural no se comporta como los bienes económicos comunes (privados), por lo que aplicar un tipo de interés comercial puede ser equivocado. Ello, además, implicaría un juicio de valor, otorgando prioridad a la generación presente sobre las futuras (Throsby 2001).

5. La interdependencia de los proyectos es difícil de determinar, haciendo complicada la aplicación de precios sombra en las inversiones públicas.

6. El concepto de excedente de utilidad es algo de difícil manejo, máxime cuando se procede de forma agregada. ¿Es la utilidad igual en todos los casos?

### 2.5.3. El valor cultural

Uno de los ejes centrales de Throsby (2001) es que el valor cultural (de un proyecto de patrimonio) ha de evaluarse de forma paralela al valor económico. Son conceptos diferentes que requieren diferentes enfoques para su evaluación. Al valor cultural, por carecer de una métrica

apropiada, es prácticamente imposible aplicar el ACB; la naturaleza multidimensional del valor cultural lo hace extraordinariamente difícil. Lo más prudente es el desglose del valor en sus elementos constituyentes de forma que, eventualmente, se pueda aplicar un análisis multicriterio (AMC).

Los tipos de valor cultural que pueden ser atribuidos a un bien de patrimonio son diversos y constituyen sus componentes. Throsby (2001) propone la siguiente taxonomía:

1. Valor estético. Es la belleza del sitio, la cual sólo se manifiesta a la vista, cuando es observado o contemplado por el consumidor cultural. Smith (2003) es crítica con la noción de “estética” como marcador de valor universal, la cual cada vez tiene menos aceptación.

2. Valor espiritual. Con frecuencia de carácter religioso, puede contribuir de manera significativa a la identidad de la comunidad y, dentro de ella, los individuos como tales. Puede producir un sentido de autoconfianza en el colectivo y una conexión entre lo local y lo global. Tanto es así que es lo primero que se destruye cuando se pretende acabar con un pueblo, cometer un etnocidio. El caso de la demolición de la mezquita de Babri Masjid en Ayodhya (Uttar Pradesh) India, en 1992, es un claro ejemplo de ello; al igual que los llevados a cabo tras la invasión y conquista de Andalucía en la baja Edad Media.

3. Valor social. Es el que corresponde a un sitio en la medida en que contribuye a la estabilidad y cohesión social. La presencia del mismo hace que vivir y trabajar en esa comunidad tenga un atractivo particular. Un ejemplo de ello pueden ser los baños que en la actualidad existen en determinados países, como Hungría o Palestina, lugares que sirven de catalizador y medio facilitador de las relaciones sociales. Su destrucción,

en otros tiempos y lugares, también se ha llevado a cabo con finalidad etnocida.

4. Valor histórico. Es uno de los valores más fácilmente identificables. Adquirido con el mero paso del tiempo, en ocasiones es suficiente para catalogar un sitio como patrimonio cultural. Igualmente, proporciona a las comunidades un sentido de identidad histórica, sirviendo en ocasiones para explicar el presente. La “historicidad” estaría llegando a ser un indicador más valorado que la “estética”, con significado político, social y cultural; siendo cada vez más empleado para la declaración de Sitio Patrimonio de la Humanidad (Smith 2003). Aquí se enmarca el patrimonio industrial, cuya esencia es el valor histórico, la historicidad, y no sus cualidades estéticas. El mismo está formado por activos procedentes del mundo del trabajo y no construcciones levantadas para la gloria de quienes han detentado el poder, o de carácter religioso, que habitualmente destacan por sus cualidades estéticas.

5. Valor simbólico. Es el que proporciona significado e información que sirve a la comunidad para interpretar su identidad y reafirmar su personalidad cultural. La función educativa del valor simbólico es importante no sólo para las generaciones actuales sino para profundizar en el conocimiento básico y nivel de comprensión de la comunidad en su conjunto. A modo de ejemplo, podemos citar el caso de la *Stone of Scone* (o Piedra del Destino) en Escocia. Durante siglos en Westminster, expuesta bajo el trono inglés, fue devuelta a Edimburgo en 1996 en el marco de la descentralización política en el Reino Unido. Una especie de amuleto colectivo, la piedra representa la identidad política de la nación escocesa; restaurada en el momento de su traslado a Escocia.

6. Valor de autenticidad. Es el que corresponde al sitio por el mero hecho de ser real, no falso, y único. Unida a la autenticidad, suele ir pareja la integridad como elemento característico, lo cual puede dar lugar a diversas restricciones en el planeamiento urbano tendentes a su protección.

La evaluación del valor cultural, a pesar del esfuerzo analítico llevado a cabo, es problemática. Throsby (2001) sugiere varios métodos de valoración:

a) Descripción y delimitación del objeto de estudio.

Llevándose a cabo según diferentes variables, da como resultado el marco completo del mismo que nos informará sobre cada elemento del valor cultural.

b) Descripción en profundidad del objeto de estudio.

De esta forma se ponen de manifiesto y se estudian fenómenos *a priori* inexplicables, poniendo de relieve el sistema cultural subyacente, y se profundiza en el conocimiento del contexto y el significado del comportamiento observado.

c) Análisis actitudinal.

Tiene por objeto calibrar el estado de espíritu en relación con determinados bienes culturales. Aquí se enmarcan los estudios de opinión, mediciones psicométricas, etc., y conllevan el empleo de una gama variada de técnicas interrogativas. Se puede aplicar tanto a nivel individual como colectivo.

d) Análisis de contenido.



Consiste en aplicar las técnicas oportunas para la identificación y delimitación del contenido que eventualmente habrá de ser medido.

e) Valoración experta.

Supone la intervención de un experto en la materia, cuyas opiniones tienen especial relevancia y autoridad; por su experiencia, conocimientos y/o competencias. Esto en ocasiones es ineludible a la hora de valorar determinados bienes culturales. Además, la opinión experta puede ser sometida a *P2P review* (revisión por colegas) a fin de corregir los errores que, eventualmente, pueda contener la valoración.

Lo importante, en opinión del autor, es descomponer el valor cultural en sus diferentes elementos constitutivos, de forma que se pueda articular más claramente su naturaleza multidimensional. De esta forma, al menos, se puede tener una idea cierta de dónde surge el valor cultural, de qué parte del objeto de estudio. Así se consigue que aquél llegue a ser un concepto operativo, que pueda alcanzar la relevancia del valor económico a efectos analíticos.

Para la determinación del valor cultural existen dos opciones, de arriba abajo – la más común quizá – y de abajo a arriba. Si en el primer caso serán políticos, burócratas o expertos quienes lleven a cabo la determinación; en el segundo será la sociedad civil, suficientemente articulada y asertiva, quien realizará ese cometido. En ocasiones se lleva a cabo lo que podemos denominar “enfoque integrado”, es decir, que las grandes decisiones gubernamentales llevan pareja la implicación de la sociedad civil en los proyectos. En el proceso de determinación del valor cultural, un paso fundamental es la conversión de los juicios de valor en

valores cardinales, sometiéndolos luego a la correspondiente ponderación (Throsby 2001).

### Conclusiones

El patrimonio es objeto de una abundante regulación, tanto a nivel internacional como nacional y regional. Si en el primer caso es el medio de donde surgen los grandes principios que iluminan su protección, uso e interpretación; en el segundo se trata de la catalogación y protección legal del patrimonio en sus diversas formas. Las organizaciones internacionales que regulan esta materia son tanto de derecho público, organizaciones supranacionales como la UNESCO o el Consejo de Europa; como de derecho privado, integradas por profesionales y representantes de la industria. Desde el punto de normativo, es en el ámbito internacional dónde habría que buscar la excelencia en las prácticas de patrimonio.

Esta abundante regulación facilita la gestión del patrimonio a nivel microeconómico. Quiere esto decir que las autoridades públicas (locales, regionales o nacionales) no tienen por qué improvisar en la gestión del patrimonio que, por el contrario, cuentan con un *corpus* normativo que posibilita la intervención de acuerdo con los estándares de excelencia internacionales. A nivel internacional hemos tratado desde el patrimonio cultural en sentido general hasta el patrimonio ferroviario, pasando por el patrimonio industrial. También hemos visto la interpretación y presentación del patrimonio y su visualización computarizada. Si en el primer caso se trata de una regulación pública (supranacional) en los demás casos se trata de una autorregulación (internacional). Entre las organizaciones internacionales cabe destacar ICOMOS, con un *corpus* normativo de once cartas. TICCIH, con estatus consultivo ante la anterior, desempeña un papel fundamental en su ámbito. Fedecrail, a través de la

Carta de Riga (2005), tiene para nosotros un papel difícil de soslayar. A nivel nacional, cabe señalar dos puntos en los que la normativa británica (de Inglaterra y Gales) se aparta de la andaluza: primero, la existencia de una lista (oficial) de patrimonio en peligro, la cual permite centrar la atención allí donde más necesaria es; y segundo, una ley sobre patrimonio ferroviario, la Railway Heritage Act 1996 que, aún abarcando exclusivamente al patrimonio mueble, da una idea del estado en que se encuentran una y otra en términos conservacionistas.

Para la evaluación del patrimonio hemos considerado éste en tanto que PCI, y los beneficios a que da lugar; en términos económicos es lo (más) relevante. El ACB es el método más usado para la valoración de proyectos comerciales. Los métodos de valoración sin precios de mercados (de preferencias reveladas o preferencias declaradas) son de especial interés en la industria de ferrocarriles turísticos, para evaluar la extensión de líneas ferroviaria o la reapertura de líneas clausuradas; con todo, al día de hoy no tenemos conocimiento de que se haya aplicado en la industria. La evaluación de proyectos de inversión no es ni debe ser un sustituto positivo de la toma de decisiones (por los responsables políticos) en el ámbito normativo; su papel consiste más bien en servir de estándar con el que contrastar las decisiones que se hayan de tomar.



## II Parte

### Los ferrocarriles turísticos británicos y el caso andaluz



## Capítulo 3º

### El turismo de patrimonio industrial

---





*La Declaración Universal de la Diversidad Cultural (2001) afirma que la “diversidad cultural es tan necesaria para la humanidad como la biodiversidad para la naturaleza. En este sentido, es patrimonio común de la humanidad y debe ser reconocido y afianzado en beneficio de las generaciones presente y futura”.*

*Los turistas han sido de los primeros en reconocer la diversidad de culturas y el patrimonio cultural. El deseo de encontrar y experimentar diferentes culturas, junto con sus expresiones material e inmaterial, es una de las motivaciones clave de los turistas y está en la base del modelo de negocio de muchos turoperadores.*

*UNESCO 2006*

*Tourism, Culture and Sustainable Development*

Empezaremos el capítulo abordando el turismo cultural como una realidad relativamente reciente dentro de la que se enmarca el turismo de patrimonio industrial. Por su dinamismo económico, el turismo cultural excede de forma consistente al sector turístico en general, además de ser más acorde con los principios de sostenibilidad que el turismo masivo tradicional; responsable de la destrucción de no pocos hábitats naturales en el litoral mediterráneo, especialmente en la Península Ibérica. Por estas razones, el turismo cultural es objeto de atención preferente desde instancias internacionales como la Comisión Europea o el Consejo de Europa.

En segundo lugar, trataremos la emergencia del patrimonio industrial como actividad cultural que adquiere toda su entidad tras la crisis energética de los años setenta. Ésta marcaría un punto de inflexión en el modelo de crecimiento de las economías occidentales, caracterizado a partir de entonces por el declive relativo de la industria manufacturera y la preeminencia del sector servicios en términos de crecimiento. Esta nueva actividad cultural, por el turismo que lleva asociado, va a servir para paliar los efectos de la reconversión industrial, siendo utilizada desde instancias gubernamentales como un verdadero instrumento de fomento.

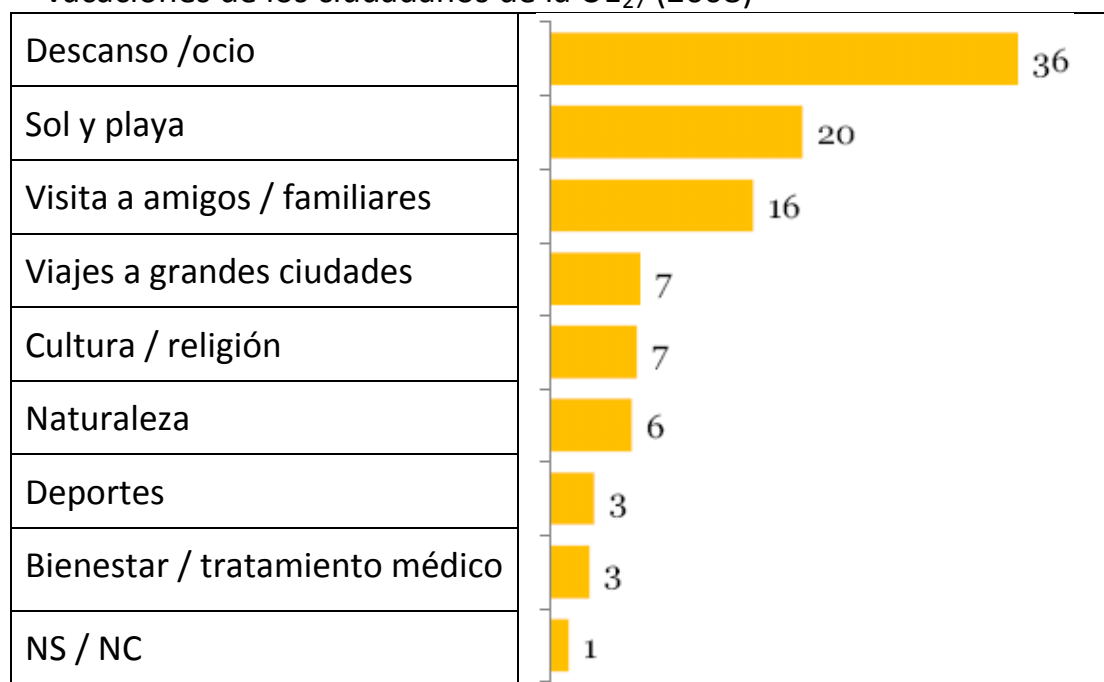
En tercer lugar nos ocuparemos de las particularidades del turismo de patrimonio industrial (TPI) en relación con el turismo rural, cuyas características tratamos en los epígrafes 3.3.1 y 3.3.2. Junto a ello estudiaremos la importancia de la identidad colectiva de las comunidades locales de cara a la puesta en valor del patrimonio industrial, condición *sine qua non* para el éxito de cualquier proyecto museístico o turístico.

Por último, trataremos la importancia de las nuevas tecnologías de la comunicación y la información (TICs) en la interpretación y divulgación del patrimonio industrial que, si bien en estado embrionario, ya han recibido la consideración de la Comisión Europea.

### 3.1. Algunos factores condicionantes de la demanda turística

Según el *Informe sobre las Actitudes de los Europeos hacia el Turismo*, Eurobarómetro 2009 (v. Gráfico 3. *Las motivaciones más importantes del principal viaje de vacaciones de los ciudadanos de la UE27 (2008)*), el binomio “descanso y ocio” fue citado como la principal razón para irse de vacaciones por más de un tercio de los encuestados (36%). Una quinta parte preferían “vacaciones en la playa” (20%) y el 16% manifestaron que su principal objetivo eran razones de índole social, i.e. “visitar a amigos o familiares”. “Viajes a grandes ciudades”, “cultura y religión” y “naturaleza” fueron seleccionadas cada una de ellas por menos de una décima parte de los encuestados (6%-7%). Menos de una vigésima parte mencionaron los “deportes” o “factores relacionados con la salud” como el principal objetivo a la hora de irse de vacaciones (en ambos casos el 3%).

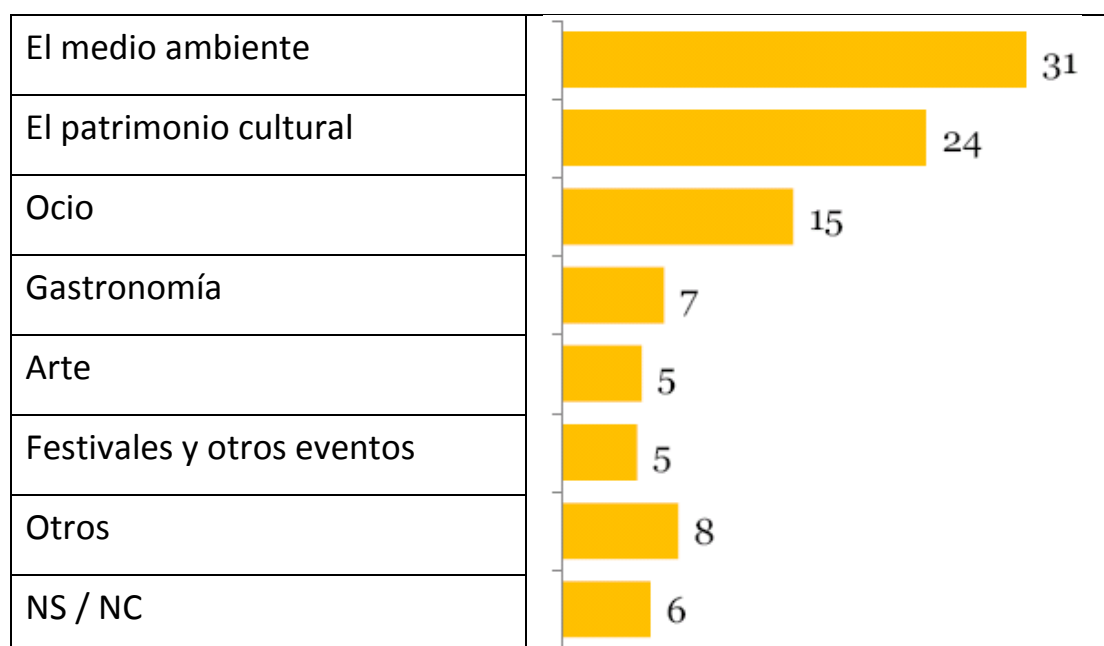
Gráfico 3. Las motivaciones más importantes del principal viaje de vacaciones de los ciudadanos de la UE<sub>27</sub> (2008)



Fuente: EC 2009, p.17

Como muestra el gráfico *ut infra*, a la hora de decidir un destino para las vacaciones, la mayoría de los europeos citaron el entorno del lugar (i.e. el atractivo general) como el factor más importante (31%). El patrimonio cultural (24%) y las opciones de entretenimiento (15%) ocuparon el segundo y tercer lugar entre los factores que influyeron en la elección de destino.

Gráfico 4. Atracciones que influyen en la elección de destino UE<sub>27</sub> (2008)



Fuente: EC 2009, p.47

El resultado probablemente más significativo de la tabla *ut infra* es que los turistas “sociales” (quienes visitan a la familia o amigos) dan una mayor importancia relativa al factor precio (ej. 15% contra el 9% de turistas “culturales”) y son los menos proclives a considerar la relación calidad/precio a la hora de organizar un viaje (30% contra el 40% de aquéllos que van a la playa o hacen viajes culturales). La calidad en sí fue más citada con más frecuencia por quienes prefieren la playa (16%). Los datos relativos al factor precio sugieren que el turismo cultural es el que tendría una menor elasticidad precio.

Tabla 11. Principales consideraciones a la hora de seleccionar un destino según el tipo de vacaciones buscado y la preferencia de destino (%)

	Objetivo de las vacaciones principales en 2008				Destino vacacional preferido	
	Social	Ocio/ bienestar	Playa	Cultura	Tradicional	Nuevo
Calidad del servicio	13	14	16	11	12	13
Precio	15	11	13	9	17	12
Relación calidad/precio	30	38	40	40	35	34
Consideraciones medioambientales	8	11	6	10	8	11
Consideraciones sociales	9	5	5	8	5	8
Seguridad	15	12	13	13	14	14
Otras	7	6	5	6	5	5

Fuente: EC 2009, p.47

La Tabla *ut infra* muestra que el patrimonio cultural fue más apreciado por quienes planificaron un viaje al exterior (del país o la UE) en comparación con quienes planificaron viajar en el interior (28-29% contra un 21%). Lo que pone de relieve la importancia del patrimonio cultural a la hora de captar turismo internacional.

Tabla 12. Preferencia por atracciones según destino de las vacaciones (%)

	Destino planeado para las vacaciones principales en 2009		
	Doméstico	Otro país de la UE	Fuera de la UE
Arte	5	5	5
Gastronomía	7	6	6
Ocio	18	14	14
Patrimonio cultural	21	28	29
Festivales y otros eventos	5	5	5
El entorno	33	31	29
Otros	6	9	8

Fuente: EC 2009, p.48

### 3.2. El turismo cultural

---

Una de las definiciones más sucintas y prácticas de turismo cultural es la de ATLAS, *The Association for Tourism & Leisure Education*, utilizada por la OMT<sup>68</sup> en el informe *City Tourism & Culture* (2005):

El movimiento de personas a atracciones culturales fuera de su lugar habitual de residencia con intención de adquirir información y experiencia para satisfacer sus necesidades culturales (ETC 2006, p.5).

La Cámara de las Regiones del Consejo de Europa (2009) sugiere una definición más amplia, toda vez que desarrolla los motivos del desplazamiento y el concepto de cultura:

El turismo cultural tiene que ver con la cultura de una localidad, incluyendo su patrimonio, sus artes y forma de vida. La definición de la Organización Mundial del Turismo se refiere al desplazamiento de personas principalmente por motivos culturales, incluyendo viajes de estudio, artes escénicas, giras culturales, viajes a festivales, visitas a sitios históricos y monumentos, folclore y peregrinaciones. En la actualidad no sólo se consideran las comunidades tradicionales con costumbres diferentes, formas únicas de arte y/o prácticas sociales distintas – que básicamente las distinguen de otros tipos de cultura – sino también culturas mayoritarias modernas y estilos de vida, incluyendo tanto el turismo en áreas urbanas como rurales (Council of Europe 2009a).

La Carta Internacional del Turismo Cultural del ICOMOS (1999) hace un análisis de la contribución del turismo al intercambio cultural y el acervo personal del individuo; lleva a cabo una distinción del patrimonio en términos diacrónicos (pasado *versus* vivo); señala su papel en la conservación y puesta en valor del patrimonio, la educación de la población y su contribución a la economía. En definitiva, considera el turismo (cultural) un poderoso instrumento al servicio de la cultura y la economía:

El turismo, tanto nacional como internacional, continúa siendo uno de los medios más importantes de intercambio cultural, proporcionando una experiencia personal, no sólo de lo que ha sobrevivido del pasado sino también de la vida y la sociedad contemporánea de otros pueblos. Es cada vez más apreciado como factor

---

<sup>68</sup> En inglés UNWTO.

positivo para la conservación del patrimonio natural y cultural. El turismo puede capturar las características económicas del patrimonio y ponerlas al servicio de la conservación generando ingresos, educando a la población e influyendo en sus políticas. Es una parte esencial de muchas economías nacionales y regionales y – de ser gestionado con éxito – puede ser un factor importante de desarrollo (ICOMOS 1999).

El turismo y los viajes son una de las principales actividades económicas de nuestro tiempo, tanto por su contribución a la producción como por el empleo generado. La tabla *ut infra* da una imagen de su impacto en diferentes espacios geográficos, en ella se puede apreciar la relativa especialización productiva de España en esta actividad.

Tabla 13. La contribución de la industria del turismo y los viajes a la producción y el empleo (Cuenta Satélite del Turismo 2009<sup>69</sup>)

	Mundo USD	EU <sub>27</sub> USD	España EUR	UK GBP
Ingresos Tot. (000'millones)	5.474,00	1.667,66	180,34	134,75
% PIB	9,4	9,87	16,78	9,44
Empleo (millones)	219,81	23,00	3,38	2,95
% empleo	7,6	6,27	17,25	9,58

Fuente: elaboración propia con datos de WTTC (2009; 2010)

Según ciertas estimaciones (Europa Nostra 2006), más del 50%<sup>70</sup> de la actividad turística en Europa estaría basada en el patrimonio cultural, siendo el turismo cultural el segmento con mayores perspectivas de crecimiento. Además, el turismo sostenible en Europa necesitaría la preservación de los recursos de patrimonio cultural, algo vital para su desarrollo (ibíd.).

En Gran Bretaña, tras el acuerdo presupuestario de 2007, el DCMS pidió a VisitBritain llevar a cabo una revisión estratégica de su labor de promoción, dando prioridad al “value for money” (relación calidad precio) a través de una mejor coordinación de los recursos y capacidades de la

<sup>69</sup> Estimación avance.

<sup>70</sup> El documento de Europa Nostra no identifica la fuente.

industria turística. La revisión es de especial importancia ya que, como se precisa, “el patrimonio contribuye a hacer Inglaterra más atractiva como destino turístico” (EH 2008, p.20).

Smith (2003) pone de manifiesto la importancia del turismo (cultural) en la agenda política dado su poder transformador y su relevancia en la estrategia económica de las naciones:

Al turismo, especialmente el de tipo cultural, se le reconoce el poder de transformar, de forma irreversible, destinos, tradiciones y estilos de vida. Por esta razón, cada vez cuenta más en la agenda política y los gobiernos consideran las ventajas e inconvenientes de esta remunerativa actividad, a veces considerada el último recurso para competir en la escena global (Smith 2003, p.11).

Se pueden distinguir dos tipos de turismo, diferentes en su naturaleza, el turismo de masas y el turismo cultural:

Mientras que el turismo de masas es de gran volumen, bajo coste y estandarizado como “paquetes turísticos”; el turismo cultural es de bajo volumen, alto coste y adaptado a las necesidades individuales del cliente (Throsby, 2001, p.129).

Si el turismo de masas está representado por el turismo de sol y playa, el turismo cultural suele articularse en torno a rutas turísticas, ej. El Legado Andalusi o la *European Route of Industrial Heritage* (ERIH). Aquél puede desarrollarse en torno al *hinterland* de grandes infraestructuras de transporte (ej. aeropuertos), con predominio de las instalaciones hoteleras, o en forma de “turismo de segunda residencia”.

Si el turismo de masas es una actividad escasamente compatible con el respeto de los ecosistemas naturales y las culturales locales, el turismo cultural es precisamente la antítesis de aquél. Una actividad llevada a cabo por individuos cultivados y ávidos por conocer y entrar en contacto con otros pueblos y culturas. En el caso de Andalucía la diferencia es apreciable entre el turismo de masas del litoral y el turismo de interior (ej. las sierras de Ronda o Aracena).



El turismo cultural puede ser el antídoto al turismo de masas y las tendencias contemporáneas hacia la folclorización de la cultura. Esta forma de turismo puede ofrecer una oportunidad a las ciudades y regiones europeas de promover intercambios culturales y actividades relacionadas con la preservación y revitalización de su patrimonio, que son la principal característica de la mayoría de comunidades urbanas europeas (Council of Europe 2009a).

Si en Andalucía el turismo cultural está vinculado con las ciudades históricas del interior, en los países del centro y norte del Continente son especialmente relevantes los recursos de patrimonio industrial (ej. Inglaterra); por lo general, bien mantenidos y utilizados.

Ése es el caso del ferrocarril de Semmering en Austria que, siendo Patrimonio de la Humanidad (1998) y habiendo cumplido su sesquicentenario en 2004, es un recurso de turismo cultural de primer orden en las provincias de la Baja Austria y Styria. Junto a él se encuentran otros como el ferrocarril (turístico) cremallera de Schneeberg, por el que circula el tren Salamandra (diesel), así llamado por su aspecto visual exterior (muy conseguido) a modo del reptil; y un tren de vapor. Ambos constituyen sendos puntos de anclaje del turismo cultural en la zona.

Si el turismo reporta beneficios evidentes para las sociedades receptoras, también es cierto que, en ocasiones – sobre todo si es masivo – puede suponer una amenaza para la integridad del patrimonio cultural o la estabilidad de la comunidad local. El caso del palacio de Potala en Lhasa, Tibet, es paradigmático en este sentido; la construcción en 2003 del enlace ferrocarril con China, que ocupa ese territorio desde 1957, y la consiguiente afluencia masiva de visitantes amenaza la integridad de ese monumento. La preocupación de los expertos y los líderes tibetanos pone de relieve la fragilidad de ese ecosistema cultural, ya de por sí amenazado por las políticas étnicas y de colonización de Beijing.

En este contexto surge el concepto de turismo sostenible que supone la conciliación de los objetivos de desarrollo económico y el mantenimiento de los ecosistemas locales. Esto no es nuevo, matiza Throsby (2001), sino que goza ya de suficiente aceptación y reconocimiento en la comunidad científica, como lo prueba el hecho de que desde 1991 se edita el *Journal of Sustainable Tourism*.

La Cámara de las Regiones del Consejo de Europa (2009) expresa de esta forma la sostenibilidad del turismo cultural y su potencial económico:

[El turismo cultural] ofrece a las autoridades locales y regionales la oportunidad de desarrollar nuevos conceptos con vistas a conseguir un equilibrio entre la explotación del patrimonio cultural con fines comerciales y un uso responsable y sostenible del mismo. El turismo debería ser un activo más que un impedimento para el desarrollo local y regional (Council of Europe 2009a).

Precisando que también tiene sus riesgos y una serie de implicaciones (ibíd.):

La Resolución 185, del Congreso de Autoridades Locales y Regionales, sobre la Promoción del Turismo Cultural como Factor de Desarrollo de las Regiones resume en siete puntos las implicaciones de un enfoque sostenible:

1. Diversidad del producto
2. Vínculos estratégicos
3. Rutas culturales
4. Identidad cultural y diversidad
5. Gestión de destinos
6. Investigación
7. Desarrollo de políticas

Entre los beneficios intangibles del turismo cultural están la mejora de la autoestima colectiva; la revitalización de costumbres y tradiciones; y mayores oportunidades de intercambio e integración cultural. Aunque difíciles de medir pueden ser percibidos en las comunidades locales.

el patrimonio y la cultura, desde la perspectiva del turismo cultural, las industrias culturales y en relación con las industrias creativas, tienen el potencial de llegar a ser más que recursos de última opción; llegando a ser factores de dinamización económica ante el declive posindustrial o una situación política en rápida evolución (Council of Europe 2009a).

Europa Nostra (2006) ha emplazado a una serie de agentes a adoptar los estándares mundiales en materia turística, declarando que el turismo cultural se encuentra entre “los instrumentos más valiosos para el diálogo intercultural” (Europa Nostra, 2006, 4-16):

Las instituciones de la UE, el Consejo de Europa, los gobiernos nacional, regional y local, la industria del turismo y las organizaciones de patrimonio, incluyendo a los propietarios de bienes raíces relacionados con el turismo cultural, deberían adoptar los principios del Código de Ética del Turismo de la OMT y la Carta Internacional del Turismo Cultural del ICOMOS (ibíd.).

A tal efecto la entidad hace una serie de recomendaciones (ibíd.):

1. Promover y aprovechar la sinergia existente entre el patrimonio cultural y el turismo sostenible con vistas a la promoción y mejora de ambos.

2. Dado que el patrimonio cultural es un activo económico de inconmensurable valor, con poder de atracción sobre el turismo cultural y escasa rentabilidad financiera (por sus externalidades), los poderes públicos deberían intervenir en su apoyo; actuando (especialmente) sobre la fiscalidad y/o con ayudas directas.

3. La educación en patrimonio cultural es importante para el atractivo del lugar y la calidad del turismo. Debería por tanto ser mejorada tanto dentro como fuera de la escuela. Se deberían favorecer las guías de viaje que enfatizan la dimensión europea de los destinos de turismo cultural.

4. Se debe fortalecer la cooperación entre todas las partes implicadas, de forma particular los sectores público y privado, entre la comunidad relacionada con la conservación del patrimonio y la industria turística, como se manifiesta en la Carta Internacional del Turismo Cultural del ICOMOS (1999).

5. La Comisión Europea debería implicarse más en la promoción de los activos turísticos basados en el patrimonio cultural.

6. En el marco de los trabajos para la creación de una etiqueta para el turismo europeo debería considerarse una específica para el turismo cultural.

### 3.2.1. La emergencia del turismo cultural

---

El turismo tiene su lado negativo, es algo constatado desde hace tiempo:

El turismo, allá donde sea, es el enemigo de la autenticidad y la identidad cultural (Turner and Ash 1975 citado en Boniface and Fawler 1993, p.2).

El turismo es la industrialización de una mitología engañosa y sus efectos, tanto en los mercados de origen como en los de destino, son también ambivalentes (ibíd., p.162).

los turistas tienden a disfrutar con “pseudoeventos”, atracciones artificiales y aisladas del mundo “real” (Baudrillard citado en Urry 1990 citado en Smith 2003, p.17).

Como resultado de ello, el turista cultural busca la autenticidad y rehúye de todo lo que pueda ser “para turistas”, de eventos pseudoculturales<sup>71</sup>; una prueba, quizá, de la constatación de la asimetría de la información y sus consecuencias negativas para el consumidor.

Desde un punto de vista antropológico, el problema de la estandarización y simplificación de la cultura es fácilmente apreciable. La mistificación cultural llega a alcanzar dimensiones considerables (Boniface and Fawler 1993).

La Organización Mundial del Turismo (OMT) predice que la mayor parte del incremento en los ingresos por turismo en Europa vendrá de formas alternativas a la tradicional de “sol y playa”. Aunque en la actualidad este tipo de turismo es claramente minoritario, se espera que alcance una

---

<sup>71</sup> Éste es un caso frecuente con el flamenco en Andalucía.

participación de mercado superior al 20% en los próximos 20 años, siendo el segmento de mayor crecimiento. El mismo vendrá dado tanto por un mayor número de turistas en general como por un cambio en la participación de los diferentes segmentos (European Commission 2003).

Varias razones se apuntan como responsables de este cambio de tendencia:

1. Los turistas cada vez tienen más experiencia en viajar y discernir su elección de destino, lo que les lleva a nuevos lugares y nuevos productos turísticos.
2. Una movilidad creciente gracias a la liberalización del transporte aéreo, la construcción de nuevas carreteras y la integración europea.
3. Las vacaciones disminuyen en duración a la vez que aumenta su frecuencia a lo largo del año.
4. La gente cada vez es más activa en sus períodos de vacaciones y buscan nuevas actividades.
5. La población europea, a la vez que está envejeciendo, permanece activa durante más tiempo.
6. La gente cada vez está más preocupada por el medio ambiente.

Además de lo anterior, el turismo supone una traslación en el espacio y, en ocasiones, también en el tiempo, a otros lugares donde el tiempo histórico es diferente, y esto es uno de los mayores atractivos del turismo. Por poner un ejemplo, un turista andaluz en la medina (casco antiguo) de Fez, Marrakech o Trípoli (Libia), puede experimentar la misma fascinación que cualquier turista cultural europeo pero también una

extraña sensación de *dejà vu*. Obviamente también puede sentir rechazo, las identidades son plurales y en ocasiones llevan pareja la xenofobia.

El turismo ofrece la oportunidad de vivir fuera del tiempo y el espacio por un período limitado (Urry 1994 citado en Smith p.24).

La diferencia entre el antiguo y el nuevo turismo, aparte de las cifras, es la tendencia a formular un mensaje de patrimonio, mediante una información selectiva, para entretenimiento y, quizá también, con fines educativos. La presentación del patrimonio de forma indiscriminada a una audiencia mundial, compuesta por gentes de diferentes países y culturalmente diversa, es contraproducente (Boniface and Fawler 1993).

Cada uno de los tres componentes – patrimonio, turismo y globalización – comprende un elenco de subconjuntos que, a su vez, constituyen una variable. La variación se expresa no sólo físicamente sino también perceptualmente y de forma inmediata; incluso si cada componente es determinado geográficamente, las relaciones entre ellos son dinámicas, al igual que su percepción.

Una de las variables más significativas es ajena a los componentes de nuestro triángulo interrelacional: la percepción; algo que varía en el presente, como lo ha hecho en el pasado y continuará haciendo en el futuro. Lo que para una persona es un paisaje descapitalizado y abandonado en el medio rural, puede ser para otra un conjunto de patrimonio industrial. Estas percepciones cambian según la persona y a lo largo de la vida del individuo. Éste, precisamente, es el fundamento teórico del marketing basado en la experiencia y de expresiones como “esperamos verle de nuevo”. Es sin duda el mismo elemento patrimonio, pero el visitante seguramente habrá cambiado y/o las circunstancias de la nueva visita también. Igualmente, las percepciones cambian según la visita

se haga de forma individual o en grupo, pequeño o grande; según sea privada u oficial (Boniface and Fowler 1993).

La identidad se construye con la ayuda de herramientas personalizadas, a través de ellas el individuo se puede construir una especie de identidad “a la carta”; algo fácilmente apreciable hoy en día en los perfiles de Internet. La construcción de la identidad está basada en teorías como la socialización del rol, la ideología (ej.: del aparato del estado), la teoría del discurso, y las disciplinas y tecnologías de la identidad. En el mundo postmoderno (globalizado) de fragmentación y desorientación, las identidades están experimentando un proceso divergente. El concepto de identidad está estrechamente unido a aspectos de interpretación y representación, centrales al discurso del patrimonio y el turismo de las artes (Sarup 1996 citado en Smith 2003).

La modernidad, caracterizada por la compresión del tiempo y el espacio (Harvey 1989), ha posibilitado a un número creciente de personas la oportunidad de viajar más, a lugares cada vez más remotos. Paradójicamente, la estandarización de la cultura en la “aldea global” es, en ocasiones, el factor que más empuja a los ciudadanos a viajar, más que nunca. Esta sería la única forma de experimentar las diferencias culturales y la auténtica “realidad”. Por otro lado, la combinación de compras y otras actividades lúdicas sugiere que los límites entre los sectores de la distribución y el ocio se están difuminando, al igual que ocurre con el ocio y el turismo (Smith 2003).

### 3.2.2. La naturaleza del turismo cultural

Según Smith (2003), el turismo cultural ya no puede ser considerado como un área de interés particular o un nicho de mercado, sino como una

denominación genérica para una gama de tipologías turísticas y actividades diversas que tienen un enfoque cultural.

El turismo cultural constaría de dos segmentos, el de patrimonio y el de las artes (Richards 2001a; Zeppel and Hall 1992; citado en Smith 2003):

no sólo el consumo de productos culturales del pasado, sino también de la cultura contemporánea o el modo de vida de un pueblo o región. Por consiguiente, se puede considerar que... incluye a la vez el “turismo de patrimonio” (referido a artefactos del pasado) y el “turismo de las artes” (referido a la producción cultural contemporánea)

las nociones de pasado y presente implican que el turismo cultural está basado tanto en la historia y el patrimonio de un lugar y sus gentes como en sus vidas contemporáneas (Richards 2001a citado en Smith 2003, p.29).

En el pasado, las definiciones al uso han puesto, quizá, demasiado énfasis en el turismo cultural como una forma de arte o turismo patrimonial en su sentido más estrecho, ej.: visitas a museos, monumentos, galerías y teatros. En 1991 la *European Association for Tourism and Leisure Education and Research (ATLAS)* lanzó un Proyecto de Investigación en Turismo Cultural que hacía una definición dual del mismo:

Definición técnica: todos los movimientos de personas a atracciones culturales específicas como museos, sitios de patrimonio, representaciones artísticas y festivales fuera de su lugar de residencia habitual.

Definición conceptual: el movimiento de personas a manifestaciones culturales fuera de su lugar de residencia habitual, con intención de adquirir nueva información o experiencias para satisfacer sus necesidades culturales (Richards 1996 citado en Smith 2003, p.30).

El rechazo a las llamadas “grandes narrativas” ha significado que ahora se preste atención al discurso de las clases trabajadoras, las mujeres, y los grupos étnicos y minoritarios. La historicidad se está convirtiendo en un concepto más válido que la estética, haciendo la historia social y el patrimonio industrial de las clases trabajadoras tan importantes como la



historia política o, por ejemplo, el patrimonio de las clases dominantes (Smith 2003).

El impacto que estos hechos han tenido en la redefinición del turismo cultural es significativo. A resultas de ello, y consciente de lo polisémico del término “cultura”, la autora sugiere una tipología de turismo cultural centrada en el objeto:

- Sitios de patrimonio.
- Artes escénicas.
- Artes visuales.
- Sitios religiosos.
- Medio rural.
- Comunidades indígenas y tradiciones.
- Artes y artesanía.
- Idiomas.
- Gastronomía.
- Industria y comercio.
- Cultura popular moderna.
- Aficiones.

El perfil de quienes participan en estas diferentes formas de turismo cultural varía sustancialmente, de ahí la necesidad de una eventual segmentación.

### 3.2.3. La sostenibilidad del turismo cultural

Al contrario de lo que ocurre con otros recursos productivos más concentrados en el espacio, los de tipo cultural están ampliamente repartidos; son una herencia acumulada, en ocasiones, desde siglos (o

incluso milenios) atrás. Ello implica que las oportunidades de desarrollo están más equitativamente distribuidas.

Dado que los recursos de patrimonio está distribuidos ampliamente, los beneficiarios del turismo de patrimonio son ciudades, pueblos y áreas rurales; ello en cada uno de los países... de Europa (Rypkema 2009, p.117).

El turismo cultural y la sostenibilidad no sólo atraen el interés de la literatura académica/científica sino también de las organizaciones internacionales. De especial interés a nuestros efectos es la definición de turismo sostenible según la OMT:

Desarrollo turístico sostenible es aquél que satisface las necesidades de los turistas actuales y las regiones destino a la vez que protege y mejora las oportunidades futuras. Se considera como una gestión integrada de todos los recursos, de forma que las necesidades económicas, sociales y estéticas pueden ser satisfechas manteniendo la integridad cultural, los procesos ecológicos esenciales, la biodiversidad y los sistemas que sirven de sustento a la vida (EC 2003, p.7).

“El futuro del turismo cultural – hacia un modelo sostenible”, Recomendación 266 (2009) del Congreso de Autoridades Locales y Regionales del Consejo de Europa, fue adoptada por el Comité de Ministros el 23 de septiembre de 2009. De particular interés son los apartados 2 y 3:

2. El Comité de Ministros comparte la visión general del Congreso sobre la importancia del turismo cultural desde el punto de vista del diálogo y el entendimiento mutuo entre comunidades, así como la búsqueda de modelos de desarrollo sostenible, orientados a la preservación de los recursos culturales locales para las generaciones venideras. Señala que este enfoque está en línea con el trabajo del Comité Directivo de Cultura (CDCULT) y el Comité Directivo de Patrimonio Cultural y Paisajes (CDPATEP). Reconoce la contribución realizada en esta área por el Comité de Altos Directivos de la Conferencia de Ministros del Consejo de Europa responsable de la Planificación Territorial/Regional

(CEMAT) y llama la atención del Congreso sobre los comentarios del mismo.

3. En el sector del patrimonio, el Consejo de Europa ha desarrollado una serie de estándares y principios, como la Recomendación Rec(2003)1 del Comité de Ministros a los estados miembros sobre la promoción del turismo para el fomento del patrimonio cultural como factor de desarrollo sostenible. La misma establece un enfoque y unos medios de acción y gestión dirigidos a conseguir un equilibrio justo entre el desarrollo local y las necesidades específicas de la protección integrada del patrimonio.

Como se cita en el apartado 2, el Comité de Altos Directivos del CEMAT hizo los siguientes comentarios a la Recomendación 266 (2009):

- i. Que comparte la preocupación del Congreso de Autoridades Locales y Regionales del Consejo de Europa sobre la necesidad de promover el turismo cultural como modelo sostenible.

- ii. Que recuerda que los Principios Guía para el desarrollo territorial sostenible del continente europeo, como se definen en la Recomendación Rec(2002)1 del Comité de Ministros a los estados miembros, se refieren al 7º Principio, consagrado a “La mejora del patrimonio cultural como factor de desarrollo”, con dos declaraciones, la primera de ellas relevante a nuestros efectos:

41. El incremento del atractivo de las localidades y regiones para inversores, turistas y el público en general mejorando el patrimonio cultural representa una contribución importante al desarrollo económico y el fortalecimiento de la identidad regional. Las políticas de desarrollo territorial deben contribuir a la gestión integrada del patrimonio cultural, concebida como un proceso evolutivo protegiendo y conservando el patrimonio, y teniendo en cuenta las necesidades de la sociedad moderna.

Del mismo modo, el patrimonio de valor que forma parte de la historia industrial y social europea podría ser incluido en las rutas culturales y de esta forma ser preservado para el beneficio de generaciones futuras...

iii. Que recuerda que la Declaración de Ljubljana sobre “La dimensión territorial del desarrollo sostenible”, adoptada por los Ministros responsables de la ordenación regional en la 13ª sesión del CEMAT (Ljubljana, 17 de septiembre de 2003), puntualiza que los Principios Guía para el desarrollo territorial sostenible del continente europeo introdujo una cuarta dimensión a los tres elementos clásicos del desarrollo sostenible (sostenibilidad económica, sostenibilidad medioambiental y sostenibilidad social): la sostenibilidad cultural.

Que confirma su compromiso de que las políticas de desarrollo territorial siguen siendo válidas para la promoción y mejora del turismo cultural y sostenible, y decide reafirmar esta aspiración en la 15ª sesión del CEMAT que se celebrará en Moscú... en 2010.

Además, los beneficios del turismo cultural no sólo son de tipo material (cuantificables), sus efectos también se dejan notar en la autoestima de las comunidades locales:

cuando el turismo de patrimonio funciona, los principales beneficiarios no son los turistas, ni incluso los hoteles, restaurantes o estaciones de servicio. Quien más se beneficia es la población local que experimenta una nueva y mayor apreciación del carácter e historia únicos de la localidad (Rypkema 2009, p.117).

#### 3.2.4. El producto de turismo cultural

En términos de perfiles turísticos, Bywater (1993 citado en Smith 2003) distingue entre turistas “culturalmente motivados”, “culturalmente inspirados” y “culturalmente atraídos”. Los turistas “culturalmente motivados” representan un segmento de mercado pequeño pero interesante, ya que habitualmente son atraídos al destino, principalmente, por razones culturales. Son, por lo general, visitantes de alto nivel de renta

que pasan varias noches en el destino. Los turistas “culturalmente inspirados” son atraídos por sitios culturales y de patrimonio de renombre internacional. Sus estancias suelen ser cortas y no están tan motivados como para volver al mismo destino, estar más tiempo en él o, por el contrario, visitar destinos secundarios. Por ello, este grupo es el de mayor impacto medioambiental, sobre todo cuando se excede la capacidad de admisión en un sitio de patrimonio. Los turistas “culturalmente atraídos” representan un gran mercado de viajeros de un solo día<sup>72</sup> (en su área de residencia habitual) y suponen una amenaza potencial similar.

La British Tourist Authority<sup>73</sup> (BTA) comparte implícitamente esta caracterización cuando afirma que:

La distinción entre quienes se consideran a sí mismos “turistas culturales” y quienes no especifican un interés particular en las artes o el turismo cultural es cada vez menos clara. La mayoría de los turistas disfrutan de algunos elementos de turismo cultural durante su visita: desde una exposición en una galería de arte o museo a un espectáculo musical o teatral (BTA 2002 citado en Smith 2003, p.32).

Lo que sí parece evidente es que el perfil educativo del turista cultural es superior al de la población generalmente considerada. Según un estudio de ATLAS, el 50% de los turistas culturales en Europa tienen algún tipo de educación superior, en comparación con el 21% de la población de la UE en su conjunto. También revela que desempeñan trabajos profesionales y tienen salarios más altos que la media de los europeos (Richards 2001b citado en Smith 2003).

Las industrias culturales (las artes, el patrimonio, los museos) están adoptando rápidamente nuevas tecnologías y medios interactivos para mejorar sus productos. En este contexto, se puede afirmar con seguridad

---

<sup>72</sup> “Day trippers” en terminología anglosajona.

<sup>73</sup> En la actualidad VisitBritain, entidad autónoma adscrita al DCMS.

que los límites entre el arte y los medios, la cultura y el comercio, la ficción y la realidad, se están erosionando de forma gradual (Smith 2003).

### 3.2.5. Tipología de turista cultural

---

El perfil de un turista posmoderno sería más próximo al de un hedonista psicocéntrico que al de un viajero aloecéntrico:

Al igual que la modernidad tenía su metáfora de “el viajero”, con el objetivo racional de la mejora en la educación, el camino moral de renovación espiritual, la explotación científica e imperialista de territorios desconocidos; la posmodernidad representó el turista con las connotaciones de una vida diletante, de diversión bajo el sol y hedonismo *ad libitum*, en destinos sin lugar, donde el “otro” es simplemente ignorado en la búsqueda sin límites de un individualismo *sans frontières* (Dann 2002 citado en Smith 2003, p.34).

Smith lleva a cabo una interesante comparación entre los perfiles del post turista y el turista cultural (v. tabla *ut infra*), si aquél sería alguien inmerso en la Realidad Virtual (que apenas si necesita salir de casa), éste sería una persona en busca de experiencias culturales y la autenticidad, ej. el turista norteamericano que viaja a bordo del al-Andalus Expreso (*Des trains pas comme les autres – Andalousie 2004*).

Tabla 14. Comparación de los perfiles de turista

<b>Post turista</b>	<b>Turista cultural</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Disfruta experiencias simuladas, con frecuencia en el hogar.</li> <li>● Escasa diferenciación entre turismo, ocio y estilo de vida.</li> <li>● Aceptación de que no existe la verdadera experiencia auténtica.</li> <li>● Trata la mercantilización de la experiencia turística como un juego.</li> <li>● Distanciamiento irónico de experiencias y situaciones.</li> <li>● Escaso interés en diferenciar entre realidad y fantasía.</li> <li>● Interesado en experiencias “hiperreales”.</li> <li>● Aceptación de representaciones y simulacros.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Dispuesto a desplazamientos y la noción de “viajes”.</li> <li>● Busca la diferencia activamente.</li> <li>● Busca la autenticidad objetiva en experiencias culturales.</li> <li>● Preocupado con la autenticidad existencial y la mejora de sí mismo.</li> <li>● Interacción temprana con destinos y habitantes.</li> <li>● Puede tener expectativas idealizadas de lugares y gentes.</li> <li>● Interesado en experiencias “reales”.</li> <li>● Rechazo de representaciones y simulacros.</li> </ul>

Fuente: adaptado de Smith 2003, p.35.

Con frecuencia, afirma la autora, los viajes son vistos no como un medio para la consecución de un fin – como en el caso de los paquetes turísticos – sino como una interesante forma de desplazamiento personal que proporciona nuevas vistas, sonidos y olores. La mayoría de turistas culturales son dados a alguna clase de búsqueda de autenticidad, ya sea en términos de autoenriquecimiento o de contribución a los sitios, comunidades y actividades en los que se acaba involucrando (una especie de cooperante).

Las tipologías pueden identificar regularidades, pero deberían ser concebidas para describir diferentes prácticas turísticas más que tipos de personas, como roles más que categorías sociales hechas explícitas (Edensor 2001 citado en Smith 2003, p.36).

Seaton (2002 citado en Smith 2003), sin embargo, sugiere que deberían usarse tipologías temporales más que fijas para percibir la motivación del turista. En este sentido sugiere un número de “*personae*” que podrían ser adoptadas o emuladas por el turista. Las más relevantes a los efectos del turismo cultural podrían incluir:

1. El diletante/esteta: tiene su origen en el *European Grand Tourist*<sup>74</sup> visitando museos y otros sitios culturales y paisajes.
2. El anticuario buscador de patrimonio: particularmente interesado en el pasado clásico, historia y arqueología.
3. El aventurero explorador: atraído por el montañismo, el senderismo, o el *backpacking* (viajes de mochilero).
4. El peregrino religioso y buscador espiritual: visitantes de destinos de peregrinación, turistas occidentales a la búsqueda de inspiración espiritual en religiones orientales, ej. el viaje de los Beattles al Himalaya con Maharishi en los sesenta (The Economist 2008a).
5. El juerguista: atraído por fiestas (o festivales) que permiten cierto grado de escapismo y rienda suelta.
6. El literato: interesado en residencias y paisajes de figuras literarias, ej. los visitantes de Charleston (Lewes), residencia del grupo de Bloomsbury.
7. El epicúreo: un *bon vivant*, aficionado a la gastronomía y los vinos.
8. El científico social y natural: interés en el patrimonio rural o el ecoturismo.

Sharpley (1994 citado en ibíd.) distingue cinco categorías de turismo: de ocio, de diversión, de experiencia, experimental y existencial. Si las dos primeras se centran en la relajación y el escapismo, las tres últimas buscan

---

<sup>74</sup> Agencia de viajes de lujo al estilo de las clases pudientes de Inglaterra en el siglo XIX.



la involucración (total o parcial) en la cultura y sociedad locales, persiguiendo experiencias “auténticas”.

### 3.2.6. El turismo de patrimonio

El turismo de patrimonio tiene que ver, en buena medida, con la interpretación y representación del pasado. Sin embargo, la historiografía eurocéntrica, y su interpretación como patrimonio, ya no son válidas en el panorama global posmoderno (Smith 2003). A la actividad, además, se le reprocha la falta de rigor científico, cuando no la tergiversación misma de la historia.

El turismo de patrimonio está adquiriendo en los últimos años una importancia creciente como actividad y, como campo de estudio, una mayor entidad; publicado desde 2006, el *Journal of Heritage Tourism* es el medio multidisciplinar de referencia. En los últimos 20 años, los estudios de turismo se han llegado a fragmentar significativamente y se han especializado en diferentes áreas temáticas, la del turismo de patrimonio es una de las más estudiadas (*Journal of Heritage Tourism* 2010).

El patrimonio está acabando progresivamente con la historia, sustituyendo la realidad por una imagen del pasado (Hewison 1990 citado en Smith 2003, p.17).

El “historicismo” ha sustituido a la historia (especialmente en la industria del patrimonio) seleccionando elementos aleatorios de ésta, formando un pastiche con ellos y luego presentados al público como si fueran réplicas (Jameson 1984 citado en Smith 2003, p.17).

Con todo, hay que tener presente que el ser humano es un ávido consumidor de mitos y fantasías, lo cual es convenientemente aprovechado por la industria turística. Esto no es algo nuevo, la búsqueda de *a terra do preste João*<sup>75</sup> (un “Santo Grial” geográfico) por navegantes portugueses en la ruta de la India, así lo pone de manifiesto.

---

<sup>75</sup> En la mitología europea, desde finales del siglo XI, rico y poderoso reino cristiano en Oriente cuyo misterioso soberano se decía descendiente de los Reyes Magos. La leyenda

El mito y la fantasía han sido siempre centrales en la experiencia turística. Rojek (1999) afirma que “en el discurso del turismo y los viajes la mención de lo mítico es inevitable” y Tresidder (1999) que “el turismo, en su forma más simplista, tiene que ver con la producción y consumo de sueños”. Kirschenblatt-Gimblett (1998) describe cómo la representación ha llegado a ser más importante que el destino: “La industria prefiere el mundo como una imagen de sí mismo” (Smith 2003, p.22).

Urry (1990), citando a Hewison (1987), sostiene que la historia necesita ser protegida de los conservacionistas, decididos a convertirla en patrimonio o “historia falsa”, mientras que Larkham (1995) se hace eco de las críticas al “façadisme” – el desarrollo de estructuras nuevas y diseños modernos tras fachadas originales – (Smith 2003, p.100).

Rojek (1993 citado en Smith 2003), por su parte, identifica cuatro clases de turismo y atracciones lúdicas relacionadas con el paisaje posmoderno:

1. Sitios negros, lugares donde han ocurrido masacres o genocidios.
2. Sitios de patrimonio.
3. Paisajes literarios, relacionados con escritores y sus obras, ej.:  
Charleston, Lewes.
4. Parques temáticos.

Desde 1987 el Consejo de Europa viene desarrollando una serie de itinerarios culturales o rutas temáticas que, a menudo, abarcan varios países. El Consejo de Cooperación Cultural propuso la siguiente definición:

Por ruta cultural europea se entiende un trayecto que comprende uno o más países o regiones, organizado en torno a temas cuyo interés histórico, artístico o social sean indudablemente europeos, bien por el trazado geográfico o por su contenido y significado (European Institute of Cultural Routes 2003).

El *European Institute of Cultural Routes* desarrolló la definición especificando el carácter europeo y la entidad geográfica de una ruta:

---

ejercería una especial fascinación en Portugal donde el Infante D. Henrique llegaría a encomendar su búsqueda en 1442 (Vilhena 2001).

El carácter europeo de una ruta debe implicar un significado y dimensión cultural más allá de lo meramente local. La ruta debe estar articulada en torno a una serie de puntos clave, lugares con un pasado histórico significativo, representativos de la entidad cultural europea y su memoria (ibíd.).

El Consejo de Cooperación Cultural estableció tres objetivos principales para las rutas culturales del epónimo Programa del Consejo de Europa (ibíd.):

1. Hacer más visible y valorada, llevándola a la práctica diaria, la identidad cultural común de los ciudadanos europeos.
2. Preservar y acrecentar el patrimonio cultural europeo como factor para la mejora de las condiciones de vida y fuente de desarrollo social, económico y cultural.
3. Dar nuevas posibilidades a los ciudadanos de encontrar plenitud en su tiempo libre, otorgando un estatus especial al turismo cultural y a las prácticas relacionadas.

En 1991 los ministros de cultura de la CEE adoptaron la Resolución (91/C 314/01) sobre redes culturales europeas que acuerda estimular una activa participación de las organizaciones culturales en la cooperación no gubernamental a escala europea, invitando a la Comisión a presentar un inventario de las redes culturales europeas y a explorar, junto con los Estados miembros, las posibilidades de dar más importancia a las mismas en la futura acción cultural (Consejo de las Comunidades Europeas 1991).

Como redes especializadas en turismo cultural podemos citar *The European Centre for Traditional and Regional Cultures* (ECTARC), dedicado a la promoción del turismo en la regiones europeas o *The Association of Tourism and Leisure Education and Research* (ATLAS); en el ámbito del patrimonio industrial tenemos la *European Route of Industrial Heritage* (ERIH).

En los últimos años se ha producido un cambio sustancial en el patrón de la demanda, desde el turismo mediterráneo de sol y playa hacia el turismo rural y el de ciudad. Tan sólo en las últimas dos décadas el turismo cultural y de patrimonio han sido identificado como mercados específicos de turismo (Richards 1996 citado en Smith 2003). En los últimos años ha sido generalmente reconocido que el producto turístico se puede enriquecer con la adición de elementos culturales, los cuales, lejos de ser un mero anexo, se han llegado a integrar rápidamente en el producto principal (Zeppel and Hall 1992 citado en Smith 2003). En Europa existe una señalada tendencia hacia las vacaciones cortas (y más frecuentes) – algo patente en Francia y Gran Bretaña (que no en España) – y con actividades; a la vez que una sofisticación creciente de los gustos en materia de ocio. Además, las atracciones culturales están llegando a ser una parte importante del turismo de negocios y conferencias.

Es un fenómeno bien documentado que en muchos lugares turísticos del sur de Europa, de forma particular en España, Portugal e Italia, se ha experimentado una degradación considerable del litoral; las costas andaluzas son un buen ejemplo de ello. Son varias las técnicas de reconversión turística habitualmente prescritas: aumento de la calidad del destino; desarrollo de un turismo sostenible o más respetuoso con el medio ambiente; búsqueda de nuevos mercados o diversificación del producto turístico: en forma de turismo rural, de negocios, conferencias, deportivo y, por supuesto, de turismo cultural (Smith 2003).

El turismo de patrimonio tiene un mayor impacto local que el turismo en sentido general. Estudios llevados a cabo en Europa, Asia y

Norteamérica<sup>76</sup> muestran que los turistas de patrimonio tienen estancias más largas y un mayor gasto diario; el resultado es un mayor impacto económico por viaje. Ello plantea una doble opción a los responsables públicos: generar más ingresos por turismo, con el mismo número de visitantes, o con menos turistas mantener los ingresos (Rypkema 2009).

### 3.2.7. La interpretación y presentación del patrimonio

En la literatura científica, la emergencia del patrimonio es considerada, por lo general, de forma positiva, como un medio de conectar el pasado con el presente y dar vida a la historia. La interpretación del patrimonio es definida por algunos autores como una especie de educación informal, *cuasi* lúdica, con medios gráficos, cuando no objetos reales:

En el corazón de la interpretación está la educación informal. La interpretación tiene por objetivo comunicar el significado del patrimonio, de una manera apropiada para visitantes dedicados a actividades lúdicas durante su tiempo de ocio (Light 1995 citado en Smith 2003, p.83).

Una actividad educativa que pretende revelar significados y relaciones a través del uso de objetos originales, con experiencia de primera mano y medios ilustrativos, más que comunicando simplemente información factual (Tilden 1997 citado en Smith 2003, p.83).

La Carta de Burra para Sitios de Significación Cultural (1999), en su Art.

25. *Interpretación*, expresa que:

La *significación cultural* de muchos sitios no siempre está a la vista, y debe ser explicada por medio de la *interpretación*.

Esta deberá incrementar la comprensión y el disfrute, y ser culturalmente apropiada (ICOMOS Australia 1999, p.7).

La Carta de Nizhny Tagil (2003), en su Art. 7, establece la significación y alcance de la interpretación del patrimonio industrial:

El interés y el afecto público por el patrimonio industrial y la apreciación de sus valores son las formas más seguras de conservarlo. Las autoridades públicas deben explicar activamente el significado y el valor de los sitios industriales mediante publicaciones, exposiciones, televisión, Internet y otros medios, proporcionando

---

<sup>76</sup> En Rypkema (2009) no se aporta más detalle sobre los mismos.

acceso sostenible a sitios importantes y promoviendo el turismo en áreas industriales (TICCIH 2003).

La Carta de Riga (2005) señala en su Art. 3 cómo puede llevarse a cabo la interpretación del patrimonio ferroviario:

Un medio importante para interpretar el equipamiento ferroviario histórico es su explotación, con procedimientos de trabajo tradicionales, y su presentación en público (Fedecrail 2005).

El patrimonio es susceptible de interpretaciones y usos diversos que pueden llegar a entrar en conflicto con la cultura. También puede ser fácilmente banalizado, especialmente cuando llega a ser un componente principal del producto turístico. El papel de la interpretación habría de ser animar a los visitantes a adoptar una actitud menos conformista y pasiva, procurando que se involucren y aprendan con él:

Para que sea positiva para la sociedad, la interpretación tiene que reconocer la continuidad de la historia y, aprendiendo del pasado, orientarnos de cara al futuro. La interpretación debe ser interesante, divertida, informativa, entretenida y tener capacidad de involucración. Siempre debe ser impactante, dinámica y proporcionar una experiencia a modo de catarsis (Uzzell 1984 citado en Smith 2003, p.84).

Se puede argumentar que la interpretación no tiene por qué ser necesariamente una fiel representación de hechos históricos en tanto que la Historia ya está sujeta a procesos de sesgo, distorsión e incluso manipulación. Con todo, nos parece que el patrimonio debe ser un complemento de la Historia, sobre todo a efectos educativos.

La Carta Ename para Interpretación y Presentación de Sitios de Patrimonio Cultural (2007) hace una definición funcional de la interpretación abarcando todos sus ámbitos potenciales:

todas las actividades potenciales realizadas para incrementar la concienciación pública y propiciar un mayor conocimiento del sitio de patrimonio cultural. En este sentido se incluyen las publicaciones impresas y electrónicas, las conferencias, las instalaciones sobre el sitio, los programas educativos, las actividades comunitarias, así como la investigación, los programas de formación y los sistemas y métodos de evaluación permanente del proceso de interpretación en sí mismo (ICOMOS 2007).

La Carta entiende la presentación como un concepto más específico, la aplicación contextualizada de la interpretación teniendo en cuenta la información disponible y siguiendo un plan a tal efecto:

Presentación se centra de forma más específica en la comunicación planificada del contenido interpretativo con arreglo a la información interpretativa, a la accesibilidad física y a la infraestructura interpretativa en sitios patrimoniales. Se puede transmitir a través de varios medios técnicos que incluyen (pero no requieren) elementos tales como paneles informativos, exposiciones tipo museo, senderos señalizados, conferencias y visitas guiadas, multimedia y páginas web (ICOMOS 2007).

La Carta establece siete principios básicos para la interpretación y presentación de los sitios de patrimonio cultural: el acceso y la comprensión; las fuentes de información; la atención al entorno y el contexto; la preservación de la autenticidad; la sostenibilidad; la inclusión y participación; la investigación; y la formación y evaluación. En base a ellos establece siete objetivos respecto al patrimonio: facilitar su comprensión y valorización; comunicación de su significado; salvaguardar sus valores tangibles e intangibles; respetar su autenticidad; contribuir a la conservación sostenible; fomentar la participación e inclusión; y desarrollar directrices técnicas y profesionales.

La interpretación posmoderna del pasado favorece claramente la “historia plural” en contra de las llamadas “grandes narrativas”. La industria del patrimonio tiene cierta facilidad para diluir, fosilizar o distorsionar (aún más la Historia) en pro del entretenimiento. Sin embargo, sirve de consuelo que la “historia plural” sea cada vez más representada y su audiencia cada vez mayor (Smith 2003).

El patrimonio también puede ser visto como algo intrínsecamente elitista y excluyente en la medida que quienes deciden sobre él, catalogando (en Andalucía) o designando (en Inglaterra), están

decidiendo, en función de unos presupuestos ideológicos, qué tiene valor para ser recordado (Walsh 1992 citado en Smith 2003).

### 3.3. El patrimonio industrial en los procesos de reconversión

La Carta de Nizhny Tagil (2003) del TICCIH, en su Art. 2.II, expresa las razones por las que el patrimonio industrial merece ser conservado, señalando su valor como registro de la historia social y económica:

El patrimonio industrial tiene un valor social como parte del registro de vidas de hombres y mujeres corrientes, y como tal, proporciona un importante sentimiento de identidad. Posee un valor tecnológico y científico en la historia de la producción, la ingeniería, la construcción, y puede tener un valor estético considerable por la calidad de su arquitectura, diseño o planificación (TICCIH 2003).

La constatación de lo anterior, ante la adversidad de la reestructuración industrial de comarcas enteras tras las crisis energéticas de los años setenta, y en el contexto del cambio estructural de la economía, llevó a la sustitución del paradigma de la gran industria (extractiva y/o pesada) por el de la cultura y el turismo cultural en las regiones centrales del Continente.

Jansen-Verbeke (1999) ha estudiado el proceso de reconversión de la minería en Limburg (Bélgica) que iniciado en 1966 se extendió hasta 1992 con el cierre de la última mina. Esta provincia flamenca se enfrentaba con serios problemas para encontrar una nueva base económica que reemplazara la actividad que hasta entonces había tenido un papel dominante. La ausencia de una aglomeración urbana de importancia resultaba en un escaso dinamismo local y una escasa actividad emprendedora, dificultando con ello la regeneración del tejido económico local. A resultas de ello, hubo una fuerte dependencia de la financiación externa a la hora de afrontar proyectos de inversión, particularmente del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER). Este mismo patrón, unido



a la regresión demográfica, es el verificado en otras comarcas industriales de Europa, entre ellas las de Río Tinto y Tharsis (Huelva).

En lo que se refiere al patrimonio ferroviario, su consideración como instrumento de fomento desde instancias comunitarias es igualmente un hecho. Como ejemplo podemos citar el museo de la Scottish Railway Preservation Society (SRPS) en Bo'ness (West Lothian), cofinanciado con fondos FEDER a través del Programa Objetivo 2 para el Este de Escocia. Con todo, cada región es única – por las características de su patrimonio industrial, su estructura económica, las políticas nacionales, la identidad cultural y sus recursos turísticos – (Jansen-Verbeke 1999), por lo que unas mismas políticas europeas puedan producir resultados divergentes.

Un concepto de museística especialmente aplicable al patrimonio industrial es el de “ecomuseo” cuyo rasgo más característico es la presentación del patrimonio en su ecosistema cultural original. El principal objetivo de los ecomuseos es proporcionar un estímulo económico general potenciando el patrimonio cultural tradicional de la zona – incluyendo industrias, actividades artesanales y agricultura – en la que se conserva el paisaje y los edificios locales; es decir, el ecosistema tradicional en un sentido amplio. Este modelo, sin embargo, implica una fuerte identidad cultural y, sobre todo, un aporte continuo de trabajo voluntario. Para que un ecomuseo constituya un producto central, consistente y sostenible en el mercado turístico, son necesarios un enfoque de marketing estratégico y una gestión profesional. En la mayoría de los países, este tipo de producto turístico aún se halla en un estadio inicial y experimental (ibíd.).

Existen argumentos de peso en el sentido de que el turismo es un factor importante para la conservación del patrimonio cultural, el interés que la industria turística muestra por él es una prueba de ello. Que el patrimonio industrial llegue a formar parte del *marketing mix* turístico de una zona depende de la necesidad política de identificación cultural con el territorio y la necesidad económica de desarrollar nuevas actividades y productos (ibíd.).

Entre los usos readaptativos divergentes está el desarrollo comercial. Los centros comerciales de tipo cerrado (cubiertos) pueden disfrutar de las características únicas, la escala y, a veces, la calidad de la arquitectura industrial, ej.: el centro comercial Plaza de Armas, en la antigua estación del ferrocarril de Córdoba, en Sevilla. Estas características pueden proporcionar incluso ventajas competitivas en relación con los centros comerciales en zonas industriales (Herbert 1995 citado en Jansen-Verbeke 1999), lo que en el caso citado parece bien claro. El éxito depende de muchos factores, incluyendo el emplazamiento, la zona de influencia, la competencia de otros centros comerciales, el *marketing mix* y, especialmente, la forma en que el edificio industrial ha sido adaptado (desde el punto de vista arquitectónico) para el nuevo uso y los nuevos usuarios (Jansen-Verbeke 1999).

Las opciones para el desarrollo del turismo en una antigua comarca minera deben ser sopesadas en el contexto regional. En su estado de desarrollo inicial, seguramente ninguno de los sitios mineros interesaría a los visitantes más de unas pocas horas, por lo que difícilmente podrían convertirse en destino turístico de un solo día y, menos aún, para pernoctar en la zona (Jansen-Verbeke 1999, p.80).

Esto es algo que la realidad pone en evidencia, i.e. nadie se va de vacaciones a un sitio de patrimonio industrial. En sitios consolidados, como pueda ser New Lanark (Escocia) – declarado Patrimonio de la Humanidad y situado en un entorno natural de gran valor (a orillas del río

Clyde) – la pernoctación en el lugar, una o varias noches, es una posibilidad por la dotación de instalaciones hoteleras.

En un entorno conservador como el de los negocios, las inversiones en infraestructura turística (y especialmente las de turismo patrimonial) son consideradas arriesgadas. Este riesgo puede ser mitigado con incentivos turísticos regionales, en cuyo caso la apreciación de los sitios de patrimonio industrial implica una política de apoyo “desde arriba”.

En lo que se refiere al desarrollo del producto en particular y las iniciativas de marketing regional, un partenariado público-privado puede ser el modelo de gestión más eficiente (Jansen-Verbeke 1999, p.82).

El desarrollo sostenible de una economía comarcal basada en el turismo industrial depende de la capacidad transformadora de la población local y de la medida en que ésta asocia su pasado y su futuro con la conservación de los sitios y edificios industriales. De forma particular, la identidad cultural es con frecuencia considerada un requisito previo (de primer orden) para la creación de un turismo patrimonial sostenible (Jansen-Verbeke 1996; Turnbridge & Ashworth 1996 citado en Jansen-Verbeke 1999).

### 3.3.1. La emergencia del turismo de patrimonio industrial en Europa

El origen del turismo de patrimonio industrial (TPI) cabe situarlo en el Reino Unido, la “cuna de la Revolución Industrial”, donde el declive de las manufacturas había comenzado antes que en el resto de Europa. Con anterioridad en el tiempo, la demolición del arco dórico de la antigua Estación de Euston (Londres) en 1962, es considerado el punto de partida del movimiento preservacionista.

En la teoría evolucionista de los tres sectores (Fourastié 1949 citado en Hospers 2002), la composición sectorial de la economía determina la renta y los cambios en el empleo, junto con el análisis del ciclo de vida del producto pueden ofrecer alguna perspectiva interesante. Aunque la producción total aumenta con el tiempo, las diferencias intersectoriales en el progreso tecnológico cambian la composición de la producción: la oferta de productos primarios y secundarios crece más rápidamente que la de los servicios. Aparte de esta “ley de la producción”, afirma Fourastié, la “ley del consumo” se verifica de forma simultánea. A pesar de la mayor renta disponible resultante del proceso de crecimiento económico, los hogares no pueden y no consumen bienes primarios y secundarios de forma infinita. Esta tendencia, también conocida como Ley de Engels, no se verifica sin embargo en el caso de los servicios. Cuanto más ricos llegan a ser los consumidores más prefieren y más demandan servicios (ej.: actividades turísticas) en comparación con la alimentación y otros productos.

Fourastié sostiene que la transición a la economía de servicios está asociada con grandes problemas de ajuste, como la quiebra de empresas y el aumento del desempleo en las áreas industriales. Estas dificultades resultan de la escasa capacidad de reacción de las comunidades

industriales ante la demanda creciente de servicios: las empresas y sus trabajadores están tan acostumbrados a la estructura industrial que encuentran difícil adaptarse (o incluso no lo desean) a las nuevas circunstancias. El autor pone de relieve que las áreas industriales deberían hacer todo lo posible para adaptarse a la economía de servicios, tanto como les sea posible, sólo así podrán reducir los problemas del período de transición.

La teoría evolucionista de los tres sectores de Fourastié, como el análisis del ciclo de vida del producto, han sido criticados en la literatura por su “carácter caricaturesco, determinista y lineal” (Aron 1962; Storper 1985 citado en Hospers 2002). Con todo, ambos enfoques permiten situar el TPI en el contexto del cambio estructural de la economía europea. A la luz de ambos enfoques, la restauración y explotación de antiguos paisajes industriales para fines turísticos es una de las formas en que las comunidades industriales pueden adaptarse a la demanda creciente de ocio entre las familias y la globalización, i.e.: la deslocalización industrial.

Para las antiguas zonas industriales de Europa, la reconversión para TPI puede ser una interesante “combinación nueva”, parafraseando el término de Schumpeter para la innovación (Hospers 2001 citado en Hospers 2002).

Con todo, hay quien sostiene que el TPI no tiene por qué ser el mejor, obviamente es así, eso dependerá de la función de demanda de cada consumidor en particular; “de gustibus non est disputandum”.

No hay garantía de que un turismo basado en la nostalgia de un pasado industrial sea más atractivo que uno de sol y playa en el sur de Europa (Hudson 1994 citado en Hospers 2002, p.401).

Por lo general, el empleo local generado por estas nuevas actividades es muy limitado, insuficiente para compensar la destrucción de empleo ocasionada por el cierre de instalaciones industriales. Aunque los turistas aumenten el gasto en servicios locales (ej.: hostelería), por lo general no pernoctan en el lugar, los visitantes de atracciones industriales son habitualmente “day trippers”<sup>77</sup> (Mansfield 1992 citado en Hospers 2002).

En nuestra opinión, es improbable que, en la práctica, los efectos del TPI sean suficientes para rejuvenecer toda una región industrial en declive (ibíd. p.402).

El papel de los monumentos industriales debe ser más bien complementario y reforzar otras iniciativas de regeneración, como las políticas locales de innovación y apoyo a la empresa. La paradoja de que “las ideas nuevas tienen que usar edificios viejos” (Jacobs 1961 citado en Hospers 2002, p.402) pone de manifiesto que los edificios industriales antiguos, en tanto que espacios grandes y abiertos, pueden adaptarse fácilmente y a bajo coste como lugares de trabajo.

### 3.3.2. El marketing del patrimonio basado en la experiencia

Su fundamento es la idea de que el producto central del turismo es la experiencia (Prentice *et al.* 1998). El debate de la experiencia y su adquisición en instalaciones lúdicas puede ser caracterizado en cinco parámetros: jerarquía, flujo, comportamiento planificado, tipología y la dicotomía *insider/outsider*. Los autores sugieren que la discusión de estos esquemas debería informar la conceptualización del turismo, particularmente lo que tiene que ver con las atracciones turísticas.

La primera categoría se refiere a los modelos jerárquicos. Sobre la base de la tradición norteamericana de ocio en espacios abiertos se han desarrollado aplicaciones del tipo *Recreation Opportunity Spectrum* (ROS).

---

<sup>77</sup> Viajeros de un solo día en terminología anglosajona.

Esta práctica está basada en objetivos, aplicando los propios de la gestión en el ROS como parte de un diseño de proyecto integrado: “El producto final de la gestión lúdica es la experiencia que la gente adquiere” (US Department of Agriculture Forest Service 1990 citado en Prentice *et al.* 1998, p.2). La gestión basada en la experiencia es aquella donde los *inputs* de la gestión son transformados en *outputs* subjetivamente experimentados por los participantes (Bengston and Xu 1993; Bruns *et al.* 1994; Manfredo *et al.* 1983; Noe 1987; Tinsley *et al.* 1987; Wyman 1985; citado en *ibíd.*). Se ha defendido incluso como un sustituto de la gestión basada en actividades, donde la provisión de oportunidades de actividad representa el producto final de la gestión.

La gestión basada en las ventajas (del turista) describe los resultados de la gestión (de la experiencia) más explícitamente, en condiciones mejoradas (i.e., los resultados de la experiencia). Inherente a este enfoque es la cadena causal de ventajas, la cual enlaza actividades, características, experiencias y beneficios en una sola secuencia (Driver *et al.* 1987; Haas *et al.* 1980; Manning 1986; citado en Prentice *et al.* 1998).

Los modelos jerárquicos de experiencia tienen el potencial de desarrollar la segmentación por ventajas como alternativa a la más común segmentación sociodemográfica o por actividad (Gitelson and Kerstetter 1990; Haley 1968; citado en *ibíd.*), es decir, segmentar los turistas en base al producto último del turismo (la percepción del turista).

Otro modelo jerárquico de experiencia es el de la cadena de medios y fines (*means-end chain*) que pone en relación las razones para llevar a cabo una actividad en una jerarquía de abstracciones, desde lo más concreto a lo más intrínseco (Gutman 1982; Klenosky, Gengler and Mulvey

1993; citado en *ibíd.*). De esta forma, una razón concreta como puede ser “ir con los niños a pasar el día al campo”, puede estar llevándose a cabo, en realidad, por una razón más intrínseca como “ser mejor padre”. La cadena de medios y fines es especialmente apropiada para esclarecer la cadena causal de ventajas en actividades tradicionales de ocio al aire libre.

La segunda categoría de literatura del ocio se refiere al flujo, en el sentido de Goleman (1996). Los autores lo definen como

un estado de compromiso que conlleva la pérdida del sentido del tiempo, la ausencia de autoconciencia, el dominio de las recompensas intrínsecas, la involucración intensa de los participantes, concentración profunda y una transcendencia del sentido del ser (Csikszentmihalyi and Csikszentmihalyi 1988; Ellis *et al.* 1994; citado en Prentice *et al.* 1998, p.3).

La tercera categoría busca predecir el comportamiento orientado a la consecución de objetivos a partir de las creencias comportamentales, normativas y de control (Ajzen 1991 citado en Prentice *et al.* 1998). La cuarta se corresponde con los enfoques tipológicos de la experiencia. Las tipologías de Cohen (1979 citado en *ibíd.*) y Smith (1978 citado en *ibíd.*) se basan en la experiencia buscada por el turista: de ocio, diversión, contingente, experimental y existencial. En definitiva, el patrimonio puede ser consumido con idea de adquirir ventajas muy diferentes. La quinta se refiere a la dicotomía *insider/outsider*. Si los nativos de un destino turístico son los *insiders*, los turistas son los *outsiders*, incapaces según este punto de vista de captar el significado o simbolismo del patrimonio. No obstante, tal división se ve erosionada por el impacto de las TICs que permiten el desacoplamiento de las relaciones sociales del contexto local; de esta forma, la distancia entre ambos no es tan acusada en la actualidad.

La búsqueda de una ventaja competitiva llega a ser urgente y la identificación de una estrategia de supervivencia a largo plazo crucial. La



solución (para los sitios o atracciones de patrimonio) puede estar en la adopción de un enfoque de marketing basado en la experiencia (Schmitt 2000 citado en Leighton 2007), donde el interés del consumidor no se reduce a ventajas meramente funcionales sino al consumo de una experiencia en su conjunto.

Algunas investigaciones muestran que quienes han evolucionado de un enfoque tradicional de producto a uno basado en la experiencia han podido mantener o incrementar el número de visitantes, incluso antes circunstancias adversas de mercado (Tourism Intelligence Quarterly 2003 citado en Leighton 2007).

Los visitantes a sitios históricos buscan una experiencia, una nueva realidad basada en restos tangibles del pasado. Para ellos, la verdadera esencia de la experiencia de patrimonio es ésta. El patrimonio es historia procesada a través de la mitología, la ideología, el nacionalismo, el orgullo local, las ideas románticas, o pura y simplemente marketing, y convertida en producto.

El patrimonio, por consiguiente, puede ser conceptualizado como un producto, un género comercializable, de carácter multifacético; incorporando nociones académicas, culturales y de identidad personal (Herbert 1995 citado en Leighton 2007, p.118).

El mayor error del enfoque tradicional basado en el producto (o la oferta) reside en la falta de reconocimiento del rol y expectativas del visitante como un participante activo y discerniente en el proceso de consumo.

Para incorporar estas motivaciones de compra menos racionales, como la realización de una fantasía o simplemente la diversión, los modelos tradicionales de procesamiento de la información se han expandido en una “visión de la experiencia” de la elección del consumidor (Holbrook and Hirschman 1982, Mowen 1988; citado en Leighton 2007, p.120).

El consumidor del siglo XXI demanda un “edutaining”<sup>78</sup> de “value-for-money” (Robinson 1994 citado en ibíd.) y una experiencia que merezca la pena, esperando al mismo tiempo ser “entretenido, estimulado, desafiado emocional y creativamente” (Schmitt 2000 citado en ibíd.). Para profundizar más en este aspecto, en la búsqueda de una “experiencia”, la intensidad de la misma puede ser más importante (para el visitante) que la motivación original (Ryan 2002 citado en ibíd.).

Además, el producto de patrimonio puede ser conceptualizado de manera que incluya numerosos elementos diferentes, todos ellos formando parte de la experiencia en su conjunto (Halloway and Robinson 1995; Swarbrooke 1995; citado en Leighton 2007, p.120). Estos elementos incluyen la anticipación de la visita, el viaje hasta el lugar, el tiempo empleado en el sitio o atracción, el viaje de vuelta y los recuerdos de la visita.

La interpretación es el medio que hace de puente entre el sitio o artefacto y el visitante,

una actividad educacional tendente a la revelación de significados y relaciones a través del uso de objetos originales, por experiencia de primera mano y medios ilustrativos, más que la mera comunicación de unos hechos (Tilden 1957 citado en Leighton 2007, p.120).

Sustituyendo “la auténtica experiencia por ocio escapista convertido en producto se ha fomentado la conformidad, la pasividad y la indiferencia política entre unos participantes convertidos en espectadores” (Goulding 2000 citado en Leighton 2007, p.121), precisamente todo lo contrario que el paradigma de la experiencia ofrece potencialmente.

Los museos deben llevar a cabo el mismo marketing, basado en la experiencia (continua), que cualquier otro proveedor de servicios;

---

<sup>78</sup> Neologismo anglosajón resultante de la fusión de “education” con “entertaining”.

teniendo especial cuidado en cada “momento de la verdad”<sup>79</sup> (Carlzon 1987 citado en Leighton 2007, p.122) a lo largo del proceso. Después de todo, “los museos deben seguir siendo museos” (Kotler 2002 citado en *ibíd.*), en su oferta debe ser central la “ilustración”, teniendo lugar el entretenimiento como algo marginal.

La involucración y la “provocación” del visitante están subyacentes en la literatura (Tilden 1957) que lo considera un actor en la misma experiencia (Leighton 2007, p.122).

La principal limitación de este análisis reside en la suposición de que el uso de palabras y frases clave en la comunicación es sinónimo de un compromiso con el marketing basado en la experiencia (Leighton 2007, p.124).

Leighton pone así de relieve el potencial para adoptar un enfoque de marketing basado en la experiencia, presentando algunas herramientas y técnicas. Propone un esquema indicativo en forma de un *continuum* entre dos extremos: un enfoque basado en el producto/oferta y otro en la experiencia/consumo; y sugiere que el papel del marketing es determinar la posición del sitio de patrimonio (o atracción) en el mismo.

Siendo válido [el *continuum*] desde un punto de vista estratégico, cabe preguntarse si no estaremos sacrificando la autenticidad por el entretenimiento. Debemos tener presente el riesgo que los *displays* multimedia y el entretenimiento dramatizado oscurezcan el objetivo real o declarado del museo o galería, la preservación e interpretación de objetos del pasado (Leighton 2007, p.124).

#### 3.3.2.1. El modelo de experiencia de Hewison

Un aspecto central a los cinco modelos de experiencia lúdica es la investigación de base que ha informado su desarrollo. Tal investigación es inexistente en lo que se refiere al patrimonio industrial dado lo reciente del mismo como producto turístico (Hewison 1987 citado en Prentice *et al.* 1998).

---

<sup>79</sup> Momentos críticos o cruciales en la formación de la experiencia.

Por consiguiente, un enfoque inductivo se hace necesario para delimitar la experiencia, pero como ya existen esquemas conceptuales competitivos (para la experiencia), es necesario seleccionar entre ellos. En museología, el énfasis debe incidir en las características de los objetos expuestos (tanto muebles como inmuebles), es la única área de actuación posible, la experiencia es subjetiva.

Cinco puntos se desprenden del estudio del turismo como experiencia y, particularmente, de la segmentación de los visitantes según los beneficios buscados y la experiencia (ibíd.):

1. El mismo producto puede ser experimentado de diferentes formas.
2. La cadena causal de beneficios es aplicable al estudio de los visitantes a sitios de patrimonio industrial.
3. Determinados aspectos de la visita pueden ser interpretados en función de los esquemas conceptuales expuestos.
4. Se pueden derivar segmentos explicativos con potencial uso práctico.
5. El análisis ha mostrado (al menos en este caso en particular) que las variables sociodemográficas son irrelevantes para la comprensión de la experiencia turística.

Sin entender las diferentes dimensiones de la experiencia turística, el desarrollo de un producto carecería de base científica; una seria limitación para atracciones donde la experiencia es clave, entre ellas las de patrimonio, que ofrecen una interpretación del lugar y su pasado.

#### 3.3.2.2. El papel de la nostalgia

Strangleman (1999), citando entre otros a Gabriel (1993), distingue dos áreas separadas en el estudio de la nostalgia: por un lado la emergencia

del patrimonio en la esfera de lo público y, por otro, el papel del apego personal al pasado.

Patrick Wright (1985, 1993, 1996 citado en Strangleman 1999), en “Living in an old country”, llama la atención de las consecuencia regresivas de una cultura basada en el pasado. Furedi (1992 citado en ibíd., p.727) afirma que “la veneración del pasado refleja un espíritu de conservadurismo”. Fowler (1992 citado en Smith 2003, p.82) afirma que “la nostalgia... es uno de los motivos más poderosos para el uso contemporáneo del pasado”. Lowenthal sugiere que la nostalgia ha sido un poderoso factor en el desarrollo de la industria turística:

si el pasado es un país extranjero, la nostalgia ha hecho que sea el país extranjero con un sector turístico más pujante (Lowenthal 1985 citado en Strangleman 1999, p.82).

Welsh (1992 citado en Strangleman 1999), por el contrario, dice que la exploración de la nostalgia no es necesariamente algo negativo, que el apego emocional de la gente a sus recuerdos es de una importancia fundamental; con todo, se muestra prudente a este respecto.

La industria del ferrocarril es, quizá, una de las más dadas a explorar nociones de nostalgia dado su lugar en el imaginario colectivo (Strangleman 1999); lo cual parece fuera de duda, sobre todo en Gran Bretaña. El autor llega a sugerir que existe un factor propiamente nacional en el papel cultural de la industria ferroviaria en la sociedad británica.

Payton 1997 y Sykes *et al.* 1997, (citado en ibíd.), ponen de manifiesto el vínculo entre la nostalgia de los ferrocarriles y el sentido de pérdida asociado con el declive imperial y la desindustrialización en la posguerra. La industria ferroviaria, bajo este punto de vista, se erige en afirmación simbólica de la grandeza del pasado.

A raíz de la privatización de los ferrocarriles, los nuevos operadores adoptaron la identidad de las antiguas compañías ferroviarias, tanto el nombre como las placas metálicas de fundición imitando los antiguos escudos de armas. Como Hobsbawm y Ranger (1992 citado en *ibíd.* p.740) recogen en su trabajo *The Invention of Tradition*, “[los nuevos operadores<sup>80</sup>] tratan por lo general de establecer continuidad con un pasado histórico en busca de legitimidad”. La Great North Eastern Railway (GNER) reconoce además que el viaje en tren puede ser una experiencia tanto emocional como práctica (Strangleman 1999).

Davis (1979 citado en *ibíd.*) afirma que la nostalgia es, en esencia, una emoción relativa a un pasado vivido personalmente. Strangleman, por el contrario, dice que no tiene por qué ser así, que la industria del ferrocarril y la nostalgia popular que la rodea son un buen ejemplo de la forma en que los sentimientos nostálgicos pueden ser ajenos a la experiencia personal.

Davis (1979 citado en *ibíd.*) y Samuel (1994 citado en *ibíd.*) son críticos con quienes ven en la importancia creciente de la industria del patrimonio algo intrínsecamente conservador y reaccionario. Dicen que este fenómeno no tiene por qué ser retrógrado, que puede ser incluso algo positivo, en tanto que crea una cultura popular cada vez más consciente de la historia y, por consiguiente, más difícilmente manipulable. Strangleman concluye afirmando que la ruptura del vínculo entre emoción y experiencia incrementa las posibilidades de manipulación y falsificación.

#### 3.4. El turismo de patrimonio industrial

El turismo de patrimonio industrial (TPI) consistiría en

---

<sup>80</sup> surgidos tras la privatización (The Railways Act 1993).

el desarrollo de actividades e industrias turísticas localizadas en sitios construidos por el hombre; edificios y paisajes con origen en los procesos industriales de períodos anteriores (Edwards and Llurdés 1996, p.342).

En Europa, desde la declaración de la mina de sal de Wieliczka (Polonia) como Patrimonio de la Humanidad<sup>81</sup> (1978), existe un interés creciente por el turismo industrial. En los primeros años de esta centuria se han iniciado proyectos como *Wege in die Europäische Industriekultur* (WEIKU) y la *European Route of Industrial Heritage* (ERIH), ambas cofinanciadas con fondos europeos. En la actualidad se entiende lo patrimonial de forma más amplia y menos restrictiva, valorándose no sólo edificios concretos sino también el paisaje industrial en su conjunto (Hospers 2002).

La “globalización” del patrimonio se ha puesto de manifiesto en el desarrollo de la Lista de Patrimonio de la Humanidad. En los últimos años, la UNESCO ha evolucionado hacia un enfoque más inclusivo en la designación de sitios, poniendo énfasis en su valor histórico y cultural más que en lo estético (Smith 2003, p.38).

Aunque obviamente está lejos de ser una panacea, el turismo cultural puede proporcionar el desarrollo socioeconómico a muchas sociedades:

Con frecuencia, el turismo es presentado como la última oportunidad económica. A través del turismo internacional, regiones pobres que han permanecido marginadas, aisladas y condenadas a una especie de muerte por los economistas son redescubiertas y emprenden una senda de desarrollo, insertándose en el mercado internacional y la escena mundial (Lanfant 1995 citado en ibíd., p.56).

Algunos de los beneficios más intangibles pueden ser la renovación del orgullo cultural; la revitalización de costumbres y tradiciones, y mayores oportunidades de intercambio e integración cultural. Aunque difíciles de medir pueden ser percibidas en las comunidades locales.

---

<sup>81</sup> El primero de esta categoría.

A pesar de que autores como Edwards y Llurdés (1996) hablan de la “estética de la desindustrialización”, cada vez se tiende más a considerar el patrimonio de forma independiente a la estética:

Una vez que el patrimonio ha sido aislado de nociones estéticas, cualquier cosa puede formar parte de él, desde barracones para los mineros o aseos públicos hasta los salones de Versalles, en tanto que constituyan evidencia histórica (Hoyau 1988 citado en Edwards and Llurdés 1996, p.343).

La idea es que la “historicidad” o valor histórico tiene prioridad sobre la estética del sitio. Con todo, el turismo de patrimonio industrial también cumple una importante función regenerativa.

El término “ecomuseo” fue acuñado en la década de los sesenta en Francia, por su denominación original “écomusée” se asume habitualmente como una invención francesa. El ecomuseo fue parte de un movimiento general conocido como “nueva museología” que pretendía que la gente mirase determinada clase de evidencia histórica de otra manera. El enfoque se apartaba radicalmente de la tradición, en parte porque enfatizaba las características de una determinada comunidad local, habitualmente en el medio rural. El concepto de ecomuseo ha contribuido a reformar la definición de patrimonio en la sociedad francesa (Poulot 1994 citado en *ibíd.*).

El patrimonio forma parte de las industrias cultural y turística, las cuales representan el sector de mayor crecimiento de la economía mundial, por detrás tan sólo de los productos multimedia (Boylan 1995 citado en Leighton 2007, p.118). En el Reino Unido se contabilizan alrededor de 402 millones de visitas anuales a atracciones turísticas (Tourism Intelligence Quarterly 2003 citado en *ibíd.*) lo que representa unos ingresos brutos de aproximadamente 1.210 millones de libras. Al igual que la demanda, la oferta también se ha incrementado



exponencialmente (Middleton 1996 citado en *ibíd.*). Unas 1.000 nuevas atracciones han abierto en Inglaterra sólo desde 1979, lo que representa un tercio de las ya existentes (Herbert 1995 citado en *ibíd.*).

Una buena parte del patrimonio está en manos de entidades sin ánimo de lucro y voluntariado, con una cultura organizacional y unas prácticas de trabajo claramente diferentes de los sectores público y privado (Uzzell and Ballantyne 1998 citado en Leighton 2007, p.119).

El Gráfico 4 (*ut infra*) muestra las visitas anuales a museos industriales del Reino Unido en un período de nueve años. La línea roja recoge las visitas contabilizadas en los 23 *Anchor Points*<sup>82</sup> de la ERIH que disponen de un sistema de registro; la línea verde se corresponde con la estimación de visitas totales a esos mismos puntos<sup>83</sup> (con un multiplicador de 1,97 sobre la anterior es, por consiguiente, más realista); la línea azul se corresponde con el total de visitas a 124 museos industriales del Reino Unido. Los sitios con una afluencia inferior a 3.000 visitas anuales han sido excluidos.

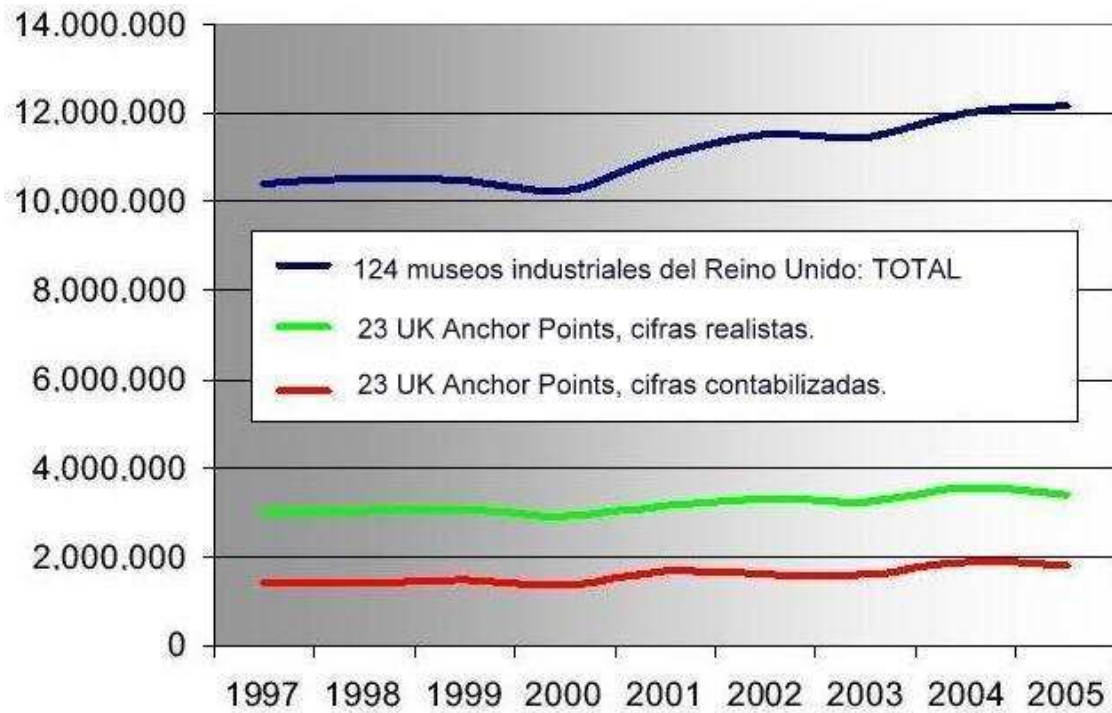
En la Tabla 8. *Patrimonio industrial del Reino Unido: visitas a los 23 puntos de anclaje de la ERIH* figuran con más detalle las visitas (incluyendo las estimaciones) a los 23 puntos de anclaje de la ERIH. El Gráfico 5 (*ut infra*) recoge el total de visitas (incluyendo las estimaciones) a 124 sitios de patrimonio industrial (los más significativos) del Reino Unido. Los 12,4 millones de visitantes de 2005 superan en un 48,5% la llegada de turistas internacionales a Andalucía ese mismo año (8,35 millones) y suponen el 22,2% de los llegados a España (55,9 millones), lo que da una idea de la importancia que puede alcanzar el TPI.

---

<sup>82</sup> Literalmente “puntos de anclaje”.

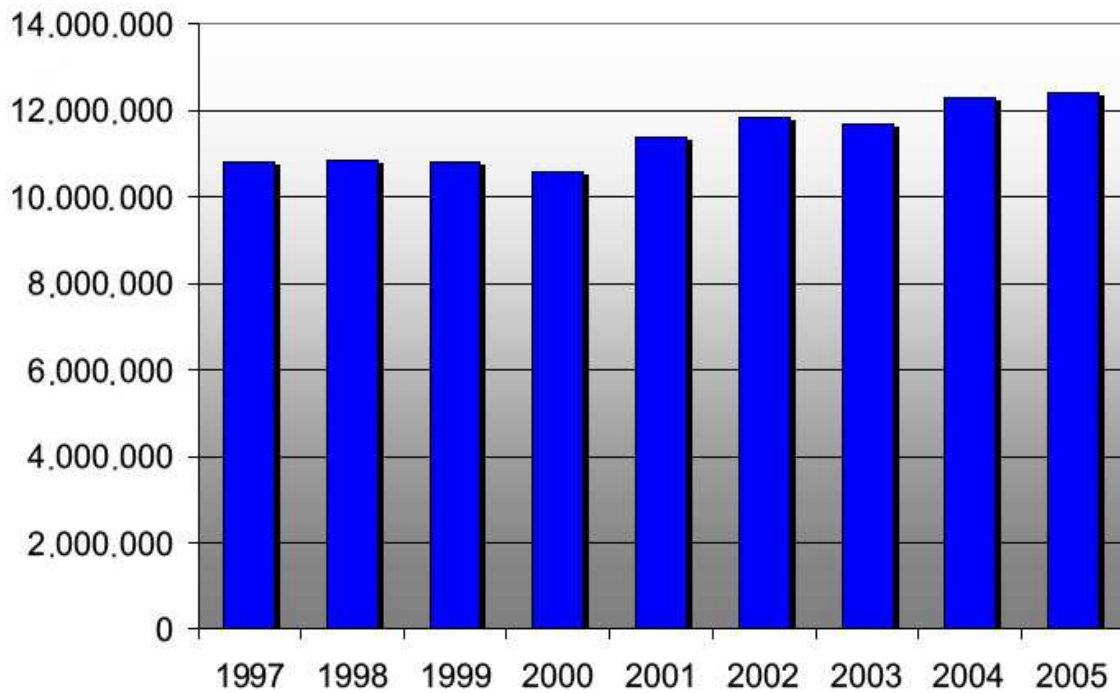
<sup>83</sup> Por poner un caso, Saltaire, con 500.000 visitas al año, no tiene ningún punto donde se puedan contabilizar las visitas.

Gráfico 4. Visitantes a museos industriales del Reino Unido: 1997-2005



Fuente: adaptado de David de Haan 2006.

Gráfico 5. Visitantes de patrimonio industrial en el Reino Unido  
103 millones de visitas en nueve años, 1997-2005 (12,4 m en 2005)



Fuente: adaptado de David de Haan 2006.

### 3.4.1. Particularidades del turismo de patrimonio industrial

---

En relación a las amenazas y oportunidades del TPI deben tenerse en cuenta cuatro factores propios del turismo cultural (EC 2003):

1. El patrimonio industrial no puede ser producido. Su dotación viene determinada por la geografía y la historia, no pudiendo crearse fácilmente a corto plazo. Por consiguiente, los destinos tienen que limitarse a lo que realmente tienen.
2. Los recursos de patrimonio industrial son, por lo general, bienes públicos. Sin embargo, son empresas privadas quienes se encargan de desarrollar un producto turístico concreto basado en recursos públicos. Un aspecto de particular importancia es la medida en que los ingresos por turismo se destinan al mantenimiento del patrimonio natural o cultural.
3. El daño a los recursos de patrimonio industrial es muy difícil de medir. A pesar de los estudios que se están llevando a cabo por la Organización Mundial del Turismo (OMT) y la Agencia Europea del Medio Ambiente (en estado aún incipiente) el impacto del turismo sobre el patrimonio es muy difícil de evaluar. No existen modelos generalmente admitidos a tal fin y menos aún para la estimación de su coste económico.
4. La estructura de precios en el turismo de patrimonio industrial no es tan clara como en otros servicios o el turismo generalmente considerado. Aunque puedan existir recursos parecidos en otros lugares, el medio ambiente diferente hace difícil la comparación. Por esta razón, los precios establecidos no tienen el mercado como referencia y con frecuencia son demasiado bajos.

La Comisión Europea (EC 2003) hace cinco recomendaciones prácticas, para el diseño y gestión del producto turístico, que parecen especialmente adecuadas para el TPI; éste habría de ser:

- i. Específico. Hay que saber exactamente qué se quiere llevar a cabo.
- ii. Mensurable. Debe tener como referencia objetivos claros, cuantificables y susceptibles de ser medidos.
- iii. Apropiado. Debe reflejar los recursos disponibles, estando orientado al cliente y teniendo en cuenta el entorno local.
- iv. Realista. Con razonables perspectivas de éxito en relación con la inversión necesaria.
- v. Programable. Debe seguir un calendario de ejecución lógico, especificando en qué momento se alcanzará cada uno de los objetivos o actividades críticas.

Además, se deberían seguir estas recomendaciones y etapas en el diseño de un plan de negocio (ibíd.):

1. Establecimiento de un objetivo último.
2. Investigación externa, para asegurar que la empresa sea factible y realista.
3. Elaboración de un análisis DAFO (debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades).
4. Planificación de todo lo que deba llevarse a cabo.
5. Consideración del diseño para que el producto satisfaga las necesidades del cliente.

6. Búsqueda de fuentes adicionales de financiación y asesoramiento o formación mientras se desarrolla la idea.
7. Establecimiento de una estrategia de marketing.
8. Redacción del plan de negocio. Una reflexión realista y honesta sobre los puntos anteriormente expuestos.

#### 3.4.2. Identidad y patrimonio industrial

Un aspecto que parece evidente para el desarrollo del turismo cultural es la imagen que la comunidad local tenga de sí misma (su identidad) en relación al patrimonio industrial propio. De tal forma, si éste no es considerado como algo propio, o incluso como algo deseable, difícilmente puede prosperar cualquier intento de puesta en valor al servicio del turismo.

Ruiz y Hernández (2007, p.678), analizando la importante crisis minera que, en los noventa, afectó a la mayor parte de las comarcas mineras de Andalucía, explican cómo la búsqueda de nuevos yacimientos de empleo, a través de actividades económicas alternativas, ocupó un interés especial.

la amenaza de desaparición de la sociedad local (desempleo, emigración, crisis económica) aumenta el interés en el patrimonio, la identidad y la búsqueda de una redefinición simbólica de la comunidad que permita la continuidad de las sociedades mineras locales. En este contexto, el desarrollo del turismo patrimonial se entiende no sólo como uno de los pilares del desarrollo económico y social, para sustituir la actividad minera desaparecida, sino también como un agente activo en el proceso de definición de las diversas identidades colectivas.

Lo anterior es especialmente aplicable al patrimonio ferroviario, pues no olvidemos que buena parte del mismo deriva de explotaciones mineras en la actualidad clausuradas, como los ferrocarriles de Río Tinto y Tharsis (Huelva).

Los modelos de representación social (identidades) emergen y se desarrollan, dando lugar a la construcción de cohesión y significado colectivo a través de símbolos y prácticas que usualmente toman su contenido principal de la cultura minera (Ruiz and Hernández 2007, p.679).

El factor más importante para el desarrollo del turismo patrimonial no es ya el valor intrínseco del patrimonio (su calidad) sino más bien la iniciativa para su explotación con fines turísticos que, por su parte, está basada en el valor depositado en el patrimonio por la sociedad local. El patrimonio es más una construcción social que un descubrimiento de los especialistas (ibíd., p.681).

En línea con lo anterior y constatando que el patrimonio no tiene un sentido intrínseco, Boniface y Fowler (1993), lo consideran una construcción psicológica:

existen unas partes de metal, o madera, o unos elementos de fábrica; pero ello solamente llega a ser "patrimonio" cuando nosotros, y sólo nosotros, les damos un significado cargado de valor en términos antropológicos. En otras palabras, los turistas se desplazan para ver, no ya artefactos, sino artefactos psicológicos; su significado es creado de forma diferencial y repetitiva en la mente de cada uno de nosotros. Uno de los problemas para nosotros (en tanto que individuos) es que, a lo largo de la ruta turística, muchos de los elementos psicológicos ya se han depositado formando capas (y facetas) de significado antes de nuestra llegada. Los "significados" vienen con el artefacto a través de la señalización, guía e información impresa, incluso tal vez con lecturas previas de base; sin duda, pueden ser parte de la atracción que originalmente nos ha llevado allí (Boniface and Fowler 1993, p.158).

Como ponen de manifiesto los estudios llevados a cabo por los autores, la existencia de patrimonio industrial no basta para explicar la existencia, o no, de actividad turística. La explicación no sólo reside en el lado de la demanda sino también en la infravaloración del mismo por la población local en tanto que recurso turístico y su escasa identificación con él.

El aspecto más importante es... en qué medida la comunidad local se reconoce en la actividad minera y se identifica con la industria, convirtiendo los restos materiales y elementos culturales en su propio patrimonio. Esto debe preceder a cualquier consideración del patrimonio como recurso turístico y la posibilidad de que el turismo puede ser parte de una estrategia de desarrollo local (Ruiz and Hernández 2007, p.682).

La devaluación del patrimonio desde dentro limita parcialmente su potencial como atracción turística, especialmente en el caso del turismo

de pequeña escala (Hampton 2005 citado en Ruiz and Hernández 2007). Además, la iniciativa privada (exógena al sector) en las zonas mineras en declive ha sido siempre débil, lo que es aplicable al conjunto de Andalucía.

Los autores otorgan una importancia desmesurada al papel del sector público en el desarrollo del TPI en zonas industriales en declive y, en este sentido, sostienen que “la intervención de los gobiernos nacional y autonómico, junto a la financiación de la UE son elementos estratégicos” (Ruiz and Hernández 2007, p.682). Y no sólo eso, sino que llegan a afirmar que “en Andalucía el patrimonio y el desarrollo del turismo son áreas prioritarias para el gobierno autonómico” (ibíd.), lo cual no se entendería si no fuera, quizá, porque ese mismo gobierno es el que financia el estudio.

En todos los casos estudiados (excepto el de Alquife) el papel del sector público ha sido decisivo, desde la declaración oficial de patrimonio e involucración gubernamental hasta la inversión directa en el desarrollo turístico. Con todo, el desarrollo en materia de turismo patrimonial ha sido un fracaso. Si bien se supone que la inversión pública debe ser el catalizador del desarrollo turístico endógeno, en los casos analizados el crecimiento de los servicios turísticos ha sido limitado (Ruiz and Hernández 2007, p.682).

Este tipo de declaraciones, atribuyendo al gobierno un papel de vanguardia en la movilización de las fuerzas productivas, nos retrotrae al discurso político de los regímenes del “socialismo real” o, en nuestros días, la Segunda Modernización (de Andalucía).

En cuanto a las asociaciones de defensa del patrimonio afirman, con acierto, que más que organizaciones de base (expresión de la sociedad civil) son grupos de presión ante los ayuntamientos; sin mayor influencia en los modelos de identificación y comunidad simbólicos. En referencia a la de Santa Bárbara en Serón (Almería), dicen que agrupa a personas para quienes la mina representa un punto de referencia identitario de gran

valor. En contraste, la mayoría de la gente del pueblo se siente vinculada a otros elementos simbólicos (seguramente la religiosidad popular y el folclore), dejando de lado la mina y rechazando abiertamente el patrimonio minero así como las iniciativas de turismo patrimonial que se están llevando a cabo en el pueblo.

En Andalucía las entidades locales, con independencia de su orientación política, ven el turismo como una forma de reactivar la economía. Desde este punto de vista, se esfuerzan en buscar elementos e imágenes que puedan ser usados con fines turísticos en aras de la regeneración local y el crecimiento económico. Así pues, turismo y política parecen estar estrechamente unidos (Hall 1994 citado en *ibíd.*), ocupando el desarrollo turístico un lugar destacado en la agenda política local. En todos los casos estudiados, aunque en diferentes grados, ha sido importante el apoyo de los ayuntamientos, comprometidos antes o después con el turismo patrimonial, con todo, el éxito ha sido mínimo (Ruiz and Hernández 2007, p.684).

Lo anterior no es que sea falso, sino más bien una tautología que recoge el discurso (mejor o peor articulado) de los políticos locales; la agenda real de éstos es otra cosa bien distinta. El fracaso hasta la fecha del turismo basado en la minería lo achacan a la falta de asimilación de la misma en los modelos simbólicos de las comunidades locales. Es más, en el caso de Alquife, afirman:

ante la traumática situación [cierre de la mina], el olvido [represión] de la actividad minera parece ser una estrategia de supervivencia en cuanto que calma la tensión en la sociedad local (Ruiz and Hernández 2007, p.684).

Concluyen diciendo que existe una tendencia a pensar que los principales factores explicativos para entender el desarrollo del turismo patrimonial son la demanda y la intervención gubernamental. Sin negar su influencia, que admiten fuera de toda duda, sus investigaciones ponen de manifiesto que los factores endógenos (de las sociedades locales) también tienen que ser tenidos en cuenta.

Sin un sentido de comunidad no existe patrimonio colectivo, sin una identidad basada en la minería no habrá patrimonio minero, sólo restos y ruinas que serán



apreciados o puestos en valor. De este modo, por mucho valor externo que tenga, difícilmente será convertido en recurso turístico por la iniciativa local y, por consiguiente, no será puesto en el mercado (Ruiz and Hernández 2007, p.686).

Finalmente formulan dos recomendaciones de tipo práctico:

1. La conveniencia de emplear metodologías participativas en la gestión del turismo patrimonial (Aas *et al.* 2005; Hampton 2005; citado en *ibíd.*, p.686). Es, por otro lado, el modelo más adecuado para el conocimiento de la estructura del sector turístico.
2. La necesidad de conocer (antes de dar apoyo a cualquier iniciativa) el “estatus de la identidad” cuyo patrimonio se pretende convertir en recurso turístico.

#### 3.4.3. Tecnologías de la información y la comunicación, turismo cultural y patrimonio

A pesar de sus áreas de convergencia, el turismo y la cultura no son objeto de políticas conjuntas en materia de tecnologías de la información y la comunicación (TICs). Sin embargo, su uso turístico tiene un impacto significativo en la gestión y desarrollo del patrimonio; presentando interacciones con las políticas culturales. El patrimonio está llegando a ser un área de convergencia para las acciones de desarrollo turístico y el desarrollo de recursos culturales a través de las TICs (OTEN 2007).

Dada la importancia (ya señalada) de la industria europea del turismo, el desarrollo del patrimonio cae dentro del marco de actuación de las estrategias locales de marketing de las regiones europeas. La acción gubernamental está destinada a reforzar el atractivo de las regiones y consolidar su posición en el mercado turístico, tanto en Europa como en el resto del mundo. Además, la UE reconoce el turismo como instrumento de diálogo intercultural (*ibíd.*).

Mientras que las empresas turísticas han adoptado rápidamente las TICs como un instrumento de ventas y promoción, los actores del sector cultural han descubierto en ellas un valioso instrumento para la preservación y conservación del patrimonio. Integrando el concepto de sostenibilidad en la nueva estrategia de Lisboa, la UE ha hecho hincapié (una vez más) en que el turismo sostenible es un instrumento para la preservación y desarrollo del patrimonio cultural. En la convergencia de la preservación de los recursos y su desarrollo, las TICs abren nuevas oportunidades a las políticas cultural y turística. Además,

son un poderoso instrumento para la preservación y promoción de la diversidad europea y el patrimonio cultural, haciendo los contenidos ampliamente disponibles (EC 2004, p.4).

En el marco del programa Leader+, la Comisión ha definido cinco temas que considera de especial interés local, incluyendo el desarrollo de recursos culturales. El proyecto europeo Lifestream está dirigido al desarrollo de herramientas tecnológicas de realidad mejorada. El objetivo es reforzar la sensación de los usuarios en relación a su inmersión en la realidad virtual y el desarrollo de la interactividad de estas experiencias. Las iniciativas desarrolladas dentro del programa incluyen simulaciones en tres dimensiones (3D) y se centran principalmente en el patrimonio cultural inmueble (OTEN 2007).

Las economías modernas están cada vez más basadas en la producción de imágenes e información. Baudrillard (1988 citado en Smith 2003) define el postmodernismo como un mundo de “simulación” e “hiperrealidad”, en términos de códigos, símbolos y signos que determinan la naturaleza y el control de la producción cultural. Éstas son sociedades del “simulacro” (idénticas copias sin un original), en las que lo simulado y lo real son difíciles de diferenciar. El resultado es el

“hiperrealismo”, un mundo en que lo irreal es presentado como real, donde la gente tiende a confundir el mundo de la cultura y los medios con sus vidas reales. Eco (1986 citado en *ibíd.*) describe la hiperrealidad como generalizada, especialmente en los parques temáticos y museos.

Hacer accesible el patrimonio frágil, aún por desarrollar o incluso desaparecido, es uno de los aspectos más interesantes para el desarrollo del turismo local, siendo el área que suscita más interrogantes. Las nuevas tecnologías son capaces de permitirnos una experiencia tan real que es denominada Realidad Virtual (RV). El potencial de este tipo de simulación para la interpretación del patrimonio ferroviario es claro: el lanzamiento de la aplicación MSTS en 2001 (Train Simulator 2009) ha permitido la recreación virtual de líneas clausuradas en España con la Reforma Ferroviaria de los años ochenta.

Con las herramientas que proporcionan las TICs y las representaciones de realidad virtual en 3D, las regiones tienen la oportunidad de acercar al público aspectos del patrimonio a menudo reservados al ámbito científico. Hoy en día, la RV es una tecnología particularmente innovadora, divertida y atractiva para los usuarios. La evolución tecnológica relacionada con la RV y, de forma particular, la “realidad mejorada” a través de la modelización en 3D parece tener potencial para un desarrollo significativo (*ibíd.*).

Concluye el documento con una cita de la Comisión Europea:

El turismo y la cultura tienen una presencia significativa en la intervención estructural. Muchos programas tienen apartados especialmente dedicados al desarrollo de infraestructura o proyectos relacionados con el turismo, la protección del patrimonio, etc. (OTEN 2007, p.7).

Y afirma que en el centro de la política regional europea, a través de las iniciativas de intervención de la Comisión, es como surgen puntos de

convergencia entre el turismo y la cultura. Por consiguiente, los actores públicos de ambos sectores podrían usar esos puntos para definir una estrategia de desarrollo del TPI basada en las TICs. A modo de ejemplo, el 23% de los usuarios de Internet europeos usan la red para organizar sus vacaciones, y entre el 95 y el 98% llevan consigo sus móviles cuando van de vacaciones. Ello pone de manifiesto la oportunidad para el desarrollo de servicios digitales de búsqueda de patrimonio y la venta de información digitalizada (FASET 2007 citado en *ibíd.*).

### Conclusiones

El turismo de patrimonio industrial (TPI), en cuanto implica la interpretación y reutilización del patrimonio, se configura como un verdadero instrumento de fomento. Prueba de ello es la cofinanciación del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) de proyectos de patrimonio ferroviario en regiones industriales en declive (Escocia). Las iniciativas de rutas culturales, como la *European Region of Industrial Heritage* (ERIH), son el marco preferente de actuación para las políticas transfronterizas de la Unión Europea. Con todo, no cabe perder de vista que la puesta en valor del patrimonio industrial no puede suplir el empleo generado por las antiguas actividades industriales, su impacto directo es muy inferior. A nivel microeconómico hemos analizado el marketing basado en la experiencia en los sitios de patrimonio industrial, una de las prácticas empresariales más novedosas y promisorias que pone énfasis en cómo se vive y disfruta la estancia en el sitio (más que en los artefactos expuestos).

Un aspecto significativo, relacionado con la identidad colectiva, es la necesidad de que las comunidades locales consideren como propia su dotación de patrimonio industrial. De no ser así todo el apoyo

gubernamental es fútil, el concurso de la sociedad local es imprescindible para la preservación, interpretación y reutilización del patrimonio industrial; los estudios empíricos llevados a cabo y la propia evidencia en Andalucía lo ponen de manifiesto.

Se ha puesto en evidencia que el turismo cultural es el de menor elasticidad precio, y el de futuro más prometedor; algo que si bien parece obvio en los estudios de Economía del Turismo es ajeno a las políticas públicas de los espacios más atrasados del sur de Europa, aún centradas en el turismo de sol y playa.

Por último, íntimamente relacionado con la plena aceptación (en nuestros días) del patrimonio industrial como patrimonio histórico está la emergencia del “historicismo” (significado histórico del patrimonio) por encima de los atributos estéticos a la hora de determinar qué es patrimonio; algo que se ve reflejado en las propias políticas de la UNESCO.



## Capítulo 4º

### Los ferrocarriles turísticos en Gran Bretaña

---





*Uniéndote a nosotros, llegarás a ser parte de un equipo y desempeñarás un papel activo haciendo posible el funcionamiento del ferrocarril turístico más conocido de Gran Bretaña; el cual hunde sus raíces en la historia y ha sido líder desde sus inicios en 1959.*

*puedes alcanzar una promoción a puestos superiores en cada departamento. Por ejemplo, puedes ascender de Portero a Jefe de Estación o de Limpiador de Locomotoras a Maquinista, la elección es tuya. El ferrocarril está en expansión y se adentra en una fase con interesantes oportunidades<sup>84</sup>...*

*Roy Watts  
Chairman  
Bluebell Railway Preservation Society*

Este capítulo y el siguiente son de especial relieve toda vez que abordan el núcleo central de nuestra investigación, tanto en términos funcionales como espaciales.

En primer lugar abordaremos lo que llamamos “cultura ferroviaria” en Gran Bretaña, pasando revista a la presencia del ferrocarril en el imaginario colectivo; desde la época victoriana hasta la privatización de la industria en 1993, cuando los nuevos operadores buscan sus señas de identidad (incluso el nombre y la imagen gráfica) en los cuatro grandes grupos creados tras el proceso de consolidación de 1923. Tras ello analizaremos los orígenes de la industria de ferrocarriles turísticos en la Gran Bretaña de posguerra, especialmente a partir de la Reforma Ferroviaria de 1963, un proceso de reestructuración que provocó un cierre masivo de líneas.

La magnitud de la Reforma y el hecho de que no existieran precedentes llevaron al Gobierno británico, en 1970, a encargar un estudio a la *Countryside Commission*<sup>85</sup> donde se analizaba la taxonomía de las líneas clausuradas y sus posibles usos alternativos. Cabe reseñar que en él

---

<sup>84</sup> Bienvenida a los aspirantes a voluntario (Bluebell Railway, 2009).

<sup>85</sup> De Inglaterra y Gales.

apenas si se menciona la reconversión en ferrocarriles turísticos, lo que muestra que la solución que eventualmente se impondría (de forma *cuasi* espontánea) no llegaría desde instancias oficiales sino desde la sociedad civil. Más sorprendente aún, en un buen número de casos la reapertura se llevaría a cabo una vez incluso levantadas las vías y estando la infraestructura en un acusado estado de deterioro, lo que evidencia la determinación y la importancia de su preservación para los promotores.

La adquisición y reconversión de las antiguas líneas ferroviarias fue obra, casi siempre, de aficionados al ferrocarril; personas dispuestas a aportar trabajo (voluntario) y capital a título gratuito para ver realizado su anhelo, nostálgico y cultural a la vez.

Posteriormente estudiaremos el marco regulatorio de los ferrocarriles turísticos británicos, el cual – salvo algunas particularidades – es el mismo que en los ferrocarriles comerciales.

#### 4.1. Los ferrocarriles en la cultura británica

##### 4.1.1. Los ferrocarriles en la identidad e imaginario colectivo británicos

Los intelectuales del siglo XIX y principios del siglo XX se esforzaron por entender el cómo y el por qué de los cambios sociales a su alrededor. Se formularon interpretaciones diferentes de unos mismos hechos: un cambio de la costumbre al contrato como fundamento del derecho (Lecky citado en Carter 2001); de la solidaridad mecánica a la solidaridad orgánica (Durkheim citado en *ibíd.*); del feudalismo al capitalismo, como célebremente postularía Marx; de las formas sociales simples a las complejas (Spencer citado en *ibíd.*); del poder tradicional al poder racional y legal (Weber citado en *ibíd.*); de la comunidad a la asociación (Tönnies citado en *ibíd.*).

A nivel conceptual, el valor de la modernidad reside en su capacidad de facilitar el esfuerzo por comprender los complejos cambios económicos, sociales y políticos que se producen.

la emergencia de un capitalismo industrial avanzado, con poderosas fuerzas modernizadoras, que han generado una estructura social plural y dinámica, nuevas clases y fracciones de clases sociales, nuevas profesiones, nuevas industrias y servicios, y la creciente concentración de la población en núcleos urbanos en rápido crecimiento (Swingewood 1998 citado en Carter 2001, p.8).

El novedoso ferrocarril, según Leo Marx (1994 citado en *ibíd.*), representaba el primero de unos sistemas tecnológicos de la mayor complejidad y gran escala con los que los hijos de la modernidad llegarían a estar cada vez más familiarizados.

Como Internet a finales del siglo XX, los ferrocarriles ganaron adeptos que veían en ellos un medio para combatir los males de la sociedad (Biddle 2003).

En esta magnífica invención, vemos un manantial de beneficios políticos, morales e intelectuales, más allá de cualquier medida y precio – la fuente de una mejor distribución física de la población – un límite al alarmante crecimiento de las ciudades, especialmente las industriales, y de esta Babilonia en la que escribimos – y la fuente, por encima de todo, de... una difusión de la inteligencia por todo el país. (Quarterly Review 1830, p.42 citado en Biddle 2003).

Con todo, en una democracia liberal, a la sazón la nación más desarrollada de la Tierra, no faltarían las críticas; entre ellas las de la revista satírica *Punch*:

la terrible historia de siniestralidad en la construcción del Túnel de Woodhead (cerca de Sheffield) de 1839 a 1845, cuando al menos 32 personas perdieron la vida y otras muchas resultaron heridas, fueron horrores producidos por el hombre a una escala sin precedentes. “Un ferrocarril es largo, pero la vida es corta” escribió un crítico en *Punch* – “y, por lo general, cuanto más largo es un ferrocarril más corta es la vida” (Briggs 1991, p.238).

Incluso en la Cámara de los Comunes se opondrían frontalmente al nuevo sistema de transporte:

He considerado mi deber oponerme a las propuestas de todos y cada uno de los ferrocarriles (Coronel Sibthorpe 1844 citado en Simmons 1978, p.13).

Rememorando el interludio de la I Guerra Mundial, Christopher Tietjens (citado en Carter 2001, p.17) diría “el tren es tan seguro como los títulos-valores [*blue chip*] británicos”. Sin embargo, a principios de los años veinte el autor era consciente que esa seguridad no volvería nunca más, que el ferrocarril había dejado de ser epítome de la modernidad. La red británica de ferrocarriles alcanzaría su mayor extensión en 1927. El tráfico ferroviario de minerales había alcanzado su máximo nivel en 1913, el tráfico de mercancías en general en 1920 y el de pasajeros en 1927. Desde entonces, el ferrocarril no ha hecho sino declinar, reducir su extensión a mayor o menor ritmo. La literatura de aficionados en el período de entreguerras disimuló este hecho celebrando mayores, aunque no más sofisticadas, locomotoras, hitos de velocidad y aceleración (como el *Great Western's Cheltenham Flyer*, la *LMS's Coronation Scot*, el *LNER's Silver Link*), y modestas mejoras en las vías; sin embargo, las dificultades se iban acrecentando (ibíd.).

En su prólogo a la edición de *Far From the Madding Crowd* (1874), Thomas Hardy delimitaba los inefables viejos tiempos,

Un Wessex moderno de ferrocarriles, los sellos de a penique, las máquinas cosechadoras, las *Union Workhouses*<sup>86</sup>, los fósforos Lucifer, los trabajadores sabiendo leer y escribir, y las Escuelas Nacionales (Carter 2001, p.23).

Hardy nació en 1840, el mismo año que salieron a la calle los nuevos sellos adhesivos de uno y dos peniques de Rowland Hill<sup>87</sup>, las *Union Workhouses* datan de 1834, las Escuelas Nacionales de 1844, los fósforos Lucifer de 1831 y las cosechadoras de 1811. El primer ferrocarril moderno, la línea de Liverpool a Manchester, se abrió al tráfico en 1830 (ibíd.).

---

<sup>86</sup> Temidos hospicios del siglo XIX.

<sup>87</sup> Creador del correo franqueado en origen tal como se conoce hoy en día.

Los escritores eran conscientes de que la aceleración del cambio tenía lugar por todas partes en la Gran Bretaña victoriana. La última novela de Disraeli (1880 citado en Carter 2001, p.24) distinguía cuatro innovaciones clave: “ferrocarriles, telégrafos, y sellos y periódicos de a penique [la unidad]”. Ampliando el marco de referencia, Blum (1994 citado en ibíd.) afirma que los vapores transoceánicos en la década de 1840, el servicio postal asequible, el telégrafo eléctrico, la fotografía, y el moderno ferrocarril “contribuyeron de forma significativa a cambiar la calidad de vida en Europa y en el mundo, así como la estructura social”. Nótese que Blum cita el ferrocarril en último lugar mientras que Disraeli lo hace al principio, contemporáneo del medio de transporte le otorga el privilegio del primer lugar como símbolo de la modernidad. “Quienes hemos vivido antes de la construcción de los ferrocarriles, pertenecemos a otro mundo” (citado en ibíd., p.24).

Carter (2001), con gran acierto, entra a analizar la novela negra y el comic en tanto que dan forma a la modernidad en el imaginario popular británico y cita a Robinson y Emmet como “los dos más importantes dibujantes cómicos de ferrocarriles en el siglo XX” (citado en ibíd., p.27). Pasando revista a ambos géneros literarios concluye que, con el tiempo, se produce un cambio en cómo los ferrocarriles británicos son representados, el cual llegaría a afectar a la reputación actual de los mismos.

Durante el siglo XIX el ferrocarril no sólo era percibido con asombro y entusiasmo, como el símbolo de uno nuevos tiempos en los que el maquinismo y la tecnología harían desplazar las fronteras de producción posibilitando un crecimiento ilimitado, una nueva era en la que el ser humano se haría con el control definitivo de la naturaleza. También

arreciaban las críticas y objeciones a la construcción de líneas ferroviarias por los peligros, reales o imaginarios, del nuevo medio de transporte.

En 1847 la revista satírica *Punch* obsequiaba a sus lectores con una parodia sobre las objeciones a la construcción de líneas ferroviarias por parte del Coronel Sibthorpe, un parlamentario Tory de verbo fácil,

Siento el mayor desprecio por los directivos, guardas, policías y todo aquél que tenga que ver con los ferrocarriles (Carter 2001, p.60-1)<sup>88</sup>.

Ostensiblemente alterado, el protagonista del comic aparece diciendo:

Creo que un fogonero es capaz de cualquier cosa para salirse con la suya, y mi opinión es que todas las locomotoras son un artefacto destructivo y que nada podrá pararlas una vez que tengan preparada la caldera para recorrer una cierta distancia.<sup>89</sup>

En *Dombey and Son*, Charles Dickens (1848) – evocando la llegada en tren al Birmingham artesanal de entonces y la degradación de su paisaje urbano – expresa su actitud hacia el ferrocarril, “al mirar el Sr. Dombey por la ventanilla de su coche”, relata el novelista, “no es consciente de ningún modo que el monstruo que lo ha llevado hasta allí se ha limitado a sacar a la luz ese paisaje, que ni lo ha creado ni lo ha causado”. “El ferrocarril es parte de la solución de Birmingham, no parte de esos problemas afirma” (citado en Carter 2001, p.83).

Dickens (1848) describe de esta manera el estado de confusión y batiburrillo, en el lugar de la construcción del ferrocarril y sus alrededores, en Birmingham:

En resumidas cuentas, el todavía inacabado ferrocarril – y aún por abrir – seguía avanzando; y en medio de este desorden cada vez más lentamente en su curso de civilización y progreso (citado en Carter 2001, p.83).

---

<sup>88</sup> En el original “I have the greatest dislike against directors, guards, policemen, and everyone connected to railways”.

<sup>89</sup> En el original “I think a stoker will go any lengths to attain his end; and I am of opinion that every railway engine is a engine of destruction, and that nothing will stop it when once it has made up its boiler to go a certain distance”.

Igualmente recoge un hecho de suma importancia y que será paradigma de la Revolución Industrial, la sincronización del tiempo,

Había incluso la hora del ferrocarril observable en relojes, como si el sol se hubiese dado por vencido (citado en *ibíd.*).

Marcus (1965 citado en Carter 2001, p.83), analizando la obra de Dickens, sostiene que “el ferrocarril es el gran símbolo de la transformación social”.

*Dombey and Son* es la novela en que, por primera vez, los ferrocarriles emergen con una presencia vital en la literatura europea; unas décadas después aparecerán en *Anna Karenina* de Tolstoi (1873-7), trágicamente, al arrojar la protagonista al paso de un tren (Carter 2001).

El 1 de febrero de 1842 el zar Nicolás I anunció que “para unir las dos capitales como si fuesen una, habían decidido la construcción de un ferrocarril de San Petersburgo a Moscú”. En 1845 el zar mostraría sus suspicacias a un visitante francés, “la mejora en los medios de transporte cambiarán todo y lo que ahora yace depositado en el fondo subirá a la superficie” (Blum 1994). Sin embargo, el historiador Dukes (1996) sostiene que el zar se mostraba entusiasmado con el nuevo medio de transporte, y que intervino personalmente en la construcción de la línea, “fijando el trazado de un plumazo en el mapa” (citado en Carter 2001, p.106).

La tracción a vapor llegó a su fin en Gran Bretaña<sup>90</sup> en 1968 señalando con ello el fin de una época. En 1955 Jennings escribió en *The Observer*:

Hay algo alarmante y a la vez futurista en el plan de modernización de los ferrocarriles que acaba de ser anunciado.

Por una parte es tan revolucionaria, en su determinación de sustituir el vapor en Gran Bretaña, como la abolición del *fez* y el *hijab* por Kemal Ataturk en Turquía. Porque no piense nadie que los cambios van a afectar a los ferrocarriles solamente (citado en Carter 2001, p.296).

---

<sup>90</sup> En British Railways propiamente dicho.

Frow (1990) enfatiza que, desde un punto de vista analítico, cabe distinguir claramente tres conceptos diferenciados: “modernismo” como un conjunto de prácticas culturales, “modernización” como un proceso económico con implicaciones sociales y culturales, y “modernidad” como un período histórico postradicional (citado en *ibíd.*, p.306). Como afirma Carter, el objeto de su estudio cae dentro de la tercera categoría.

#### 4.1.2. La consideración pública del pasado

Las sugerencias para formar un museo ferroviario en Gran Bretaña fueron recogidas por la prensa ferroviaria (tanto la profesional como la divulgativa) en la década de 1890 y finales de la siguiente, sin embargo existió poco interés oficial desde el gobierno o las (numerosas) compañías ferroviarias. A resultas de lo cual, la retención de material histórico quedó relegada a iniciativas locales y al interés de directivos locales con inclinaciones conservacionistas (Hopkin 2003).

El 29 de marzo de 1922 (a tres años de la celebración del Centenario del ferrocarril) Robert Bell, asistente del Director General de la North Eastern Railway (NER), convocó una reunión en las oficinas de la compañía en York. Al inicio de la misma, se refirió a

los esfuerzos hechos a nivel departamental en el pasado para preservar reliquias interesantes y dijo que existía el sentimiento de que había llegado el momento de acometer un proyecto general y de envergadura (citado en *ibíd.* p.245).

Formado un Comité del Museo presidido por J.B. Harper, sus seis miembros eran altos directivos de los principales departamentos operacionales de la compañía, incluyendo H.J. Rudgard. E.M. Bywell, de la oficina del Director General y Editor de la revista de la NER, fue nombrado Secretario y *Curator*. Una de las primeras acciones del Comité fue la publicación de un anuncio en *North Eastern Railway Magazine* dando a



conocer que se había formado un Comité “para catalogar y reunir, en la medida de lo posible, libros, planos y objetos de interés histórico relacionados con la North Eastern Railway”; y continuaba pidiendo a todos los empleados que “hagan llegar al Secretario del Comité, o al representante de su departamento en el mismo, los detalles de cualquier reliquia que consideren merece la pena conservar”. El Museo abriría sus puertas cinco años más tarde, en 1927 (Hopkin 2003).

El primer museo especializado en ferrocarriles fue el de Hamar, Noruega, abierto al público en 1897. En Gran Bretaña a finales de la década de 1960 había ya más de 80 museos en la categoría de transporte, en la actualidad son más del triple de esa cifra. En los EE UU hay más de 200 museos ferroviarios, en Australia son 26; al menos hay cuatro en Sudamérica, cinco en África y otros cinco en Asia. Esto sin incluir los ferrocarriles turísticos, en cuyo caso la cifra sería muy superior (Divall & Scott 2003).

El aprendizaje en los museos es claramente informal – llevándose a cabo a través de la exposición –, voluntario y autodidacta. El sentido del pasado en los visitantes es mayor cuando los contenidos tienen relación con su experiencia personal.

Lowenthal es más positivo en su evaluación del mito/patrimonio que aquellos escritores que entienden el patrimonio simplemente como una “mala historia”; una representación sesgada e ideológica del pasado en apoyo de los intereses de los grupos dominantes. Como él mismo afirma:

El punto clave de la mayoría de los ataques contra el patrimonio es que socava la historia “real”, mancillando los archivos prístinos que constituyen nuestro verdadero legado. Los críticos que idealizan este pasado inmaculado ven la historia como verdadera por ser innata y el patrimonio como falso por ser inventado. La historia es el pasado que realmente ocurrió, el patrimonio sería una perversión

tendenciosa. Sustituyendo la realidad por una imagen del pasado, sostiene la típica objeción, el patrimonio desfigura la intrincada coherencia de la historia con celebraciones parciales y mendaces, ofreciendo a turistas agonizantes un pasado castrado. (Lowenthal 1985 citado en Divall & Scott 2003, p.262)

En *Transport Museums* Simmons (1979 citado en *ibíd.* p.278)

puntualiza que

los museos del transporte tienden a concentrarse en el objeto, en su disposición y exposición, así como en la propia descripción del mismo como un equipo o máquina...

Y que por consiguiente tales museos

a menudo son incapaces de distinguir claramente la relación entre el progreso tecnológico y el cambio social y económico (citado en *ibíd.* p.263).

La interpretación del transporte se remonta a la Gran Exposición de 1851, siendo considerado como símbolo de un proceso social de ámbito general y de forma particular el progreso. Tanto históricamente como en la actualidad – con ciertas objeciones –, la creencia en el mito del progreso a menudo informa un sentido de identidad colectiva. Así, como la breve cita de Trevelyan (1946 citado en *ibíd.*) sugiere, la construcción de lo que significa ser inglés se basa en cierta medida en la larga historia de éxitos del país en materia de transportes.

Al día de hoy, el enfoque más común en museística es el que se centra en el objeto. La cuestión clave es que los museos del transporte deben tomar más en serio a los visitantes. En este sentido, dos extremos deben evitarse (Divall & Scott 2003):

1. Como el nivel de conocimientos de los visitantes es muy dispar, y por lo general no son historiadores, no hay por qué preocuparse del contenido histórico, tan sólo del mito, con ello estarán satisfechos.

2. Si los museos deben desempeñar un papel educativo en relación con el pasado, con poner más carteles, más completos y más rigurosos es suficiente.

Como otros han señalado, el pasado es más bien como un país extraño, un recurso cultural que, siendo repatriado al presente, es domesticado en forma de mitos; mientras que inevitablemente llega a vincularse con la construcción y reconstrucción de toda clase de identidades (Lowenthal 1997 citado en *ibíd.*). Informarse sobre los visitantes no es algo que deba hacerse para que éstos vean mejor reflejados sus prejuicios culturales. Sin lugar a dudas, eso sería la perdición profesional de los expositores. Como Eric Hobsbawn (1997 citado en *ibíd.*) ha señalado,

la desconstrucción de los mitos políticos y sociales, revestidos como historia, ha sido durante largo tiempo parte del deber profesional del historiador.

Difícilmente se puede culpar a la gente de no romper con mitos que nos ayudan a ser lo que somos si los museos no ofrecen otra forma de entender el pasado.

#### 4.1.3. La emergencia de una *cuasi* religión

Según Richardson (2003), los evangelistas fueron de los primeros en aprovechar el potencial del ferrocarril como metáfora religiosa, una nueva forma de describir el progreso de los peregrinos. Una inscripción en una tumba en el porche sur de la Catedral de Ely ofrece una versión resumida – seis versos de un total de 18 – de un poema ferroviario datado a principios de la década de 1840:

##### *El ferrocarril espiritual*

La Línea al cielo por Cristo fue construida  
Con verdad celestial los Raíles están dispuestos.  
Desde la Tierra al Cielo la Línea se extiende  
Hasta la Vida Eterna donde finaliza.  
El Arrepentimiento es la Estación

Donde los pasajeros suben al tren.  
No hay billete alguno que pagar  
Al mismo Jesús es el camino.  
La palabra de Dios es el primer Ingeniero.  
El camino al ansiado Cielo señala,  
A través de túneles tenebrosos y temidos aquí  
Por el camino a la Gloria conduce.  
El Amor de Dios el Fuego, su Verdad el Vapor  
Que la Locomotora y el Tren conducen.  
Aquellos de vosotros que a la Gloria viajaríais  
A Cristo debéis venir, a Él obedecer.  
En primera y Segunda, y en Tercera Clase,  
Arrepentimiento, Fe y Santidad  
El camino a la Gloria así debéis alcanzar  
O vosotros con Cristo no os quedaréis.  
Venid pues pobres Pecadores, ahora es el momento  
A cualquier estación de la Línea  
Si vais a arrepentiros y dar la espalda al Pecado  
El Tren parará y a Él podréis subir.

El número de septiembre de 1883 de *The Railway Signal* (citado en Richardson 2003) incluía el poema *La vida: un Ferrocarril* (Anón.).

Los cumpleaños, como las estaciones, llenan el espacio intermedio  
Y oscuros valles y manchas de verde intenso  
Alternan su aparición mientras los mortales se apresuran  
Mira las numerosas estaciones de la vida pasadas;  
Las señales de advertencia, el final se acerca rápidamente  
Y finalmente se alcanza el término.

La *London Necropolis & National Mausoleum Society* fue constituida en 1852 para ayudar a paliar el grave problema de los enterramientos en la capital. Desde una estación privada de aspecto digno en Waterloo, dotada de ascensores para ataúdes y espacio mortuario bajo los arcos del ferrocarril, la línea se extendía hasta un cementerio de 2.000 acres, en las llanuras de Surrey, en Brookwood, cerca de Woking, a la que se tenía acceso a través de Necropolis Junction.

En 1904 *Railway Magazine* (citado en ibíd.) escribiría:

Esta es la estación de ferrocarril más pacífica del reino, esta estación de los muertos. Incluso el tranquilo, controlado *puffing* de la locomotora parece casi

compasivo con el pesar de sus pasajeros vivos. Pero ésta es una estación triste... Cada vez que es usada supone una ocasión de pesar y dolor para quienes pisan sus andenes... Inevitablemente te hace recordar la última gran estación del ferrocarril de la vida; el andén final; la terminación de este viaje del mundo.

El secularismo, sin embargo, formaba parte de las conexiones entre la religión y los ferrocarriles en época victoriana; añadiéndose a las diferentes corrientes encontradas y contrastes. Los lugares de veraneo en la costa, producto directo de la expansión de los ferrocarriles, ej. Brighton (“London on the beach”<sup>91</sup>), ofrecían diversiones seculares y también refugio espiritual en las numerosas iglesias. Quizá la gran paradoja era que el ferrocarril, que de tantas formas se puso al servicio de la religión victoriana, pudo fácilmente desarrollar un *áurea cuasi* religiosa de sí mismo. ¿Qué otra lectura podría tener el poema de Mackay de 1846 (citado en *ibíd.*)?

Extended vuestros raíles, naciones cercanas y distantes  
Enganchad vuestros trenes completos al coche triunfal del vapor;  
Enlazad pueblo con pueblo; unidlos con bandas de hierro  
Las tierras largo tiempo extrañas y a menudo hostiles.  
Paz, arcángel de mirada tierna – conocimiento, luz divina,  
Enviarán sus mensajeros por cada línea.  
Los hombres unidos en amistad se preguntarán durante mucho tiempo  
Que el odio tenía poder para dirigir a sus progenitores por mal camino;  
O que esa falsa Gloria llevó sus corazones a la perdición  
Y lo hizo virtuoso y sublime para matar...  
¡Bendiciones a la ciencia y su sirviente el Vapor!  
Ellos hicieron de la Utopía sólo medio sueño.

#### 4.1.4. La ética protestante y el espíritu del industrialismo

En 1863, el industrial Richard Cobden, en el punto álgido de la gran expansión capitalista británica, puso de manifiesto su preocupación de que los instintos y hábitos feudales volvieran a imponerse:

¡Tenemos el espíritu del feudalismo por todas partes y rampante en medio del desarrollo antagónico de la era de Watt, Arkwright y Stephenson! El feudalismo es cada vez más importante en la vida política y social. Tan grande es su poder y prestigio que obtiene el apoyo y reverencia de incluso aquéllos que son líderes

---

<sup>91</sup> “La playa de Londres”

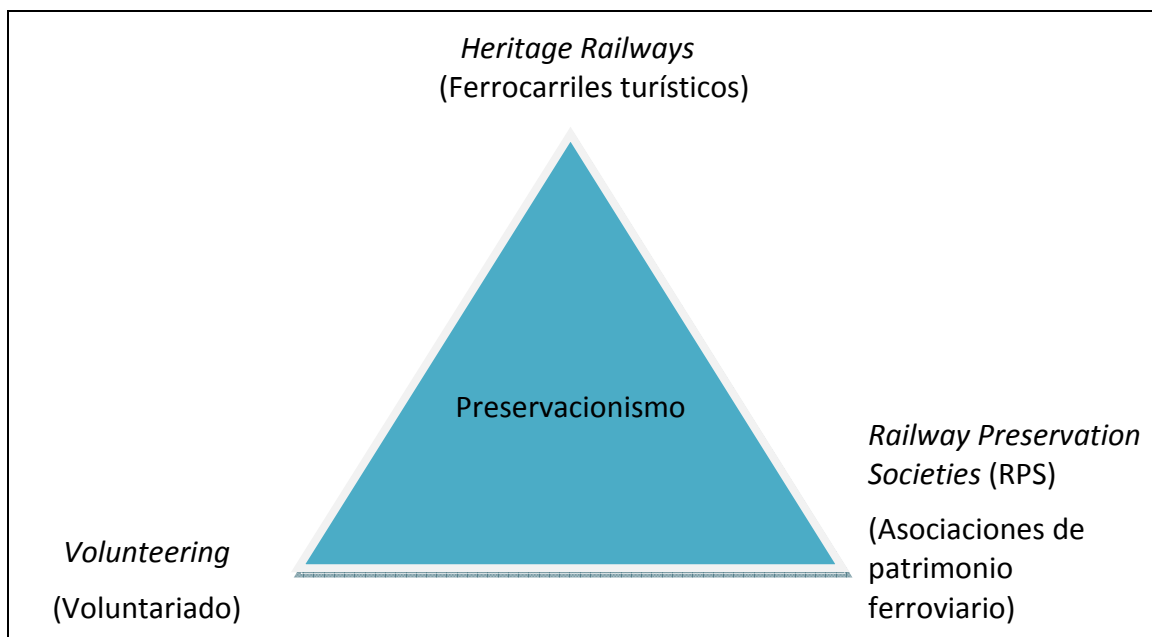
naturales de la nueva y mejor civilización. Industriales y comerciantes, por lo general, parecen sólo desear riquezas por las que se postran a los pies del feudalismo. ¿Cómo va a acabar esto? (citado en Haseler 1996, p.108)

Ello pone de manifiesto unos valores que conformarán la identidad colectiva británica hasta nuestros días. Con todo, ese paradigma identitario se pondrá en entredicho a partir de la Segunda Guerra Mundial con el declive relativo de Gran Bretaña en la escena mundial. Haseler (1996) afirma:

A mediados del siglo XX, la realidad del declive nacional tendía por momentos a reforzar la negación de la historia de Gran Bretaña como cultura dinámica, liberal e industrial. Conforme el país perdía su liderazgo industrial, científico y tecnológico la reacción inicial fue volver, de forma aún más ferviente, a la identidad alternativa de Inglaterra y la anglicidad como esencialmente artística, literaria, espiritual y contemplativa; la imagen presuntuosa de “Inglaterra como Atenas” a “la Roma de América”. Todo parece haberse quedado en “Inglaterra como Atenas” (Haseler 1996, p.109).

En Gran Bretaña, el preservacionismo ferroviario está basado en un paradigma producto de la cultura local y, por consiguiente, constituye un patrón estable y difícilmente replicable (v. Figura 2. *El preservacionismo ferroviario en el Reino Unido*).

Figura 2. El preservacionismo ferroviario en el Reino Unido



Fuente: elaboración propia.

El ferrocarril, expresión del maquinismo y paradigma de la Revolución Industrial, no es sólo objeto de culto en la actualidad. Antes de que este medio de transporte fuese conocido en la España metropolitana ya eran glorificados en Inglaterra quienes daban su vida por ellos. Máxime si se trataba de un ingeniero, figura social que simbolizaba las aspiraciones de progreso de la colectividad. Este es el caso de los dos ingenieros fallecidos en acto de servicio, hace ahora 169 años, cuyos restos descansan en la iglesia de Bromsgrove (Worcestershire).

*La primera de las lápidas dice:*

Descanse en Paz

En memoria de Thomas Scaife

Ingeniero del ferrocarril Birmingham-Gloucester fallecido al explotar una caldera en la Estación de Bromsgrove el 10 de noviembre de 1840.

Tenía 28 años y sus compañeros lo tenían en gran estima por sus cualidades humanas, su muerte será lamentada durante mucho tiempo por todos los que gozaron de su amistad.

Las siguientes líneas fueron compuestas por un Amigo desconocido en testimonio de la valía del Fallecido.

Mi máquina está ahora fría e inmóvil.

El agua ya no llena mi caldera.

Mi coque ya no soporta su llama.

Mis días de trabajo se han acabado.

Mis ruedas rechazan su velocidad ruidosa.

A mis manos guía ya no obedecen.

Mi silbato también, ha perdido su voz.

Su pitido sobrecogedor ha desaparecido.

Mis válvulas han sido dejadas abiertas del todo.

Mis falanges todas se niegan a guiar.

Mi claqueo también otrora tan fuerte.

Niegan su ayuda a la multitud a bordo.

Ya no siento la respiración.

Mi vapor está ahora condensado en la muerte.

El ferrocarril de la vida se termina al paso de cada estación.

En la muerte estoy parado y descanso al final.

Adiós queridos amigos y no llorad más.

En Cristo estoy seguro, en Él duermo.

Esta lápida fue sufragada por sus compañeros en 1842 (Cossons 1997, p.15).

Si hay que encontrar un mito en la época Victoriana, comparable a Manolete en la España<sup>92</sup> del siglo XX, ése es probablemente Isambard Kingdom Brunel (1806-59):

fue único en los anales de la ingeniería civil británica. Su naturaleza era una mezcla de Napoleón, artista y conocedor de las bellas artes. Creció bajo la sombra de su padre – Marc – cuyo genio inventivo para la mecánica era mucho mayor que el de Isambard. Marc alentó en su hijo la grandeza de la ingeniería y éste creció en el seno de una familia muy pobre a la sombra de su padre, rebosante de grandes ideas, soñando con alcanzar la grandeza, con mucha ansiedad ante un eventual fracaso (Vaughan 1997, p.75).

Siguiendo la estela de Brunel y coincidiendo con el centenario de la Rocket de Stephenson (1929), el ingeniero George Bennie, daba un salto cualitativo en la tecnología ferroviaria con, el Railplano (v. Imagen 3. *El Railplano de George Bennie (1929)*): un automotor monorraíl con una hélice en cada extremo; el ingenio futurista, sin embargo, no pasaría más allá de una línea piloto en Milngavie (Escocia).

Los ferrocarriles no sólo son objeto de culto en Gran Bretaña. Como precisaría Gretel Evans, conservadora del Museo del Transporte de Glasgow, “son un culto” (Evans 2008). Los *trainspotters*, aficionados que apostados junto a las vías (“en anorak”<sup>93</sup>) se dedican a anotar los números de las locomotoras y la hora a la que pasan (a menudo tenidos por chiflados), encarnan bien el papel de seguidores<sup>94</sup>.

#### 4.2. La Reforma Ferroviaria de 1963

Un punto crucial en la historia ferroviaria del Reino Unido, máxime a los efectos de nuestro estudio, es la reestructuración ferroviaria de 1963, llevada a cabo siguiendo las recomendaciones establecidas en el informe

---

<sup>92</sup> En Iberia mejor dicho. El 23 de agosto de 1997, el influyente semanario portugués Expresso dedicaría en su *Revista* un reportaje al matador, “Manolete: o toureiro imortal”, con motivo del 50º aniversario de su muerte.

<sup>93</sup> Como no podía ser de otra forma en un país como Gran Bretaña.

<sup>94</sup> El culto está bien extendido, en Andalucía (como en el resto de Iberia) está organizado en torno a las asociaciones de amigos del ferrocarril.



*The Reshaping of British Railways*, más conocido como el Informe Beeching (1963), en referencia a quien entonces era presidente de British Railways (BR), el Dr. Richard Beeching<sup>95</sup>.

En el informe, que manejaba datos de 1961, se describían las investigaciones llevadas a cabo, las conclusiones extraídas y las propuestas elevadas para la reestructuración de los ferrocarriles británicos y su adaptación a los nuevos tiempos. Tal como se indica en el prefacio, la reestructuración de British Railways había sido objeto de numerosas referencias en el Parlamento, y otras instancias, desde que el Primer Ministro<sup>96</sup>, el 10 de marzo de 1960, dijera en la Cámara:

“En primer lugar, la industria [ferroviaria] debe ser de tamaño y forma adecuados para las condiciones modernas y las perspectivas futuras. En particular, el sistema ferroviario debe ser remodelado para satisfacer las necesidades actuales, y el plan de modernización debe ser adaptado en consecuencia (BRB 1963a, p.1)”.

El transcurso de tres años desde que se anunciaron los planes era debido, se dice, a dos razones:

1. En primer lugar, se ha dedicado atención preferente a la reestructuración de la *British Transport Commission* (BTC)<sup>97</sup>. Como resultado, no fue hasta finales de 1961, tras la adopción de las primeras medidas descritas en el libro blanco<sup>98</sup> de la Reorganización de las Empresas de Transporte Nacionalizadas<sup>99</sup>, que se dieron los primeros pasos en la planificación del futuro de los ferrocarriles.

---

<sup>95</sup> Hasta entonces máximo ejecutivo de *Imperial Chemical Industries* (ICI), sería reclutado por *Downing Street* en 1960 para atajar las pérdidas de la *British Transport Commission* (BTC). Aun vilipendiado por la opinión pública mayoritaria, que lo apodaría “the Beeching Axe”, llegaría a ser *Lord*.

<sup>96</sup> El conservador Harold MacMillan.

<sup>97</sup> Ente predecesor de British Railways (BR), creado cuando la nacionalización en 1948.

<sup>98</sup> Presentado al Parlamento por el Ministro de Transporte, *by Command of Her Majesty*, en diciembre de 1960 (Cmnd. 1248).

2. En segundo lugar, nunca antes se había procedido a una recopilación sistemática de información que sirviera de base a la planificación. Sin ella, el papel de los ferrocarriles en el sistema de transporte, en su conjunto, no habría podido ser determinada. La recopilación de esa información había sido una tarea masiva y lo más sorprendente, se añade, es que se hubiera podido llevar a cabo en poco más de un año.

El principio informador de las actuaciones, emanado del Consejo de Administración, es que los activos invertidos en British Railways deben ser aprovechados de la mejor forma posible para los intereses generales del país. Además, debido a que la elección última es de naturaleza política, es deber básico del Consejo, se dice, ofrecer una información tan objetiva y completa como sea posible. Información que pone de manifiesto el alcance y naturaleza de la decisión que debe tomarse.

La idea subyacente es que los ferrocarriles deben satisfacer la demanda de transporte para la que están más capacitados, eliminando aquellos servicios a los que, por su propia naturaleza, no se adaptan. A tal fin, se llevaron a cabo estudios para determinar cómo se adaptaba el modelo ferroviario a las características propias de los ferrocarriles, es decir: elevados costes fijos – derivados de un sistema de vías exclusivas y especializadas – y bajo coste por unidad transportada (con tráfico intenso y trenes óptimamente cargados). De este modo se llega a la conclusión de que, en ocasiones, los ferrocarriles se explotan desaprovechando sus ventajas y acentuando sus inconvenientes.

Si el ferrocarril tiene el inconveniente de unos costes fijos muy elevados, tiene la ventaja de unos costes variables muy bajos con trenes

de gran capacidad; reducción de los costes fijos unitarios con un flujo intenso de tráfico; y seguridad, rapidez y posibilidad de programación.

La propuesta de reestructuración tenía por fin dotar a los ferrocarriles de un sistema de líneas, un modelo de tráfico y un modo de explotación que hicieran efectivas sus ventajas y los hicieran competitivos.

Con este fin, se proponía aumentar el tráfico en las rutas de alta densidad, favoreciendo los tráficos de trenes completos y óptimamente cargados, y ofreciendo servicios a tal fin. Al mismo tiempo, se proponía cerrar las líneas de escaso tráfico y sin perspectivas de mejora, suprimiendo servicios económicamente insostenibles (v. Mapa 1. *British Railways: propuesta de clausura de servicios de pasajeros de la Reforma Beeching (1961)*). Con todo, se precisa que las propuestas no pretendían cambiar por completo el modelo ferroviario – clausurando un elevado número de líneas – ni tampoco continuar con el derroche de fondos públicos.

El ferrocarril sólo podía ser competitivo con una intensidad de tráfico elevada. Sin embargo, en la red de 1961 la intensidad era tan baja que, en su mayor parte, los ingresos totales (de pasajeros y mercancías) no llegaban a cubrir siquiera los costes fijos, se precisa. En otras palabras, no cubrían el mantenimiento de las vías y el sistema de señalización; eso sin contar los costes de explotación de los trenes, almacenes, talleres y estaciones. Además, el coste de más de la mitad de la estaciones era superior a los ingresos de tráfico que originaban.

De todos los tipos de tráfico (v. Tabla 16. *Ingresos y costes estimados por tipo de tráfico en British Railways (1961)*), los regionales eran, con diferencia, los más deficitarios. Como grupo, la ocupación de los trenes

era tan baja que ni siquiera cubrían los costes de circulación, las pérdidas totales suponían el doble de los ingresos. Éste no sólo era el caso de la mayoría de líneas de bajo tráfico sino también de una gran parte de trenes-milla en las líneas de mayor tráfico; siendo la causa el gran número de estaciones pequeñas y deficitarias.

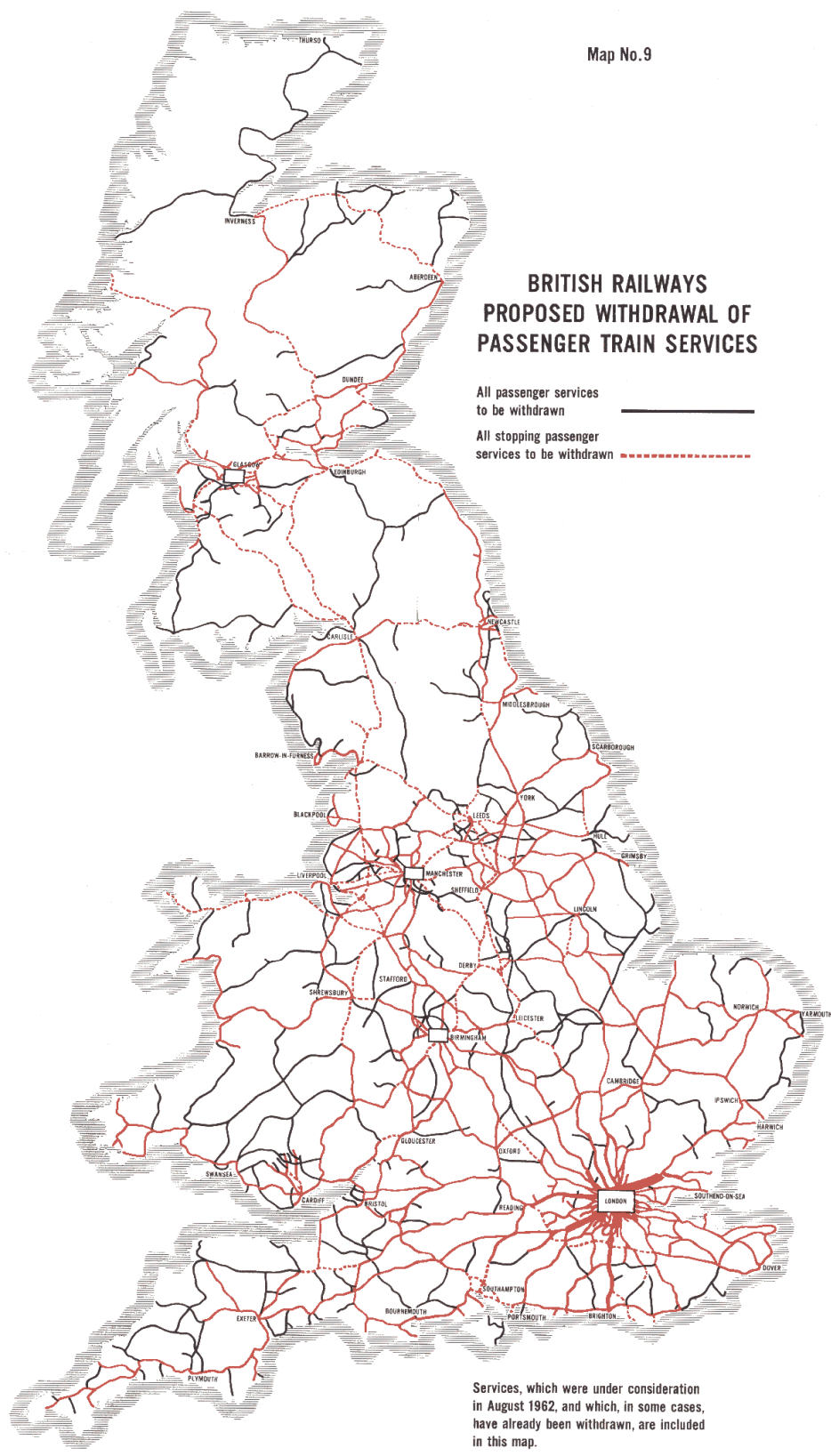
Los servicios *inter-city* de media y gran velocidad eran potencialmente rentables y se pretendía impulsarlos de forma selectiva, con otras circulaciones, en las líneas principales. Los picos acusados de tráfico, en períodos vacacionales, eran muy antieconómicos y se estaban eliminando progresivamente.

Los trenes de cercanías en Londres no llegaban a cubrir sus costes totales, no existiendo margen para aumentos de capacidad que, inevitablemente, supondrían un alto coste; incluso cuando se registraba un exceso de ocupación y la demanda estaba en aumento. En otras áreas metropolitanas eran altamente deficitarios, no siendo posible su continuidad (como hasta entonces) a menos que se considerasen parte de un sistema concertado de transporte urbano.

Tanto en mercancías como en pasajeros existían tráficos rentables junto a otros que no lo eran o que, ya en ese momento, se adaptaban mal al ferrocarril. La mayor parte del tráfico de mercancías consistía en movimiento de vagones individuales de muelle a muelle, en lugar de circulación de trenes completos. Esto daba lugar a una manipulación complicada y aumentaba los costes, haciendo que los trenes fuesen lentos y escasamente puntuales. Además, se registraba una baja utilización de los vagones, lo que resultaba en un parque móvil sobredimensionado y costoso.

En 1961 el grupo de tráficos de carbón y minerales presentaba los mejores márgenes sobre costes directos. Considerando los costes totales, el carbón registraba un pequeño margen y los minerales casi llegaban a cubrirlos. A pesar de su idoneidad para el transporte ferroviario, el 61% del carbón se transportaba por vagones y no por trenes completos.

Mapa 1. British Railways: propuesta de clausura de servicios de pasajeros de la Reforma Beeching (1961)



Fuente: BRB 1963b

Esto, en gran medida, se debía a la falta de instalaciones de carga para trenes en boca-mina, así como al excesivo número de pequeñas terminales de carga a las que se consignaba el carbón. La circulación de trenes completos era cada vez más frecuente, tendencia que debía acelerarse dado el sustancial ahorro que producía. Esto, a su vez, dependía de la disponibilidad de instalaciones logísticas apropiadas en las bocas-mina, puertos y depósitos centrales de carbón.

El resto de tráficos por vagones completos, aparte del carbón, producía pérdidas considerables. Más de la mitad se llevaba a cabo entre ramales privados y con trenes completos, contribuyendo significativamente al sistema de costes. Un tercio de ese resto circulaba entre ramales y muelles, llegando a cubrir casi los costes directos. El restante 30% pasaba a por estaciones, en uno o ambos extremos de la circulación, produciendo unas pérdidas tan elevadas que superaba el margen acumulado del resto.

El tráfico de carga fraccionada era también una importante fuente de pérdidas. En 1961 se llevaba a cabo entre más de 900 estaciones y depósitos, originando una escasa carga de los vagones y unos costes de transbordo elevados. El ferrocarril tenía una cuota de mercado del 45% de este tipo de tráficos en el conjunto del país y no discriminaba los flujos para los que estaba mejor adaptado. Para garantizar su futuro, se argumenta, British Railways debía concentrarse en los servicios *inter-city* y reducir el número de depósitos a no más de 100.

El estudio del tráfico de carga fraccionada en otros medios de transporte mostraba que existía un considerable tonelaje potencialmente adecuado para el ferrocarril. Alrededor de ocho millones de toneladas podían ser transportadas en trenes completos y 30 millones eran también

apropiadas para el ferrocarril; por el tamaño de las expediciones, la longitud del recorrido y/o las condiciones de la terminal. Por último, había otros 16 millones de toneladas potencialmente adecuadas para un nuevo tipo de servicio, los *liner-trains*<sup>100</sup>, para el transporte combinado en contenedores.

Los estudios previos sobre un sistema de *liner-trains*, capaz de transportar al menos 16 millones de toneladas de nuevos tráficos, y una cantidad similar procedente del tráfico deficitario del ferrocarril, mostraban lo prometedor de este tipo de servicios; teniendo capacidad para contribuir sustancialmente a cubrir los costes de la red ferroviaria en su conjunto.

Se proponían una serie de medidas para alcanzar tales mejoras:

1. Supresión de un buen número trenes regionales<sup>101</sup>.
2. Sustitución de los trenes de vapor por modernos automotores.
3. Cierre de gran parte de las estaciones pequeñas al tráfico de pasajeros.
4. Mejora selectiva de los servicios (de pasajeros) *inter-city* y racionalización de las rutas.
5. Reducción de los picos de demanda en los servicios de pasajeros y supresión del *stock* de coches dedicados a tal fin.
6. Coordinación de los trenes de cercanías con los servicios de autobús (incluyendo el establecimiento de tarifas) en colaboración con las entidades locales, con vistas a un aumento de tarifas y una eventual supresión de servicios.

---

<sup>100</sup> Servicios integrados de transporte combinado.

<sup>101</sup> En el original "stopping passenger services".



7. Coordinación de los servicios de paquetería (en los trenes de pasajeros) con la Post Office.
8. Aumento de la circulación de trenes completos de carbón haciendo que el *National Coal Board* construyera instalaciones de carga en las bocas-mina y fomentando la creación de depósitos centrales<sup>102</sup>, en colaboración con aquél y los distribuidores.
9. Reducción del tráfico deficitario de mercancías por estaciones pequeñas, suprimiéndolo de forma progresiva – sin perjuicio del tráfico ferroviario potencialmente interesante – y procediendo a un ajuste de las tarifas.
10. Captación de más tráficos entre apartaderos (adecuados para el movimiento de trenes completos) dándoles preferencia sobre el tráfico de vagones y estableciendo trenes regulares (de carga especializada) para dar respuesta a las necesidades de los clientes.
11. Estudio y desarrollo de una red de *liner-trains* para dar servicio a los flujos de tráfico que, aunque densos, están compuestos por expediciones demasiado pequeñas para trenes completos.
12. Concentración del tráfico de carga fraccionada en unos 100 grandes depósitos, muchos de ellos relacionados con los depósitos de *liner-trains*; probablemente con la paquetería y los productos postales.
13. Clausura progresiva del servicio de vagones completos en los próximos tres años.

---

<sup>102</sup> “Depósitos concentradores” en el original.

14. Continuar la sustitución del vapor por locomotoras diesel en las líneas principales, hasta llegar a las 3.750/4.250 unidades (1.698 ya estaban en servicio y 950 pedidas pendiente de entrega).

15. Racionalización del parque de vehículos de recogida y entrega a domicilio de British Railways.

Estas líneas de acción mostraban un alto grado de interdependencia. Si todo el plan se implementaba con rigor, habrían de desaparecer las pérdidas de la red general, “si no la totalidad una buena parte” (BBR 1963a, p.60) antes de 1970.

Los cambios propuestos tenían por fin, según el Informe, satisfacer las necesidades de transporte del país, permitiendo que los ferrocarriles alcanzasen una cuota de mercado tan alta como fuera posible; siempre que lo hicieran razonablemente bien. Con este fin, las propuestas se orientaban al desarrollo integral de determinados líneas y servicios; aquéllos que pudieran satisfacer las necesidades de transporte de forma más eficiente y satisfactoria; eliminando sólo aquéllos a los que el ferrocarril (por su propia naturaleza) no se adaptaba bien.

Éste punto es de suma importancia, se precisa, y se formula de otra manera para su mejor comprensión. Se dice que la rentabilidad en el negocio de los ferrocarriles dependía de un gran número de factores externos, los cuales podían variar significativamente según el período. Entre ellos se citaban las decisiones que afectaban a la demanda, el coste del servicio y la disponibilidad de carreteras. Por ésta y otras razones, era imposible planificar con unos años de antelación un uso óptimo (y por consiguiente rentable) de los ferrocarriles; sin un alto riesgo de

sobreoferta – y resultado deficitario – o “destruyendo unos activos”<sup>103</sup> (BBR 1963a, p.2) que, en un futuro, pudieran considerarse valiosos.

Ante la imposibilidad de predecir con un mínimo de fiabilidad el escenario futuro, el Consejo de British Railways presenta unas propuestas “conservadoras” para la reestructuración de la red; tanto en lo concerniente al cierre de líneas como a los nuevos trazados. Se pretendía servir sólo aquella parte de la demanda a la que el ferrocarril, por sus características inherentes, podía satisfacer razonablemente bien. Lejos de la modelización tan cara al modernismo económico (McCloskey 1998) y de lleno en la “Economía real”, el informe dice:

Frente al dilema derivado de la imposibilidad de valorar las condiciones y rentabilidad futuras en condiciones de certeza, el Consejo de British Railways ha presentado unas propuestas para la reforma del sistema que son conservadoras en lo que respecta al cierre de líneas y escasamente especulativas en cuanto a nuevos trazados, estando todas ellas dirigidas a conformar el sistema para ofrecer transporte ferroviario sólo a aquella parte del modelo de tráfico nacional que bajo consideraciones de coste y sentido común muestre tener características favorables para el ferrocarril (BBR 1963a, p.2).

El plan, se precisa, no pretende hilar tan fino como para determinar qué rentabilidad puede generar la red una vez reformada. “Para ello habrá que esperar a que se materialicen los beneficios de eliminar aquellas partes del sistema que, a todas luces, carecen de lógica económica” (ibíd.); y que, en las partes viables de la red, se lleve a cabo una reducción de costes, una mejora del servicio, unos métodos de explotación mejores y una captación de tráfico rentable.

Es decir, no se trataba de aplicar una fórmula que diera lugar a unos determinados resultados financieros sino de acometer unas reformas de “sentido común” que habrían de revertir en una mejora sustancial de las cuentas anuales. Lo que se proponía eran unas líneas generales que,

---

<sup>103</sup> Se refiere obviamente al cierre de líneas.

habiendo de ser acertadas, pudieran ser perseguidas con determinación; sin riesgo de cortar por lo sano o de incurrir en un gasto inútil hasta llegado el momento de una eventual (y necesaria) rectificación.

Se insiste en que los cambios propuestos, y su implementación, no son drásticos ni excesivos, sino una medida necesaria para conseguir enderezar la situación de los ferrocarriles en el sistema de transporte. No obstante, se reconoce que los cambios, por su magnitud, ocasionarán (inevitablemente) numerosas dificultades al personal, los usuarios y la industria en general.

El Consejo expresa su voluntad de hacer todo lo posible para paliar estas dificultades, “dada su responsabilidad de convertir los ferrocarriles es un elemento eficaz y eficiente del sistema de transporte” (BRB 1963a, p.3). Al mismo tiempo, manifiesta que será incapaz de resolver todos los problemas sin ayuda externa.

#### 4.2.1. La naturaleza del problema

Al finalizar la Segunda Guerra Mundial los ferrocarriles británicos presentaban un nivel de actividad elevado aunque un estado físico deficiente. Su negocio era mayormente el transporte de mercancías, como ponen de manifiesto los ingresos por este concepto en 1961, 306,7 millones de libras esterlinas frente a 157,5 millones por tráfico de pasajeros.

La red era la propia de uno de los países más industrializados del mundo. En su mayor parte de vía múltiple (v. tabla *ut infra*), daba

testimonio de la extraordinaria madurez de la industria ferroviaria británica<sup>104</sup>:

Tabla 15. La red ferroviaria británica por tipo de vía (1961)

Nº de vías	Millas de ruta	Millas abiertas sólo al tráfico de mercancías
Rutas con cuatro o más vías	1.500	100
Rutas con triple vía	400	100
Rutas con doble vía	10.000	1.200
Rutas de vía única	5.900	2.700
Total	17.800	4.100

Fuente: adaptado de BRB 1963a, p.9

Los costes de mantenimiento y operación de las 17.800 millas de ruta (34.150 millas de vías) ascendían a 110 millones de libras (excluyendo los costes del capital ajeno) lo que suponía casi una cuarta parte de los ingresos totales. Tratándose de costes fijos, dice el informe, es primordial su adaptación a los tráficos para alcanzar unos altos niveles medios de carga.

Los costes de capital relativos a los apartaderos, playas de vías, estaciones y almacenes son en la práctica tan fijos como los de las vías, sin embargo, los costes de explotación varían en cierta medida con el volumen de tráfico. Esta variación es pequeña, sobre todo a corto plazo, por lo que los costes de maniobras y terminales deben considerarse fijos, en tanto el sistema asociado de rutas permanezca igual o no se cierren estaciones; parcial o totalmente.

Los ferrocarriles británicos fueron rentables hasta 1952 debido a las limitaciones del transporte por carretera. Desde entonces el superávit de

<sup>104</sup> A modo de comparación, cabe recordar que la red española de vía ancha ascendía en 1961 a poco más de 12.000 km de ruta, en un territorio más del doble en extensión.

explotación fue reduciéndose de forma progresiva; en 1953 empezó a ser insuficiente para cubrir los costes de capital; en 1955 desapareció; y en 1960 las pérdidas de explotación alcanzaban los 67,7 millones de libras, llegando en 1961 a los 86,9 millones.

En 1955 se emprendió un plan de modernización de equipos, el cual no preveía ningún cambio sustancial; ni en los servicios ni en el modo de explotación de la red. Se esperaba que la sustitución del vapor por tracción diesel y eléctrica, la concentración de estaciones de clasificación, la reducción y mecanización de los depósitos de mercancías, la nueva señalización y la introducción de otros equipos modernos, harían rentables los ferrocarriles reduciendo los costes y atrayendo más tráfico.

En 1961, sin embargo, se hacía evidente que los efectos de la modernización no eran tan rápidos ni significativos como se había previsto; que la tendencia a la baja en algunos tráficos era persistente y que las pérdidas de explotación, a menos que se llevaran a cabo cambios sustanciales, no dejarían de aumentar.

Tabla 16. Ingresos y costes estimados por tipo de tráfico en British Railways (1961)

Tipo de tráfico	Ingresos	Costes directos	Margen bruto s/ costes directos	Costes indirectos imputados	Pérdidas (o beneficios) s/ costes totales	Pérdidas (o beneficios) s/ costes totales	Porcentaje cobertura de costes	Trenes milla	
<i>Pasajeros</i>	m £	m £	m £	m £	m £	%		m £	
Rápidos y semirápidos	91,2	72,7	18,5	40,3	21,8	62,8	80,7	80,0	
Regionales	30,8	56,9	26,1	29,8	55,9	23,9	35,5	91,4	
Cercanías	39,8	40,3	0,5	24,5	25,0	181,5	61,4	58,2	
<b>Total</b>	<b>161,8</b>	<b>169,9</b>	<b>8,1</b>	<b>94,6</b>	<b>102,7</b>	<b>63,5</b>	<b>61,2</b>	<b>229,6</b>	
Transporte de paquetería y correo	57,3	40,2	17,1	10,3	6,8	11,9	113,5		
<i>Mercancías</i>								m vagones milla	m toneladas
Carbón	108,3	83,5	24,8	22,0	2,8	2,6	102,7	913	145,7
Minerales	44,5	36,9	7,6	11,3	3,7	8,3	92,3	459	54,3
Mercancía general									
Carga por vagones	64,8	96,6	31,8	22,0	53,8	83,0	54,6	1,139	34,4
Productos siderometalúrgicos	38,0	51,5	13,5	7,8	21,3	56,1	64,1	462	3,8
<b>Total</b>	<b>255,6</b>	<b>268,5</b>	<b>12,9</b>	<b>63,1</b>	<b>76,0</b>	<b>29,7</b>	<b>77,1</b>	<b>2.973</b>	<b>238,2</b>
<b>Gran total</b>	<b>474,7</b>	<b>478,6</b>	<b>3,9</b>	<b>168,0</b>	<b>171,9</b>	<b>36,2</b>	<b>73,4</b>		

Nota: Los costes estimados en esta tabla incluyen intereses, las amortizaciones están actualizadas según el tipo de interés del dinero.

Cifras en millones (m) de libras esterlinas.

Fuente: adaptado de BRB 1963a, p.8

Dice el informe que había margen de más para la reducción de costes aprovechando las economías de escala en explotación y que, en este sentido, ya se estaban haciendo cambios significativos. Sin embargo, se da por supuesto (desde un primer momento) que ni la modernización ni la reducción de costes de explotación harán viables los ferrocarriles en su forma actual; que una remodelación del modelo de negocio era ineludible.

Desde las grandes fusiones de 1923<sup>105</sup>, el negocio ferroviario (desde un punto de vista financiero) había sido un conjunto de servicios, rutas y tráficos, buenos, malos y regulares. Sin embargo, las circunstancias en que históricamente se había desarrollado la industria ferroviaria<sup>106</sup> habían dado lugar a una contabilidad general limitada a las cuentas globales en cada una de las compañías, haciendo innecesaria una contabilidad de costes. A medida que las empresas se fueron fusionando el problema se fue haciendo mayor y la contabilidad fue perdiendo detalle. Ésta era la situación de la industria en 1948 cuando fue nacionalizada.

Mientras se dieron esas condiciones y la cuenta de explotación fue positiva, los subsidios cruzados de transportar tráfico malo a expensas del bueno fueron en gran medida ignorados. En la posguerra, sin embargo, con la competencia creciente del transporte por carretera, ya no era socialmente necesario que los ferrocarriles cubrieran la mayor parte de la demanda interior de transporte; lo que, por otra parte, habría sido (económicamente) insostenible.

---

<sup>105</sup> Las fusiones de ese año en Gran Bretaña dieron lugar a cuatro grandes grupos ferroviarios.

<sup>106</sup> Condiciones de casi monopolio, obligación de transportar y tarifas gubernamentales sin relación con los costes.



La competencia del transporte por carretera había obligado a bajar los precios en los tráficos buenos (rentables) de forma que ya no podían subvencionar el elevado coste de los malos (deficitarios). Y lo que es peor, la carga que soportaban aquéllos con los costes de estos había llevado a transferir a la carretera un gran volumen de tráfico más indicado para el ferrocarril, a la vez que se mantenían unos tráficos más adecuados para la carretera.

La situación exigía un análisis mucho más detallado para la reforma del sistema ferroviario, su modo de explotación y su modelo de servicios y tráficos.

Para analizar el problema, el Consejo estimaba que se debía proceder de la siguiente forma:

- (i) Determinar las características básicas de los ferrocarriles como medio de transporte.
- (ii) Determinar en qué condiciones esas características hacían de los ferrocarriles el mejor medio de transporte disponible.
- (iii) Determinar en qué partes del sistema nacional de transporte se daban esas condiciones.
- (iv) Configurar el sistema de líneas y servicios ferroviarios para aprovechar, allá donde existieran, las circunstancias favorables.

#### 4.2.2. Clausura de trenes, líneas y estaciones

Tan pronto como la tramitación legal lo permitiese, se pretendían suprimir los servicios de pasajeros que a todas luces eran deficitarios. El procedimiento a seguir era el establecido en el artículo 56 de la Ley de Transporte de 1962. Una parte de los servicios que debían ser suprimidos o modificados – incluidos los que estaban siendo estudiados en agosto de

1962 y ya habían sido suprimidos – se detallan en los artículos 1, 2 y 6 del Apéndice 2 (BBR 1963a, p.96); el resto de estaciones y apeaderos figuran, por orden alfabético, en otros artículos.

Las estaciones<sup>107</sup> y apeaderos que serían suprimidos ascendían a 2.363, incluyendo 435 que ya estaban en consideración antes de la publicación del informe, de los que 235 ya habían sido clausurados. Las líneas que habrían de cerrarse al tráfico de viajeros suponían unas 5.000 millas (8.047 km), el 28% de una red que en 1961 ascendía a 17.800 millas de ruta (28.646 km).

Estas propuestas no incluían todos los servicios de pasajeros en funcionamiento (v. Mapa 1. *British Railways: propuesta de clausura de servicios de pasajeros de la Reforma Beeching (1961)*). La reforma y racionalización de la red ferroviaria habría de ser un proceso continuo. De esta forma, otros servicios y estaciones se irían añadiendo a la lista de cierres y modificaciones hasta que, “llegado el punto, lo que quede de la red se considere viable” (BRB 1963a, p.97).

Un ejemplo de evaluación de los gastos e ingresos anuales de los servicios de pasajeros de baja densidad figura en la Tabla 3. En el artículo 1 del Apéndice 2 se analizan con detalle determinados servicios y su contribución financiera.

---

<sup>107</sup> En 1961 eran 7.000 las estaciones abiertas al tráfico.

Tabla 17. Márgenes de ingresos sobre costes en los flujos de pasajeros de baja densidad (1961)

Densidad de tráfico. Millas de pasajeros por milla de ruta	Trenes diesel de múltiples unidades (DMUT)				Servicio en autobús	
	Margen sobre costes de movimiento por milla		Margen sobre costes totales (A) por milla	Margen sobre costes totales (B) por milla	Margen sobre costes por milla (C)	
					Un servicio cada hora	Un servicio cada dos horas
	Por semana £	Por año £	Por año £	Por año £	Por año £	Por año £
1.000	-37	-1.900	-3.700	-5.900	-1.000	-300
2.000	-28	-1.500	-3.300	-5.500	-600	+100
3.000	-20	-1.000	-2.800	-5.000	-200	+600
4.000	-12	-600	-2.400	-4.600	+300	
5.000	-8	-400	-2.200	-4.400	+700	
6.000	-	-	-1.800	-4.000		
7.000	+8	+400	-1.400	-3.600		
8.000	+17	+900	-900	-3.100		
9.000	+25	+1.300	-500	-2.700		
10.000	+33	+1.700	-100	-2.300		
15.000	+66	+3.400	+1.600	-600		
20.000	+100	+5.200	+3.400	+1.200		

Fuente: adaptado de BRB 1963a, p.17

En la tabla *ut supra* se muestra claramente que para un tráfico inferior a 6.000 pasajeros por semana ni siquiera cubrían los costes de circulación. Esto era un claro indicador para la gerencia de que la línea debía cerrarse al tráfico de pasajeros (aún pudiendo seguir abierta al tráfico de mercancías).

Mantener abierta al tráfico de pasajeros una línea de vía única sumaba 1.750 libras por milla a los costes anuales de mantenimiento, señalización y estaciones. Por consiguiente, incluso cuando existe un tráfico de mercancías capaz de absorber parte de los costes fijos, los servicios

regionales no cubrían los costes totales para una densidad de tráfico inferior a 10.000 pasajeros. En líneas exclusivamente de pasajeros, la densidad mínima que cubría costes totales era de 17.000 pasajeros por semana.

Precisa el informe que por debajo de 6.000 pasajeros por semana, aún en líneas con otros tráficos, ni siquiera se cubren los costes (variables) de circulación, incluso con automotores diesel. Como ocurre con las líneas de vía única, los servicios regionales de pasajeros en líneas de vía múltiple incrementaban sensiblemente el sistema de costes, complicando la señalización y requiriendo pequeñas estaciones con su correspondiente personal. Para ser autosostenibles, por consiguiente, los servicios de pasajeros debían cubrir unos costes de sistema (i.e. fijos) de entre 1.000 y 2.000 libras por milla, con una densidad mínima de 10.000 pasajeros por semana.

### 4.3. Usos potenciales de las líneas clausuradas

La reestructuración, por supuesto, se llevó a cabo, clausurando 5.000 millas de líneas, en su mayor parte secundarias<sup>108</sup>. Esto supuso un problema para las autoridades que no sabían qué hacer con tanta afloración de suelo en el medio rural, a tal efecto la *Countryside Commission* encargaría un estudio a J.H. Appleton<sup>109</sup>, *Disused Railways in the Countryside of England and Wales*, publicado en Londres en 1970. El informe nos será de extraordinaria utilidad para conocer la casuística de las líneas cerradas y las posibilidades de reconversión para usos alternativos.

Los tiempos cambian y con ello las necesidades en materia de transporte, el cual puede ya no requerir el suelo antes dedicado. Este es el caso de los ferrocarriles tras la Reforma Beeching si bien no es un problema nuevo, y en este sentido se apunta a las líneas abandonadas antes de su terminación en tiempos de la fiebre ferroviaria de los años cuarenta en el siglo XIX. Lo que es verdaderamente nuevo, se apunta, es el ritmo de clausura de líneas, la afloración masiva de suelo ferroviario.

Se aducen dos razones como causantes del cierre masivo de líneas: la competencia creciente del transporte por carretera desde principios del siglo XX, un desafío para numerosos tráficos ferroviarios, y el proceso de consolidación de la industria. Éste último tendría dos hitos, uno en 1923, cuando la mayor parte de los ferrocarriles, 120 compañías (Ferneyhough 1975), se consolidan en cuatro grandes grupos, y el otro en 1948, cuando éstos se fusionan en el marco del proceso de nacionalización para formar la *British Transport Commission*.

<sup>108</sup> En inglés *branch lines*.

<sup>109</sup> Profesor de Geografía en la Universidad de Hull.

#### 4.3.1. Características físicas de las líneas clausuradas y limitaciones de uso

##### 4.3.1.1. Gradiente

El gradiente (o pendiente) de las líneas no supone inconveniente alguno para su reconversión, de hecho hay autopistas, se afirma, con gradiente incluso superior. Sólo para la práctica del atletismo o cuando se requiere algún uso de agua, la pendiente puede suponer un problema; pero estos casos, como es evidente, son poco habituales.

##### 4.3.1.2. Curvatura

La casuística es muy amplia, en los apartaderos podemos encontrar curvas de hasta 80 m, pero en campo abierto los límites de 402 m son más frecuentes. En las líneas más antiguas son más frecuentes curvas más abiertas, aún a costa de costosos movimientos de tierra. Lo cierto es que la curvatura puede limitar más el uso que el gradiente, de hecho, muchas líneas secundarias no podrían alcanzar el estándar de autopista por este motivo; podrían adaptarse, sin embargo, para carreteras de menor categoría.

##### 4.3.1.3. Relación con la superficie de terreno adyacente

Si lo más económico es construir un ferrocarril directamente sobre la superficie del terreno, en la práctica los gradientes y curvas lo harían imposible. De este modo, trincheras, plataformas, túneles y viaductos suelen separar una línea férrea del terreno adyacente. El tipo de la estructura de separación tiene importantes implicaciones para su reconversión, en función de ella pueden establecerse ciertos usos obvios, éstos pueden agruparse en siete casos que se ilustran en la Figura 3. *Relación entre una vía férrea y la superficie del terreno.*

Cada uno de estos tipos determina en buena medida el aprovechamiento susceptible de la vía en desuso;

- Tipo A: es el más fácilmente asimilable al terreno agrícola adyacente.

- Tipo B: es difícil de asimilar como superficie arable aunque puede ser usado para pasto si la pendiente no es muy acusada. Alternativamente la plataforma puede ser desmantelada lo que, obviamente, supone un coste que dependerá de su altura y composición. Los viaductos y puentes comprenden una forma especial de este tipo.

- Tipo C: dice el informe que juega un papel especial en la reutilización, prestándose fácilmente como vertedero de basuras. No cabe duda que debió ser una solución fácil y cómoda para las autoridades locales de hace unas décadas. Es lo ocurrido con la línea de East Grinstead, en la actualidad en los planes de extensión del Bluebell Railway, que en breve procederá a retirar las basuras depositadas en la línea. Tanto el Tipo B (con excepción de viaductos y túneles) como el C son susceptibles de causar discontinuidad en el terreno. El Tipo B, por otra parte, se presta mejor para caminos y “vías verdes” al proporcionar mejores vistas.

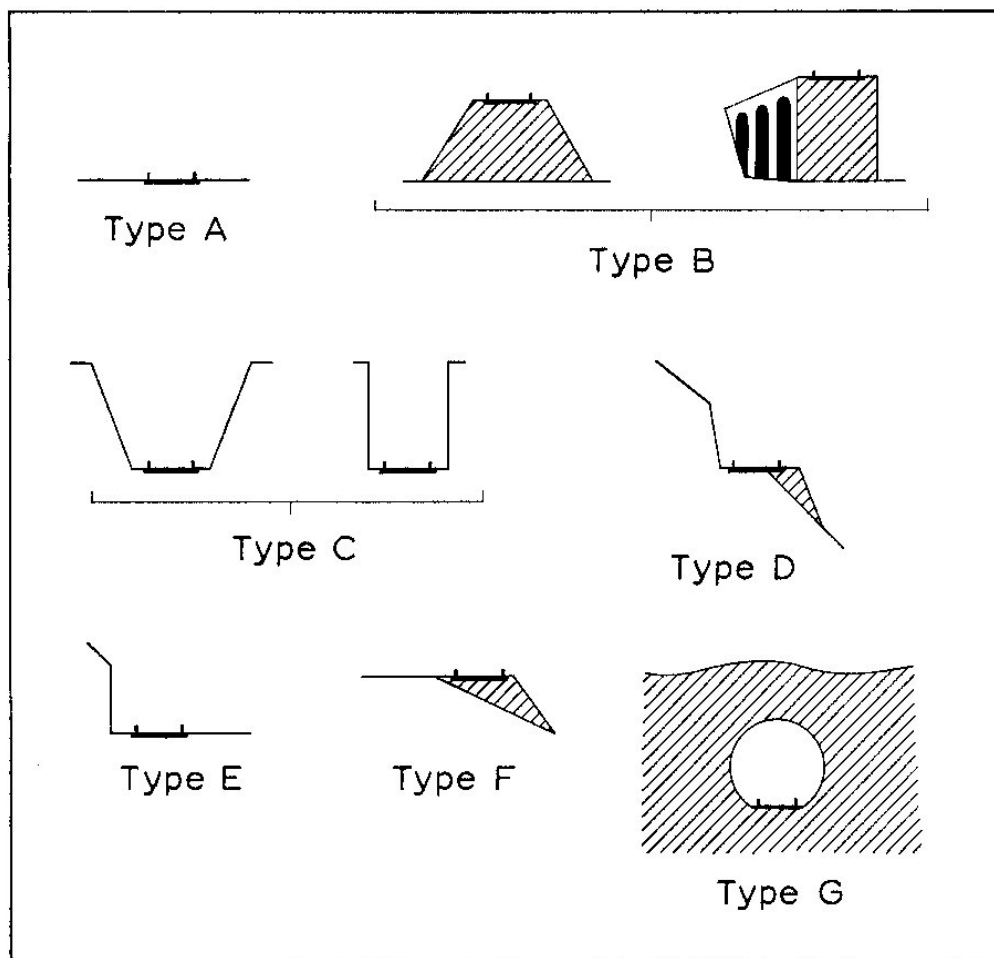
- Tipo D: es frecuente en líneas férreas que transcurren por valles, como la del ferrocarril de Río Tinto a Huelva, que discurre junto al cauce del epónimo río.

- Tipos E y F: son más frecuente de lo que parece, su particularidad reside en que pueden ser más fácilmente asimilados en tierra en un lado que en la del otro.

- Tipo G: los túneles, son un tipo especial que presenta problemas particulares y algunas oportunidades. Los túneles se prestan bien a usos alternativos aunque los costes de mantenimiento pueden variar enormemente. Los excavados en roca estable puede tener una extraordinaria duración y bajo mantenimiento. Por el contrario, si la roca

es inestable o está poco consolidada, o si existen problemas de agua, el mantenimiento puede ser tan costoso que desaconseje su reutilización. Tanto es así que, en ocasiones, el coste de mantenimiento de un túnel ha propiciado el cierre de una línea, citándose el caso del túnel de Ventnor. Por lo demás, las compañías ferroviarias con frecuencia adquirían la tierra bajo la que se excavaban los túneles, y esta puede ser puesta en venta junto con el resto de la línea o puede que no.

Figura 3. Relación entre una vía férrea y la superficie del terreno



Fuente: Appleton (1970) *Disused Railways in the Countryside of England and Wales*, p.4. London: Countryside Commission.

De las características de una vía ferroviaria, su relación con la superficie del terreno es la más relevante y, a la vez, la más variable. En ocasiones, el *Ordnance Survey* ofrece información detallada sobre discontinuidades del terreno, ej.: cortes, plataformas, etc., visibilidad que en estos casos



implica unas discontinuidades que suponen un problema para la asimilación en el terreno agrícola adyacente. Las variaciones físicas entre las líneas clausuradas de Inglaterra y Gales son muy acusadas.

Con gran acierto, se dice que “como cabe esperar, las líneas de bajo coste construidas de acuerdo con *Light Railway Orders*<sup>110</sup> suelen tener menos movimientos de tierra que las líneas principales en la misma zona” (Appleton 1970, p.5). Se pueden hacer algunas generalizaciones, por regiones, sobre la base del relieve y la fisiografía del terreno; sin embargo, no se puede afirmar que los movimientos de tierra sean escasos en zona llana, y frecuentes en zona de montaña.

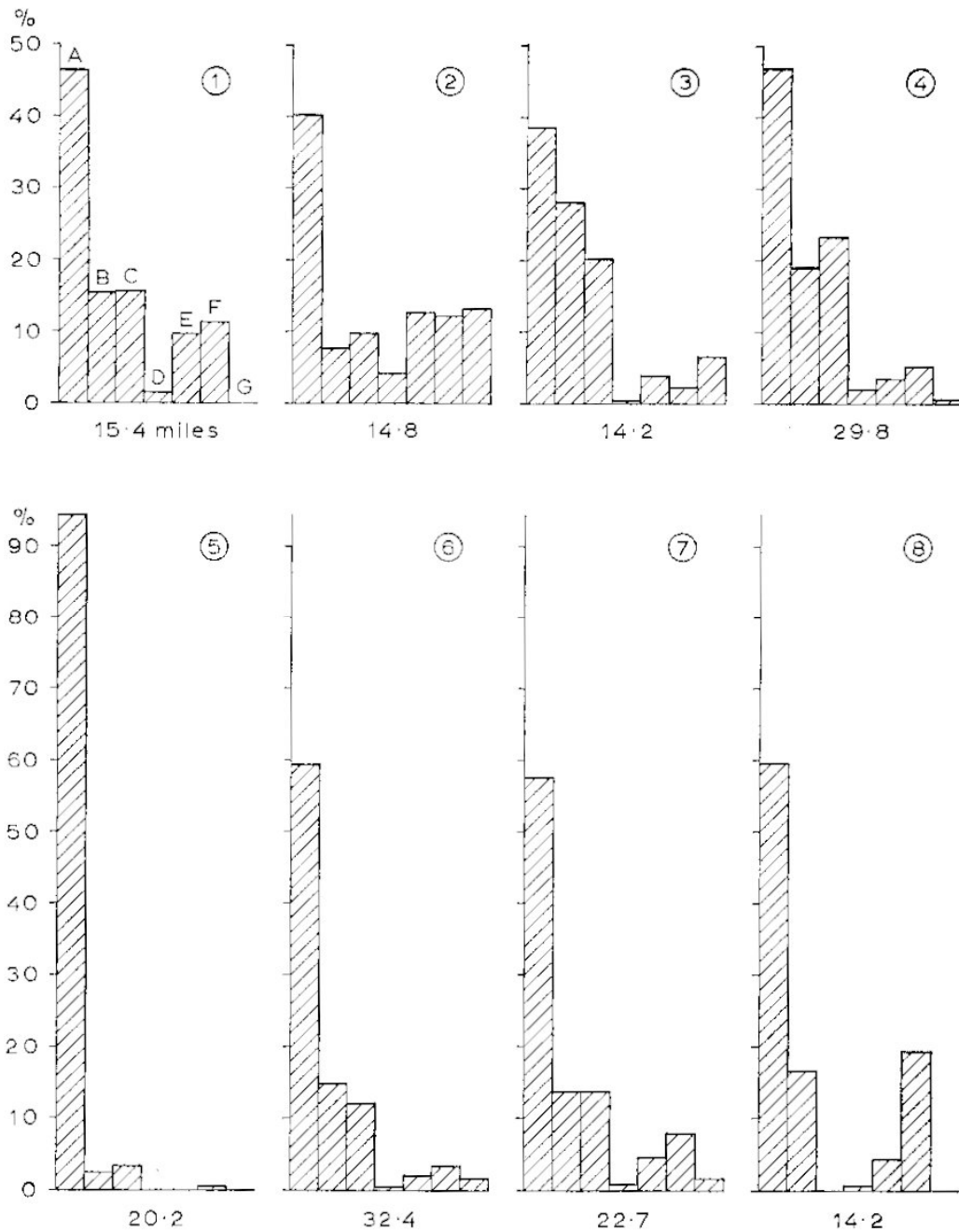
El Gráfico 6 (*ut infra*) muestra en barras verticales, para ocho líneas ferroviarias clausuradas, la proporción de cada una de las siete categorías (A-G) de la Figura 3 (*ut supra*).

Las variaciones regionales de la relación entre la vía y la superficie del terreno son ilustradas por el Informe en un mapa del este de Yorkshire (v. Mapa 2. *Porcentaje de movimientos de tierra en líneas clausuradas del este de Yorkshire*). En él se puede apreciar una cierta correlación entre la incidencia del movimiento de tierras de las líneas clausuradas y las regiones fisiográficas que atraviesa.

---

<sup>110</sup> Por lo general ferrocarriles de vía estrecha, y no los de ancho normal (internacional): 1.450 mm.

Gráfico 6. Proporción de Tipos A a G (v. Figura 3) en ocho líneas clausuradas



Fuente: Appleton (1970). *Disused Railways in the Countryside of England and Wales*, p.6. London: Countryside Commission.

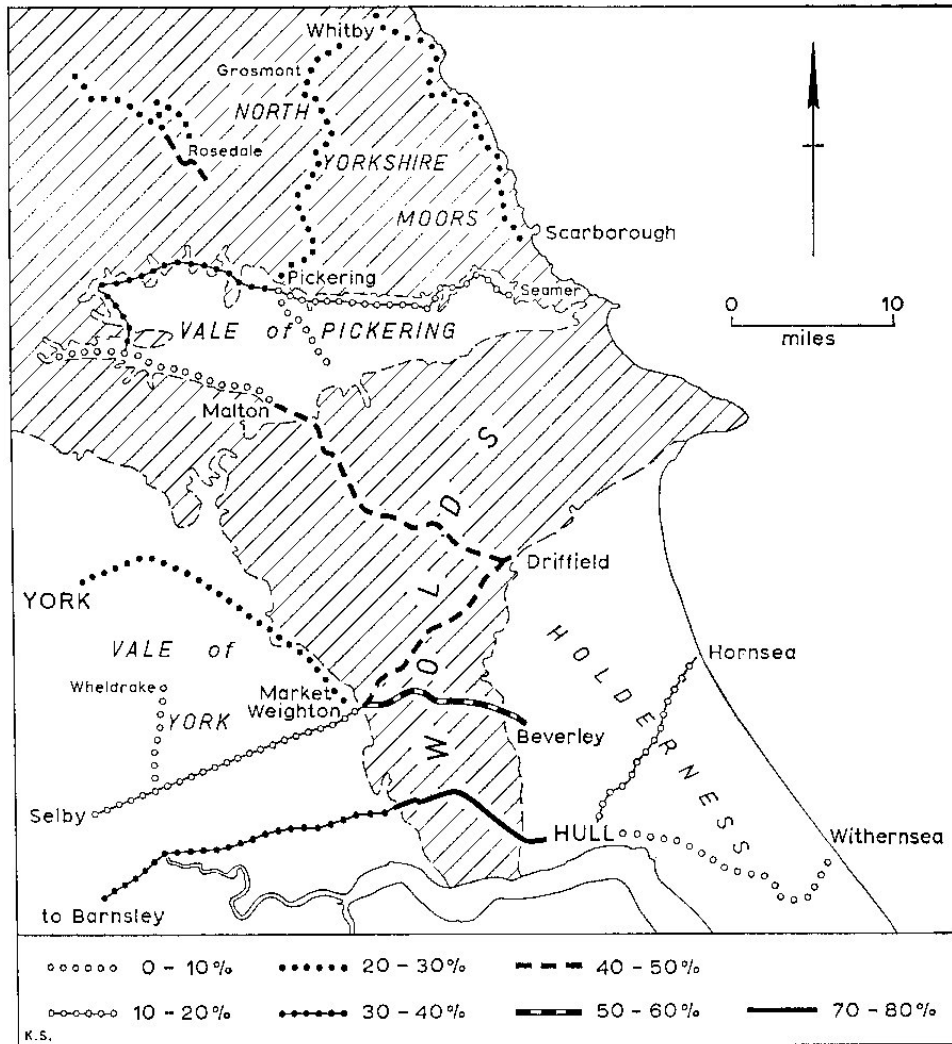
Las columnas son proporcionales al porcentaje de cada tipo en las siguientes líneas (la longitud, en millas, se expresa en la base):

1. Ashbourne-Hurdlow (Derbyshire, línea "Tissington Trail").
2. Rowsley-Peak Forest (Derbyshire).
3. Eridge (Sussex)-Hurst Green (Surrey).
4. Launceston-Wadebridge (Cornwall).
5. Haughley-Laxfield (Suffolk, Mid-Suffolk Light Railway).

6. Shoreham (Sussex)-Guildford (Surrey).
7. Norton Fitzwarren-East Anstey (Somerset).
8. Aintree-Southport (Lancashire).

Todas las líneas, con excepción de la Nº 3, han sido ya clausuradas.

Mapa 2. Porcentaje de movimientos de tierra en líneas clausuradas del este de Yorkshire<sup>111</sup>



Fuente: Appleton (1970) *Disused Railways in the Countryside of England and Wales*, p.7. London: Countryside Commission.

De tal forma, la zona de Yorkshire Wolds tiene unos altos índices que alcanzan su máximo en el ferrocarril Hull & Barnskey (más del 80%) mientras que el valle de Pickering tiene, por lo general, índices bajos aunque las líneas que lo delimitan al noroeste tienen más movimientos de

<sup>111</sup> La longitud de todos los tipos de movimientos de tierra se ha sumado y se expresa como porcentaje de la longitud total de cada sección de la línea.

tierra al cruzar sucesivos valles algo más allá del borde de la tierra llana, donde el relieve empieza a ser más acusado. Las dos líneas que cruzan los *North York Moors* tienen índices moderados a pesar de que pasan por un terreno de considerable relieve y alto atractivo paisajístico.

La parte más occidental (desde Pickering) sigue por unos valles amplios mientras que la situada más al este (desde Scarborough) sube rápidamente por la meseta. En ambos casos ha sido posible, en la mayor parte del trazado, mantener un trazado más o menos al mismo nivel del terreno adyacente (valle amplio y meseta respectivamente), aunque en el caso de la línea de Scarborough con gradientes superiores a 1/40. El informe reitera que los casos de otras regiones muestran también una correlación general entre la fisiografía del terreno y la frecuencia de los movimientos de tierra; con todo, las excepciones son importantes.

Uno de los índices más bajos es el del ferrocarril de vía estrecha Mid-Suffolk (Gráfico 6. *Proporción de Tipos A a G (v. Figura 3) en ocho líneas clausuradas*), donde una combinación de circunstancias – ferrocarril económico sobre un terreno casi horizontal y paralelo a las principales líneas de desagüe – se alían para producir la relación más fácil entre la vía y el terreno. No es casualidad que, a fecha del informe, la mayor parte de la línea haya desaparecido con el arado.

#### 4.3.1.4. El estado de la base de la vía

Cuando se enajena una vía ferroviaria, los activos móviles como raíles, traviesas, etc., son previamente desmantelados; el balasto, sin embargo, puede haber sido dejado *in situ*. Esto es relevante en cuanto afecta su eventual reconversión en caminos. De igual modo, los puentes pueden haber sido desmantelados, afectando la continuidad de la nueva vía. Mientras que una vía férrea está en servicio su mantenimiento la

mantiene libre de vegetación, pero en cuanto es transferida al *Estates Department* de BR los gastos de mantenimiento se reducen al mínimo, siendo fácilmente invadida por aquélla.

Cabe señalar que en Gran Bretaña los ferrocarriles, por prescripción legal, tienen que estar vallados, obligación extensible a las líneas cerradas al tráfico; sin embargo, el informe precisa que el deterioro del vallado es un hecho en determinadas líneas, causando problemas a animales que quedan atrapados en su interior.

Algunos de los ferrocarriles clausurados son de vía estrecha, en principio presentan los mismos problemas que los de ancho normal, con la excepción de las curvas más cerradas. En algunos casos, los ferrocarriles de vía estrecha fueron desmantelados en el período de entreguerras y transformados en caminos, luego mejorados para el uso de vehículos. Otros, por el contrario, son de vía ancha (7 pies o 2,1 m), que si bien presentan algunas particularidades en los puentes, no difieren en la plataforma.

Concluyendo la exposición sobre las características físicas, dice el informe que no cabe perder de vista que el término “ferrocarriles en desuso” hace referencia a una realidad muy diversa en este sentido. Su potencial para usos alternativos dependerá de ciertas propiedades presentes en el momento de su enajenación. Las mismas dependen, por una parte, de las características técnicas del ferrocarril y, por otra, de la acción de la naturaleza tras el cierre.

#### 4.3.1.5. Usos no agrícolas

El informe distingue entre dos grandes categorías: por un lado usos no agrícolas y, por otro, los relacionados con la agricultura. Siendo éstos algo

evidente, nos centraremos en los de mayor interés a nuestros efectos, siguiendo la taxonomía de Appleton (1970).

#### 4.3.2. Usos lineales versus usos no lineales

Dice el autor que siendo muy heterogéneos los grupos de presión en torno a los ferrocarriles clausurados, en cuanto al uso perseguido, tienen un común denominador: su reconversión para usos lineales. Pone como ejemplo a la *Railway Conversion League* (RCL) que afirma,

La red de ferrocarriles en Gran Bretaña es un sistema arterial único, centrado en la Capital, que proporciona enlaces directos entre muchos centros de población... El resultado es que, hoy en día, la red es una de nuestras posesiones más preciadas y, toda vez que los ferrocarriles han sido comprados por la nación, éstos son un patrimonio nacional que debe ser conservado a toda costa, debiendo ser aprovechado en todo su potencial (RCL 1965 citado en Appleton 1970, p.18).

Cabe señalar que la RCL no tenía otro objetivo que la transformación de las líneas cerradas en carreteras. En términos similares se expresaba la *Ramblers' Association*, una organización con objetivos bien diferentes, afirmando que “echar a perder esas líneas, allí donde están presentes, es un considerable derroche de recursos” (Appleton 1970, p.18)<sup>112</sup>.

El propio Appleton reconoce que estas reivindicaciones tienen cierta lógica y que, en general, son válidas para los casos de ferrocarriles clausurados en todo el país. Afirma en este sentido que una vez que se han adquirido unos terrenos para un fin expreso, como son las comunicaciones, su integridad lineal debe ser preservada mientras no se descarte cualquier potencial uso lineal en aras del interés público.

En contra del (re)uso lineal se esgrime el argumento, sin duda de peso, que unos terrenos que fueron comprados – cuando no expropiados – para un uso determinado sólo es moralmente justificable su utilización para ese

---

<sup>112</sup> Memorándum dirigido al autor del informe.

fin, y no para cualquier otro. Si bien este argumento contradecía la política del Gobierno sobre enajenación de suelo ferroviario, es consistente al menos con la preferencia dada a los propietarios colindantes cuando las autoridades locales no están interesadas en la adquisición.

La dicotomía entre uso lineal *versus* uso no lineal otorga gran importancia a la política de suelo ferroviario. La enajenación de un pequeño terreno para uso no lineal quiebra la continuidad y, por consiguiente, puede echar por tierra las posibilidades de uso lineal de grandes tramos. Incluso sin tener en cuenta la plataforma, la enajenación de edificios, estaciones, apartaderos, playas de vías, etc., puede afectar el valor potencial de líneas cerradas para determinados usos; extremo que era corroborado por la propia RCL.

Appleton establece la siguiente taxonomía de reutilización:

#### 4.3.2.1. Usos Lineales

##### 4.3.2.1.a. Ferrocarriles

---

Dice que una vez cerrada una línea ferroviaria, la posibilidad de reapertura “puede mantenerse viva durante años”. Ciertamente es así, en los años noventa aún se hablaba de la posibilidad de reapertura de la línea Huelva-Ayamonte en la prensa provincial, siendo los sindicatos quienes generalmente hacían este tipo de propuestas y peticiones. En Gran Bretaña esta eventualidad no puede ser más palpable. En ciertos casos ha sido el Departamento de Transportes<sup>113</sup> quien se ha reservado la propiedad de los terrenos y en otros muchos se han creado asociaciones<sup>114</sup> que han luchado por la reapertura y preservación de la línea. Este es el caso del Keighley and Worth Valley Railway (1968), citado

---

<sup>113</sup> Equivalente al “Ministerio” en España.

<sup>114</sup> *Railway Preservation Societies*

por Appleton, o el Bluebell Railway (1960)<sup>115</sup>, primer ferrocarril turístico de ancho normal del Reino Unido (BRPS 2009b)<sup>116</sup>.

La reapertura de ferrocarriles con fines turísticos en ocasiones se ve dificultada por conflictos de intereses, como puede ser la construcción de una nueva autopista que lo cruce (Severn Valley Railway, Worcs-Salop; Dart Valley Railway, Devon) o la problemática de los pasos a nivel (Kent and East Sussex Railway). Ello puede retrasar considerablemente las negociaciones para su reapertura y afectar seriamente su eventual reutilización. El autor afirma que el *National Council on Inland Transport* defiende una política “retencionista” y la revisión de las posibilidades de reapertura con vistas a extender nuevamente la red ferroviaria.

Afirma Appleton que, aparte de las propuestas de reapertura de líneas cerradas como ferrocarriles turísticos, hay quienes defienden la preservación de los ferrocarriles, o lo que de ellos quede, en tanto que muestras de arqueología industrial. Observación interesante y que aprovechamos para marcar las diferencias entre aquella y el movimiento preservacionista configurado en torno a la *Heritage Railway Association*<sup>117</sup>, cuyo fin es la reapertura y explotación de ferrocarriles con fines turísticos; por lo general, en régimen de voluntariado.

Dice que, desde la arqueología industrial, se defiende típicamente la conservación de estaciones y otros elementos inmuebles, ej.: la *Round House* en el barrio londinense de Camden. En este sentido cabe destacar

---

<sup>115</sup> En sus orígenes el Lewes & East Grinstead Railway (LEG), fue cerrado al tráfico en 1955 por BR y reabierto justo un año después por la intensa contestación social suscitada. El operador conseguiría finalmente influir en Westminster, y cambiar la Ley Ferroviaria, con lo que pudo cerrar la línea por segunda vez en 1958. Poco después sería reabierto por *The Bluebell Railway Preservation Society* (BRPS).

<sup>116</sup> El primer ferrocarril turístico (de vía estrecha) fue el Tallylyn, Gales (1950).

<sup>117</sup> Anteriormente *Association of Railway Preservation Societies*, es la federación de asociaciones de operadores de ferrocarriles turísticos del Reino Unido e Irlanda.



la defensa por la conservación del pórtico neoclásico de la antigua Estación de Euston (Londres) – demolido en 1962 –, hecho que marcó la emergencia de la arqueología industrial como disciplina y campo de interés. Puentes y viaductos son el tipo de estructuras que habitualmente merece la pena conservar, ej.: el puente *Tanfield Arch*, Durham, construido en 1726 para el transporte de vagones de mercancía y preservado en la actualidad; el *Crumlin Viaduct* (Monmouthshire), abierto al tráfico en 1857 y demolido cien años más tarde a pesar de las protestas y los planes del *Ministry of Housing and Local Government* para su catalogación como de interés arquitectónico e histórico; el viaducto de Monsal Head (Derbyshire), amenazado de destrucción a fecha del informe y finalmente conservado; o el plano inclinado de la línea de Stockton a Darlington, el primer ferrocarril moderno del mundo.

#### 4.3.2.1.b. Carreteras

Este asunto era, por aquel entonces, bastante polémico. Hasta hacia unos años había bastante escepticismo sobre la posibilidad de transformar vías ferroviarias clausuradas en carreteras. Las razones eran obvias, se puede decir; el ancho de las líneas férreas de vía única (como la mayor parte de las clausuradas) hace poco menos que imposible su conversión en modernas carreteras de gran capacidad, problema que se pone especialmente de manifiesto en las plataformas elevadas. De modo que esta posibilidad no merecía demasiada atención.

La RCL, que propugnaba la conversión en carreteras de las líneas cerradas, era sin embargo de otra opinión, y sus argumentos no eran del todo descabellados. Los casos de conversión llevados a efecto iban desde autopistas, ej.: la línea Merrybent fue utilizada para la construcción de la circunvalación de Darlington) hasta caminos de acceso a fincas

particulares en el medio rural. En otros casos, carreteras principales han utilizado líneas en desuso, ej.: la A40 en 11 millas entre Monmouth y Usk; la A465, carretera *Heads of the Valleys*, en Glamorgan, Brecon y Monmouthshire; y muchos otros casos en los que no siempre ha sido necesario la adquisición de terreno adicional. En aquel momento, existían en casi todos los condados proyectos, como estos, en consideración.

El plan del *Southport County Borough Council*, de usar 3,5 millas de ferrocarril para una carretera costera, es un caso interesante, muestra como se puede construir una carretera, prácticamente sin terrenos añadidos, a un coste por milla muy bajo. Cuando conversiones de este tipo no son posibles, aun puede ser ventajosa la utilización de una línea férrea en desuso y la adición de terrenos adicionales. De esta forma se evitan nuevos cortes de propiedades y se economiza en terrenos agrícolas. Tanto es así que estos proyectos contaban con el apoyo de la *National Farmers' Union*, la *Country Landowners' Association* y el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

En ocasiones, la conversión se justifica por la belleza paisajística de las líneas clausuradas, como la del *Severn Valley*, finalmente reabierta, sin embargo, como ferrocarril turístico; por cierto uno de los más importantes del país.

Cuando se va a llevar a cabo la construcción o ampliación de carreteras principales cabe considerar la existencia de ferrocarriles en desuso en las proximidades, éstos pueden servir de base para la construcción de enlaces y carriles de incorporación y/o salida. El enlace de la autovía A1 a la carretera A142 en Buckden (Huntingdonshire), aprovechando un (pequeño) tramo de ferrocarril en desuso, ilustra esta circunstancia.

Más frecuente es la eventualidad de utilizar un tramo de ferrocarril en desuso como carretera de circunvalación o para descargar de tráfico alguna carretera cercana, típicamente paralela. Cuando los núcleos urbanos han crecido considerablemente el primer caso es poco probable (el ferrocarril habrá quedado recluido en el interior del casco urbano) y el segundo, como vía de descarga interior, cobra importancia.

La conversión (total o parcialmente) de ferrocarriles clausurados en carreteras privadas ha sido algo corriente en el país. De este modo, la *Forestry Commission*, hasta la fecha, había puesto en servicio como carreteras o caminos forestales 27 millas de antiguas vías ferroviarias, la mayor parte en Northumberland. En otros casos, la conversión se ha llevado a cabo para fines muy específicos, como las 4½ millas del Midland Railway de Rugby a Leicester, entre la A5 y la Estación de Broughton Astley, adquiridas por Dunlop para la construcción de unas instalaciones de experimentación y prueba de neumáticos. La conversión en carretera privada del ferrocarril, de 4 millas, entre los puertos de Par y Fowey (Cornualles), llevada a cabo por *English Clays Lovering Pochin & Co. Ltd.*, para facilitar la carga de arcilla en el puerto de aguas profundas de Fowey, es otro caso en esta subcategoría.

Como nota final, señala el autor que si bien los casos hasta ahora expuestos consisten en la transformación (longitudinal) de vías ferroviarias en carreteras, son mucho más numerosos los casos en que pequeños tramos de un ferrocarril son usados en carreteras transversales, con frecuencia puentes (tanto superiores como inferiores), que, si bien utilizan solo porciones de la línea, suponen la quiebra de su continuidad.

#### 4.3.2.1.c. Rutas de ocio

---

Además de su uso para el tráfico de vehículos, los ferrocarriles clausurados tienen un gran potencial para ser usados como vías de ocio, para viandantes, caballistas o ciclistas. Las dos consideraciones de más peso a estos efectos son la situación de la línea y el paisaje. En este sentido, cabe señalar que la vía se convierte en parte de la experiencia lúdica, perdiendo su carácter meramente de medio para enlazar con otra actividad en un espacio distante.

El autor apunta que esta eventualidad suscitaba, sin embargo, cierta oposición entre quienes veían el ferrocarril como algo propio de los tiempos modernos, de la Era Industrial, difícilmente compatible con un mundo rural y natural idealizado. Este estigma, como lo denomina Appleton, tiene quizá que ver con el recuerdo de un ferrocarril en funcionamiento con todos sus elementos (balasto, traviesas, raíles, postes de telégrafo, el olor del creosotado, etc.) y quizá también con las grandes rectas, trincheras y plataformas que pueden hacer monótono (y en ocasiones interminable) su recorrido a pie. Esto, con todo, puede ser corregido, introduciendo variaciones por medio de árboles y arbustos que rompan la visibilidad lejana, extremo propuesto en *Wirral Country Park*; y son muchas más las soluciones paisajísticas a tal fin. Las largas plataformas no presentan un problema pues su amplia vista es de interés, el cual puede ser reforzado plantando árboles con atino a ambos lados, cada cierta distancia.

El atractivo de una línea depende, en parte, de sus propias características físicas, pero sobre todo del paisaje que atraviese. De esta forma, la propuesta del *Cheshire County Council* de reutilizar la línea Market Drayton-Nantwich fue abandonada al no considerarse atractiva

para caminantes. La variedad de ferrocarriles en desuso es muy amplia, y así su atractivo paisajístico. Los ferrocarriles que transcurren junto a un río o por la costa suelen tener un claro atractivo paisajístico, éste alcanza su mayor grado en los ferrocarriles que discurren por el valle de un río en zona de montaña, proporcionando acceso a zonas de gran belleza, poco conocidas y, de otra forma, inaccesibles. Estos son los casos del Wye Gorge (Gloucestershire/Herefordshire), la zona de valle en Monsal Dale (Derbyshire), Rosedale (N. Ridding) o, en Andalucía, el ferrocarril de Río Tinto a Huelva, entre el apartadero de Los Frailes y la Estación de Las Mallas (Niebla), que ofrece unos paisajes realmente insólitos y de extraordinaria belleza, a la vez que prácticamente desconocidos (por inaccesibles) incluso para quienes viven en las proximidades.

Sin embargo, no hace falta que una línea en desuso tenga una vista espectacular para justificar su conversión en camino, tan importante como aquello es su localización, como afirma Appleton su “network context”, factor constantemente esgrimido en las discusiones sobre reconversión de líneas cerradas.

Esta es propiamente la problemática de las denominadas “vías verdes”, concepto acuñado por Michael Dover (1963 citado en Appleton 1970, p.24) en referencia a las vías de comunicación de la era preindustrial, las cuales estarían llamadas a jugar un papel destacado en las sociedades posindustriales, tan preocupadas por un estilo de vida saludable y el respeto al medio ambiente. La idea que cobraba fuerza en Gran Bretaña en aquellos años era la unión de vías verdes formando grandes rutas, se hablaba así de la *Pennine Way*, la *Cleveland Way*, etc.). Dover analizó los casos del distrito de Statford-on-Avon y los Brecon Beacons, descubriendo la dificultad de crear enlaces de vías verdes en zonas agrícolas pujantes,

en estos casos una vía ferroviaria en desuso puede ser la solución, siempre y cuando la solución aportada tenga sentido, evidentemente.

En España, las “vías verdes” son la solución favorita del “establecimiento” ferroviario (oficial), la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) coordina un programa de Vías Verdes que se extiende por toda la geografía estatal; más de 1.700 km de infraestructuras ferroviarias en desuso reconvertidas en itinerarios cicloturistas y senderistas. Una alternativa que, en medios filoferroviarios españoles, es considerada como subóptima en tanto que descarta la reapertura de la línea ferroviaria con fines turísticos.

#### 4.3.2.1.d. Parques lineales

Consiste en la unión de diferentes zonas de parque a través de vías ferroviarias en desuso. De esta forma, afirma el autor que una vía de senderismo bien diseñada tendría accesos adecuados por carretera en diferentes puntos de interés, con aparcamiento y aseos, desde donde se podría seguir el itinerario hasta otros lugares, zonas de picnic, espacios públicos abiertos, bosques, etc. Así mismo, precisa que las estaciones y sus alrededores son lugares favoritos para el emplazamiento de estos parques, advirtiéndole que la enajenación anticipada de estos terrenos puede perjudicar la construcción de parques lineales.

Precisa que, en ocasiones, las vías verdes cumplen una función particular que las dota de especial sentido. Cita en este sentido el ferrocarril secundario de Winsford (Cheshire), de la antigua *Cheshire Lines Committee Railway* que, desde el pueblo, se dirige al noroeste a través de una zona boscosa de gran belleza con instalaciones acuáticas y zonas de picnic; y no sólo eso sino que además llega hasta *Delamare Forest*, una importante zona de ocio en el noroeste de Cheshire.

La provisión de transporte público puede ser fundamental en el éxito de una “vía verde”, no cabe perder de vista que el senderista, cuando llega al final de un trayecto, a menudo prefiere volver en coche o autobús (y no tener que hacer el camino de vuelta a pie, en ocasiones extenuado). En este sentido, se dice que las propuestas para la línea Wadebridge-Padstow (Cornualles) prevén aparcamientos en los extremos de la vía verde y un servicio de autobús que conecta ambos términos cada media hora. Concluyendo el epígrafe, afirma el autor que el mejor servicio que puede ofrecer una línea ferroviaria en desuso es la conexión de vías ya existentes, de forma que se puedan crear itinerarios circulares.

#### 4.3.2.1.d. Los usuarios de vías verdes<sup>118</sup>

Senderistas, ciclistas y caballistas tienen necesidades e intereses diferentes en materia de vías verdes, de forma particular en cuanto a la superficie de las mismas. Los ciclistas, por ejemplo, prefieren una superficie dura<sup>119</sup>, lo que puede no ser apropiado para los otros. Con todo, afirma Appleton, la *Ramblers' Association*, la *British Horse Society* y el *Cyclists' Touring Club* (CTC) ponen su énfasis en los intereses comunes y no en lo que los separa, conscientes seguramente de que una dotación de fondos públicos es más fácilmente justificable en caso de uso intensivo por diferentes tipos de usuario y que la unión en su reivindicación los hace más fuertes. Es más, las tres organizaciones colaboraban en la investigación de una superficie común para usos lineales.

Los aspectos de seguridad unen igualmente a estos tres tipos de usuario, lo que se pone de manifiesto por su interés en segregar el tráfico motorizado de estas vías. Además, tanto ciclistas como caballistas eran, ya en esa fecha, conscientes de los peligros en las carreteras. En la campaña llevada a cabo para la conversión de la antigua línea Thornbury, Iron Acton & Yate (Gloucestershire) en sendero para caballistas, defensores de la bicicleta defendían que ello permitiría a los ciclistas (especialmente los de menor edad) cruzar la carretera A38 y la autopista M5 bajo túnel.

#### 4.3.2.1.e. Senderismo

Muchos ferrocarriles han sido convertidos en senderos en todo el país, a menudo esto ha sido una realidad de facto que posteriormente era sancionada. Si bien es cierto que no es la preferida por los agricultores, siempre dispuestos a anexionar las vías en desuso o a convertirlas en

<sup>118</sup> En adelante utilizaremos este término para referirnos a las "recreational routes".

<sup>119</sup> Como albero grueso del tipo "red shale".



caminos de acceso local, éstos al final acaban aceptándolas como algo preferible al abandono, sobre todo cuando se lleva a cabo el necesario mantenimiento. El mayor problema (el más costoso), es el mantenimiento del vallado a ambos lados de la vía, una obligación heredada de los ferrocarriles, aunque la *Ramblers' Association* alegaba entonces la futilidad de tal obligación, máxime cuando muchos senderos ya no tenían valla.

#### 4.3.2.1.f. Caminos para caballistas

El uso de vías verdes por parte de caballistas no excluye a otros usuarios como caminantes y ciclistas. Sin embargo, cuando el uso por aquéllos es intensivo y la anchura lo permite, es conveniente la habilitación de carriles separados para evitar problemas como huellas excesivas, excrementos e incluso accidentes. En *Wirral Country Park*, por ejemplo, se preveía entonces la creación de diferentes carriles separados por valla.

En ocasiones el uso de estas vías es seguro para viandantes pero no para caballistas, algo frecuente en puentes abandonados que tan sólo conservan partes del tablero, con frecuencia los pasillos laterales y en mal estado de conservación. Esto ocurría entonces con el puente sobre un estero en la línea Wadebridge-Padstow y en la actualidad con el puente de El Manzano en la línea de Río Tinto a Huelva, apto para arrojados viandantes por las pasarelas laterales; en tan mal estado que disuaden del paso a algunos animales. Si bien las pasarelas pueden ser fácilmente reparables y aseguradas para el paso (únicamente) de viandantes, no ocurre lo mismo con la parte central, cuya reparación para permitir el paso de caballerías es mucho más costosa.

Un uso obvio de las vías en desuso es en conexión con los establecimientos de alquiler de caballos, para servir de área de esparcimiento para quienes ya tienen unos conocimientos mínimos en la guía del animal. De esta forma se ponen en contacto las áreas urbanas, donde la demanda de estos servicios es cada vez mayor, con el campo abierto.

#### 4.3.2.1.g. Vías ciclistas

Michael Dower afirmaba que los ciclistas eran el colectivo que más habría de beneficiarse de las vías verdes. El tráfico, ya entonces, hacía las carreteras menos seguras y atractivas y, por otro lado, la posibilidad de circular libremente por un entorno natural, con buen firme y suaves pendientes, abría grandes posibilidades para esta actividad.

En contra de la conversión en senderos para cicloturismo se argumentaba que el uso de la bicicleta estaba en declive, ante esto se podía replicar que las causas de ese declive eran precisamente aquellas que estas vías verdes iban a eliminar. La realidad, sin embargo, es que el uso de la bicicleta, lejos de estar en declive, es hoy en día una realidad cotidiana en las sociedades desarrolladas del norte de Europa, tan preocupadas por el medio ambiente y un estilo de vida saludable. En Andalucía, lejos de disminuir, el caso de Sevilla en los últimos años indica que su uso puede aumentar considerablemente con las políticas adecuadas, ej.: aparcamientos, seguridad y, sobre todo, carriles para bicicletas.

Había algo, sin embargo, en Gran Bretaña que disgustaba particularmente a los ciclistas. La Countryside Act 1968 afirmaba taxativamente que cualquier persona tenía derecho a circular en bicicleta (excluyendo las de motor) por cualquier sendero de caballerías, pero

habrán de ceder el paso a peatones y caballistas (Art. 30). Numerosas autoridades locales, sin embargo, han prohibido la circulación de bicicletas en parques lineales y senderos de caballerías, como es el caso de *Wirral Country Park*. Otras, por el contrario, autorizan su circulación en aplicación de la mencionada ley.

Este tipo de arbitrariedad provocaba malestar, considerando el *County Council* que se cometía una injusticia, tanto en ese caso como en la *Tissington Trail* (Derbyshire) o la línea *Mansfield-Southwell* (Nottinghamshire).

#### 4.3.2.1.h. Otros usos lineales

El carácter lineal de los ferrocarriles en desuso se presta especialmente bien para la instalación de tuberías de abastecimiento de agua, tuberías de aguas residuales, gasoductos<sup>120</sup>, etc., tanto subterráneos como en superficie. El informe cita la apertura del túnel nuevo de Woodhead en 1954, en la línea de Manchester a Sheffield, dejó fuera de servicio el anterior, con ojos de vía única, utilizado entonces para la instalación de un cable de alta tensión que debía atravesar el *Peak National Park*. Con ello, el impacto medio ambiental fue menor que en el caso de instalación aérea y menor su coste que el enterramiento bajo la línea. Las tuberías instaladas bajo los ferrocarriles con anterioridad a su cierre pueden afectar la eventual reutilización de los terrenos.

---

<sup>120</sup> Éste es el caso de la antigua Vía Verde Litoral (Huelva), en el trazado del antiguo ferrocarril de Gibraleón a Ayamonte, bajo la que se ha instalado en 2008 un gasoducto de Gas Natural S.A.

#### 4.3.2.2. Usos no lineales

##### 4.3.2.2.a. Vertederos de residuos sólidos

---

Con frecuencia, los grandes productores de residuos sólidos industriales necesitan de pocas instalaciones pero de gran dimensión; sin embargo, en el caso de los residuos sólidos urbanos (RSU) se requiere un cierto número de instalaciones, bien situadas y de menor capacidad. El coste de transporte (de un material carente de valor) es un factor a tener en cuenta y también las restricciones urbanísticas que dificultan la instalación de vertederos cerca de los núcleos urbanos. En este contexto, las trincheras de los ferrocarriles se prestan especialmente bien para este uso, a no ser que se encuentren en un lugar inadecuado o presenten problemas de drenaje y siempre que tengan fácil acceso. Tienen la ventaja adicional que son compatibles con la regeneración de suelos.

El vertido de residuos sin tratar hace prácticamente inservible la trinchera para uso público y rompe, por supuesto, la continuidad de la línea. Las autoridades de Hambledon R.D.C. (Surrey) contemplaban entonces el depósito de RSUs compostados de forma que no impidiese su uso lineal (la circulación).

El uso de trincheras de ferrocarriles en desuso para este fin fue algo habitual en todo el país, dependiendo su utilidad de la localización y ciertas consideraciones logísticas. En ocasiones, cuando no existe acceso a la trinchera por carretera, un tramo de la línea debe habilitarse a tal efecto; quedando, por tanto, fuera del perímetro del vertedero. Un caso notorio en la actualidad, por afectar a uno de los principales ferrocarriles turísticos, es el vertedero de basuras de Imberhorne, en la línea del Bluebell Railway (entre Kingscote y East Grinstead), donde se hallan

300.000 m<sup>3</sup> de RSUs, depositados entre finales de los años sesenta y principios de los setenta<sup>121</sup>.

#### 4.3.2.2.b. Edificios y zonas edificadas

Como cabría esperar, estaciones, muelles, apartaderos, almacenes, etc., son los elementos de patrimonio ferroviario con más demanda y más fácilmente reutilizables. Por su forma, accesibilidad y otras características, presentan posibilidades únicas, y lo peor es que en ocasiones son enajenados antes de que la planeación urbanística los tenga en consideración.

Los servicios urbanísticos de los condados de Inglaterra y Gales<sup>122</sup> ofrecen información sobre las solicitudes de cambio de uso de antiguas instalaciones ferroviarias:

- i. La conversión en viviendas representa el 38% de las solicitudes aprobadas.
- ii. Los almacenes el 21%.
- iii. Las zonas lúdicas y educativas el 14%.
- iv. Las instalaciones industriales el 12%.

Otros usos frecuentes eran depósitos de maquinaria, talleres, oficinas, restaurantes y cafeterías, incluso un pequeño hotel y una oficina bancaria. Las estaciones se prestan especialmente bien para su uso por los servicios de bomberos, subestaciones eléctricas, dependencias policiales y hospitales.

#### 4.3.2.2.c. Aparcamientos

---

<sup>121</sup> El levantamiento del vertedero tiene un coste presupuestado de unos 4 millones de libras, la *Bluebell Railway Preservation Society* (BPRS) ha llevado a cabo en 2008 una oferta pública de venta de acciones para acometer este proyecto y extender la línea hasta East Grinstead.

<sup>122</sup> En realidad una muestra de algo más de la mitad de los condados.

Con frecuencia los terrenos de las estaciones se han acondicionado para aparcamientos, tanto en áreas urbanas como en el medio rural. Cuando los terrenos aledaños han sido enajenados se pueden utilizar los propios de la estación, los aseos de la misma también pueden reutilizarse para el aparcamiento, como apunta el informe.

#### 4.3.2.2.d. Parques de caravanas

Éste un uso muy común en el Reino Unido, a tal efecto son esenciales varias cosas: fácil acceso, agua corriente (y saneamiento) y una superficie nivelada. El *Caravan Club* mostraba interés en la instalación de “touring sites” en antiguas estaciones ferroviarias. Se cita Aberbran (Breconshire) como un caso excelente de conversión y el de Notgrove Station (Costwolds) como uno de próxima realización. Se comenta, además, que el *Transit Sites Study Group* está estudiando las posibilidades de las antiguas estaciones para crear una red de lugares de tránsito.

#### 4.3.2.2.e. Camping

El *Camping Club* mostraba interés en este tipo de instalaciones. Si bien las zonas asfaltadas o de pavimento no son apropiadas para este fin, las plataformas pueden acondicionarse fácilmente con una capa de tierra.

#### 4.3.2.2.f. Campamentos para gitanos

Se dice que, en un futuro, las autoridades locales deberán proporcionar lugares para acampada de los gitanos y que las antiguas estaciones se prestan bien a tal efecto. El *Bedfordshire County Council* propuso entonces el uso de los terrenos de la Estación de Stanbridgeford para ese fin. Una propuesta similar, en relación con la línea Shoreham-Christ’s Hospital (West Grinstead), fue abandonada por la oposición de los lugareños.

#### 4.3.2.2.g. Reservas Naturales

Las líneas en desuso ofrecen una oportunidad única de adentrarse no ya en el medio rural sino también en un medio natural cuya flora y fauna están amenazadas por las modernas prácticas agrícolas y la urbanización. Si estas líneas desaparecen es muy improbable que se vuelva a presentar la oportunidad de unas instalaciones lúdicas y educativas como estos senderos representan.

Los estudios llevados a cabo sobre la flora, la fauna y la geología de líneas en desuso sugieren que puede existir un considerable potencial para este uso, afirma el informe. Sin embargo, es necesario un análisis pormenorizado de cada caso en particular. Entre las estaciones científicas y las áreas lúdicas existe una gran demanda de instalaciones educativas para satisfacer las necesidades, por una parte, de la educación reglada y, por otra, de los amantes de la naturaleza.

Esto se comprende fácilmente si lo ilustramos con el caso del antiguo ferrocarril de Río Tinto a Huelva. A principios de esta década, su epónimo río fue objeto de estudio por astrobiólogos de la Agencia Espacial de los Estados Unidos (NASA), en el marco de sus investigaciones sobre el origen de la vida (Knoll 2002). Los lugares objeto del estudio, apartados de cualquier núcleo de población o carretera, únicamente son accesibles a través del antiguo ferrocarril.

A un nivel más modesto existen muchas más posibilidades, tanto es así que, en Gran Bretaña, estudios sobre líneas clausuradas han sido llevados a cabo por fundaciones<sup>123</sup> naturalistas en diferentes condados, ej.: Essex, Gloucestershire y Cambridge & Isle of Ely. Sorprendentemente, se daba

---

<sup>123</sup> En el original "trust".

además la circunstancia de que la biodiversidad en las líneas clausuradas, como recoge el informe, era superior que en el entorno.

Desde el punto de vista geológico, las trincheras constituyen lugares clave para el estudio de la estratificación del terreno, ideal para excursiones de escolares y estudiantes universitarios. Las plataformas, por su parte, son ideales para estudiar la adaptación de la flora y la fauna a diferentes suelos.

El principal obstáculo para la adquisición de ferrocarriles en desuso para su uso como observatorios de la naturaleza es el coste. En este sentido, se señala que el *Gloucester County Trust*, con escaso éxito, recomendó al *County Council* la compra de todas las líneas en desuso. Con todo, diversas adquisiciones se han llevado a cabo, frecuentemente con la colaboración de otros agentes, como fundaciones y propietarios de terrenos aledaños. En otros casos son intereses encontrados los que dificultan tal conversión, como pueden ser agricultores del lugar, que temen que las reservas naturales sean un foco de plagas y peste, o autoridades locales, que pretendan ubicar un vertedero en la línea.

Ante la problemática de tal variedad de usos alternativos, y en ocasiones incompatibles, lo mejor es establecer un orden de prioridades que reduzca la incertidumbre y sea realista. Esto es lo que llevó a cabo el *Leicestershire Trust* que, en su propuesta de usos recomendados, ha clasificados los sitios en tres categorías: Primer Grado (tres), Segundo Grado (cuatro) y Tercer Grado (tres); además de una categoría especial para los sitios de interés geológico. Por otra parte, existen otras consideraciones que merecen ser tenidas en cuenta, como pueden ser la existencia de un centro educativo, o cultural, en las proximidades, o la



posible instalación de “laboratorios al aire libre” por las autoridades de educación.

#### 4.3.2.2.h. Paisajismo

Otra de las funciones que pueden servir los ferrocarriles en desuso es la decoración del paisaje. Esto, sin embargo, es algo controvertido, los ferrocarriles y sus estructuras de ingeniería civil no merecen la misma consideración estética para todo el mundo; más aún cuando se encuentran en estado de abandono y son objeto del vandalismo. Algunas autoridades locales, como la Wetherby R.D.C. in 1966, han llegado a comprar plataformas de ferrocarril expresamente para su demolición, al considerar que constituían una molestia visual. En áreas de escasa vegetación, una línea en desuso ofrece la oportunidad de ser plantada con árboles y arbustos mejorando el aspecto visual del paisaje. El caso de la gran plataforma en la línea del valle del Meon (Hampshire), que cruza la carretera de Winchester a Petersfield (A272), es un ejemplo de la dificultad de establecer criterios estéticos claros. Con una longitud de  $\frac{1}{4}$  de milla (320 m) y una altura de unos 50 ft (15,2 m), atraviesa un valle seco alterando por completo su configuración natural. Diversas especies arbóreas plantadas en los laterales (entre ellas coníferas) suavizan el considerable impacto visual de la estructura.

#### 4.3.2.2.i. Otros usos

Cabe citar en este epígrafe la conversión de líneas en desuso para circuitos de *rally*, “escalada” (*scrambling*) en trincheras y plataformas, instalaciones de tiro en túneles y trincheras (aunque las vías férreas son demasiado estrechas a tal fin según los estándares de la *National Rifle Association*). En otros casos, las vías han sido incorporadas en campos de golf, como en Ramsey (Huntingdonshire), o convertidas en pistas de

atletismo, como en Alnwick, donde el *Northumberland County Education Department* ha transformado una plataforma a tal fin. Como se puede comprobar, la variedad de usos es ciertamente extensa, incluso algunos tan poco habituales como el *Mullard Radio Astronomy Observatory* (MRAO) de la Universidad de Cambridge instalado en Lord's Bridge (antigua línea de Bedford a Cambridge) que incluye unas 3 millas de vías.

#### 4.4. La industria británica de ferrocarriles turísticos

La literatura sobre ferrocarriles en el Reino Unido, tanto de ficción como de no ficción, no es precisamente algo que escasee. No sólo existen monografías de prácticamente todas las líneas que han existido y existen en el país; de material rodante y emprendedores ferroviarios; sino que existen importantes editoriales especializadas en el tema<sup>124</sup>. Sin embargo, son muy pocas las obras de referencia sobre ferrocarriles turísticos; algunas más sobre patrimonio ferroviario. Si gran parte de la literatura publicada puede considerarse parte del movimiento preservacionista, sobre el movimiento en sí hay escasos títulos; más aún de tipo académico y, que sepamos, ninguno desde una perspectiva económica.

Entre los primeros trabajos sobre preservación ferroviaria y ferrocarriles turísticos cabe citar *Railways Revived: An Account of Preserved Steam Railways*, de P.J.G. Ransom (1973) y *An Illustrated History of Preserved Railways*, de Geoffrey Body (1981). La publicación de *Conserving the Railway Heritage* (Burman y Stratton, 1997) – trabajo de relevancia académica – es un hecho significativo. La conferencia *Slow Train Coming* (2001), auspiciada por el *National Railway Museum* (NRM) de York, supuso un considerable avance. Más recientemente, a pesar de tener carácter divulgativo, la monografía ilustrada *For The Love of Trains*.

<sup>124</sup> Entre ellas la más importante Ian Allan.

*The Story of British and Railway Preservation* (Dunstone 2008) aborda los orígenes del movimiento preservacionista.

En 1958 se creó la Railway Preservation Society (RPS), con vocación y estructura federal, para aunar los esfuerzos e iniciativas de preservación. En 1962 se constituyó la Railway Preservation Association (RPA) que, habiéndose extinguido la anterior en 1964, pasaría a denominarse Association of Railway Preservation Societies (ARPS), representando a la mayor parte de la industria. Con todo, el movimiento preservacionista había empezado con el material de tracción a principios del siglo XX, para volcarse tras la Segunda Guerra Mundial en la reapertura de líneas clausuradas (principalmente de vía estrecha). La Reforma Beeching (1963), que afectaría a la red de ancho normal, supondría un revulsivo y el impulso definitivo para su consolidación.

En 1968 la Era del Vapor llegaría a su fin en British Railways (BR)<sup>125</sup> y la circulación de trenes con la antigua tecnología fue prohibida en la red principal. Además existía un cierto malestar entre los directivos de BR con los propietarios privados de locomotoras de vapor (en su mayor parte preservacionistas) que “no paraban de molestarlos, a todas horas, día y noche” (Dunstone 2008, p.53). La prohibición sería levantada progresivamente y BR reiniciaría los servicios de vapor en 1985, operando durante unos cinco años trenes especiales de vapor entre las estaciones de Marylebone (Londres) y Stratford upon Avon, tanto con locomotoras de la National Collection como otras de propiedad privada. Tras el cese de la tracción vapor la única circulación (en la red principal) con la antigua tecnología sería la de trenes turísticos. Para éstos, el cambio tecnológico supondría un considerable desafío, toda vez que las instalaciones y

---

<sup>125</sup> La decisión había sido tomada por el Consejo en 1955.

servicios logísticos que aquella requería serían, si no suprimidos y/o desmantelados, reducidos a niveles mínimos. La Railway Act de 1993 abriría el acceso a las líneas principales de los operadores de máquinas de vapor, siempre que contasen con la preceptiva autorización del regulador, en nuestros días Network Rail, y existiese un corredor ferroviario disponible. No obstante los requisitos son tan exigentes que sólo una pequeña parte de las máquinas consigue circular por la red principal (Dunstone 2008).

Cada 10 años debe cambiarse o repararse una caldera y rara vez una locomotora está operativa la mitad del tiempo. De las aproximadamente 1.000 locomotoras de vapor existentes, menos de una cuarta parte están operativas. A título de ejemplo, el 1 de enero de 2001, 143 locomotoras tenían un certificado de caldera y de éstas sólo 25 estaba autorizadas a circular por la red principal. En 2006 la Mainline Steam Loco Operators Association (MSLO) tenía contabilizadas 50 locomotoras con posibilidades de licencia para la red principal. De ellas, tan sólo 22 tenían un certificado en vigor. El número de locomotoras con licencia de red principal ha permanecido estable desde principios de los años setenta del pasado siglo, debido a que la demanda creciente se ha encontrado con unas condiciones más estrictas para los operadores. Algunas estimaciones cifran en 20 días hombre el trabajo necesario para preparar una locomotora de la red principal para circular durante un sólo día. En estas condiciones, la tracción diesel juega un papel complementario y auxiliar nada desdeñable en los ferrocarriles turísticos, sin ella no podrían satisfacer la demanda de tracción vapor (ibíd.).

Durante los años ochenta y noventa del pasado siglo, la mayor parte de los ferrocarriles turísticos crearon sus propios talleres, en ellos se llevan a

cabo las tareas de mantenimiento, reparación y restauración de las locomotoras y coches; otros, por el contrario, se constituyeron como independientes<sup>126</sup>. En la *Tabla 18. Talleres de ferrocarriles turísticos en Gran Bretaña (2005)* se muestra un listado de los talleres existentes en 2005, tanto independientes como asociados a operadores ferroviarios.

Los ferrocarriles turísticos británicos también tienen productos dirigidos a los más pequeños, es el caso de los *Day Out with Thomas*, producidos bajo licencia de Gullane (Thomas) Limited<sup>127</sup>, propietaria de los derechos de *Thomas the Tank Engine & Friends*, la popular serie de TV (dibujos animados) iniciada en 1984. Para la ocasión, los trenes se revisten de azul intenso adquiriendo la apariencia antropomórfica propia de la serie. En 2005 hubo 150 *Thomas days* en los ferrocarriles turísticos y centros de vapor del país. En el Kent & East Sussex Railway (K&ESR)<sup>128</sup>, por poner un ejemplo, fueron 8 en 2009, un 7% de la cifra de negocio ese año (Baldwin 2010).

---

<sup>126</sup> Es el caso de los talleres del *Great Western Preservation Group* en Southall, al oeste de Londres, abierto en 1976 y en funcionamiento hasta principios de los noventa.

<sup>127</sup> Comprada por Hit Entertainment (HIT) en 2003.

<sup>128</sup> En sus orígenes Rother Valley Railway (ancho normal), fue propiedad del acaudalado Lt.Col. Stephens. Objeto habitual de la revista satírica *Punch*, era una línea casi de tebeo, habiendo escapado a la consolidación del sector en 1923; fue nacionalizada y clausurada parcialmente en 1954 (Dunstone 2008).

Tabla 18. Talleres de ferrocarriles turísticos en Gran Bretaña (2005)

Independientes	Asociados a un ferrocarril
Barrow Hill (cocheras)	Aviemore (Strathspey)
Birmingham, Tyseley (talleres)	Bo'ness (talleres SRPS)
Bressingham (talleres)	Bridgenorth (talleres SVR)
Butterley (talleres de restauración Princess Royal Class)	Buckfastleigh (talleres SDR)
Carnforth (talleres)	Bury (talleres East Lancashire)
Chappel (talleres de East Anglia)	Cheddleton (talleres Churnet Valley)
Crewe (talleres)	Churston (talleres Paington & Dartmouth)
Darlington (talleres)	Cranmore (talleres de coches de East Somerset)
Didcot (talleres GWS)	Grosmont (North York Moors)
Flour Mill (talleres adyacentes pero no conectados con el Dean Forest)	Haworth (talleres KWVR)
Ingrow (talleres VCT y Bahamas Loco. Soc.)	Llangollen (talleres)
NRM York (talleres)	Loughborough (talleres GCR)
NRM Shildom (coches y pequeñas reparaciones)	Minehead (talleres West Somerset)
Oswestry (talleres de la Cambrian Railways Trust)	Norchard (talleres Dean Forest)
Quainton Road (talleres)	Ropley (talleres Mid-Hants)
Southern Locomotives, Herston (talleres)	Shackerstone (talleres Battlefield Line)
Southal, London (talleres)	Sheffield Park (talleres Bluebell)
South Coast Steam, Portland (talleres)	Sible Hedingham (talleres Colne Valley)
Yeovil (cocheras)	Swanage (talleres)
	Tanfield (talleres)
	Toddington (talleres GWR)
	Weybourne (talleres NNR)

Fuente: Dunstone 2008, p.60.

Otro tipo de promoción destacable son los galas – *Gala Weekends* – que, iniciadas por el K&WVR en 1970, reúnen locomotoras (normalmente de vapor) de otros ferrocarriles a modo de celebración y homenaje al trabajo de los voluntarios; son además un evento turístico que atrae a aficionados de lugares distantes. La regularidad de las promociones es seguramente un indicador de la madurez de la industria y la competencia a la que se ve sometida.

El antiguo ferrocarril Lewes & East Grinstead (LEG)<sup>129</sup>, en la actualidad Bluebell Railway (BBR), es paradigmático de la industria británica de ferrocarriles turísticos y ejemplifica claramente los fundamentos del preservacionismo ferroviario en este país. Reabierto<sup>130</sup> en 1960, es propiedad de la Bluebell Railway Preservation Society (BRPS), entidad con más de 10.000 socios (de los que unos 900 trabajan como voluntarios) que promueve su conservación, funcionamiento y gradual extensión (principalmente hacia el Norte). La relación de puestos de voluntario en el BBR (v. tabla *ut infra*), puede considerarse representativa de la industria; con todo, hay perfiles que son propios de este ferrocarril, ej.: la construcción de locomotoras.

---

<sup>129</sup> De una longitud total de 11 millas (17,70 km), fue originalmente construido en ancho de vía estándar por The London Brighton and South Coast Company en 1882.

<sup>130</sup> Entre las estaciones Sheffield Park y Horsted Keynes.

Tabla 19. Puestos de voluntario en el Bluebell Railway (2009)

1. <i>Carriage presentation</i>	Presentación de coches
2. <i>Carriage and metal working, carpentry, etc.</i>	Carpintería y otros trabajos en coches y vagones
3. <i>Permanent way</i>	Vías y obras
4. <i>Buffet stewards</i>	Azafatos de buffet
5. <i>Railway extension</i>	Extensión del ferrocarril
6. <i>Musicians</i>	Músicos
7. <i>Civil engineering</i>	Ingeniería civil
8. <i>Electrical</i>	Electricidad
9. <i>Fencing</i>	Vallado
10. <i>Guards</i>	Guarda barrera
11. <i>Locomotive cleaning</i>	Limpieza de locomotoras
12. <i>Locomotive running</i>	Maquinista
13. <i>Locomotive works</i>	Construcción de locomotoras
14. <i>Shop</i>	Tienda
15. <i>Signals and telecommunications</i>	Señales y telecomunicaciones
16. <i>Signalmen</i>	Señalizadores
17. <i>Traffic Department – Station staff</i>	Dpto. de Tráfico – Personal de estación
18. <i>Traveling tickets inspectors</i>	Interventores
19. <i>Other vacancies</i>	Otros puestos

Fuente: Gibbard, M. 2009

La extensión a East Grinstead tiene prevista su entrada en servicio en la primavera de 2010, una vez finalice el levantamiento del vertedero de residuos sólidos urbanos de Imberhorne<sup>131</sup>. El ferrocarril es explotado en nuestros días por Bluebell Railway plc que, participada en un 77% por la BRPS, cuenta con más de 3.000 accionistas. The Bluebell Railway Trust, entidad sin ánimo de lucro se dedica a la financiación de causas relacionadas con el BBR. Muestra de los sofisticados medios financieros de las entidades de voluntariado en Gran Bretaña es, seguramente, la tercera

<sup>131</sup> Éste es uno de los casos de uso no lineal de vías cerradas señalados por Appleton (1970). Entre los años sesenta y principios de los setenta se depositaron unos 300.000 m<sup>3</sup> de basuras en la trinchera de Imberhorne que, en la actualidad, están siendo desenterradas y trasladadas a otro lugar. El coste estimado de la operación es de 4 millones de libras (4,66 millones de euros).



oferta pública de venta (OPV) de acciones de 2008<sup>132</sup> que, habiendo aumentado los recursos propios de Bluebell Railway plc en 670.000 libras (780.550 euros) (BRPS 2009a), facilitará la extensión a East Grinstead.

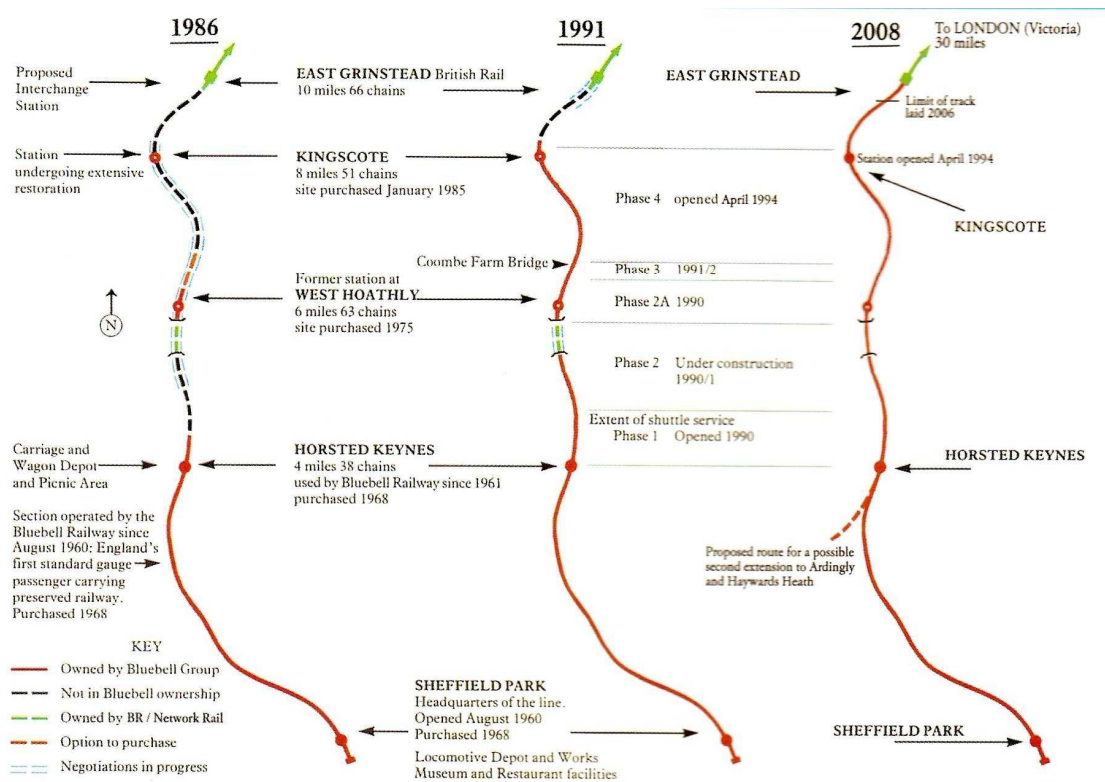
Una característica propia de los ferrocarriles turísticos es la práctica imposibilidad de su (re)apertura (desde el primer momento) en toda su extensión. En el Reino Unido, ya en los años setenta se hizo evidente que tal pretensión era financieramente insostenible, por ello, la extensión gradual de líneas restauradas es una estrategia común. En la Figura 4. *La extensión norte del Bluebell Railway*, se ilustra un caso particular de esta problemática.

Esto, lejos de ser algo negativo, ha demostrado ser una poderosa motivación para el voluntariado, que puede fácilmente dirigir su empeño hacia la consecución de un objetivo especialmente tangible y que tanto aporta, en términos de *grandeur*, a las entidades.

---

<sup>132</sup> Las anteriores fueron en 1986 y 1991.

Figura 4. La extensión norte del Bluebell Railway



Fuente: Bluebell Railway plc. 2008, p.4.

En los años 80 se hacía patente la necesidad de profesionalizar lo que hasta entonces había sido una cosa de aficionados. Bill McAlpine<sup>133</sup> (1981) se referiría al período anterior como “aquellos primeros años donde nada importaba” (Dunstone 2008, p.98), defendiendo una gestión profesional como en cualquier empresa privada. La ARPS nombró 1982 “Año de la Consolidación” y junto al Transport Trust lanzó una campaña de comunicación para aumentar la concienciación sobre la preservación de los ferrocarriles con el lema: “rescata, restaura, circula y repara”<sup>134</sup> (Dunstone 2008, p.122).

Desde 1986 el Transport Trust, en colaboración con la editorial Ian Allan, publica el anuario *Railways Restored*, hasta el día de hoy una guía

<sup>133</sup> Presidente del Railway Heritage Trust, entidad creada por BR en 1985.

<sup>134</sup> “Rescue-restore-run-repair” en el original.

de obligada consulta para el conocimiento en detalle de todos y cada uno de los ferrocarriles turísticos. En las tablas siguientes se ofrece una visión sinóptica de la industria según el tipo de sitio y el ancho de vía:

Tabla 20. Distribución del patrimonio ferroviario según tipo de sitio

	1970	1985	2005
Centros/museos	16	46	80
Ferrocarriles	15	45	71

Fuente: Dunstone 2008, p.123.

Tabla 21. Distribución de la red de ferrocarriles turísticos según el ancho de vía (en millas)

	1970	1985	2005
Ancho normal	27	133	282
Vía estrecha	70	100	137
Total	97	233	419

Fuente: Dunstone 2008, p.123.

La constitución en 1979 del Barry Steam Locomotive Action Group (BSLAG), para la compra de locomotoras de la célebre chatarrería<sup>135</sup>, es quizá el punto de inflexión que marca el inicio de un período de madurez en la industria. En 1981 se creó el Club Barry 21, con diversos representantes del “establecimiento” preservacionista (entre ellos representantes del negocio chatarrero) y llegaron a un acuerdo para concienciar a la opinión pública sobre la necesidad de la preservación, el fomento de la chatarrería a tal efecto (la restauración de unidades o abastecimiento de piezas) y recaudar fondos. Ello pone de manifiesto que los intereses de chatarreros y preservacionistas no tienen por qué ser incompatibles (Dunstone 2008).

<sup>135</sup> Situada en la isla de Barry, en Gales del Sur, es la mayor del país en desguace de material ferroviario.

Aunque en la gran mayoría de los casos la restauración y reapertura de ferrocarriles es obra del Tercer Sector, también existen casos en que la

Imagen 1. Billete de tren del BBR (2007)



BBR

iniciativa es de las autoridades locales. En 1981 las autoridades del Angus District Council, con ayuda del Scottish Tourist Board y el Tayside Regional Council, procedieron a la compra y posterior reapertura (en 1992) del ramal de cuatro millas del Caledonian Railway. En el noreste de Inglaterra, el ramal de ancho normal entre Alston y Haltwhistle (de la línea Newcastle a Carlisle) fue comprado por el Cumbria County Council en 1979 y finalmente reabierto al tráfico en 1983 (ibíd.).

Una característica común de los ferrocarriles turísticos es su estructura corporativa dual, en la que una sociedad (anónima por acciones) se encarga de la explotación y otra (sin ánimo de

Imagen 2. Billete de tren del Bo'ness & Kinneil Railway (2008)



SRPS

lucro) se constituye como plataforma de apoyo y fórmula legal de la asociación. Ello tiene la ventaja de proporcionar la flexibilidad y versatilidad que, hoy en día, requiere la empresa moderna y, por otro lado, ofrecer un foro adecuado para la

canalización y expresión de los intereses de los socios y aficionados. Es el caso del Gloucestershire & Warwickshire Steam Railway (GWSR), el Bluebell Railway y otros.

En la tabla *ut infra* se ofrecen las magnitudes básicas de la industria en los tres últimos ejercicios disponibles. En los Gráficos 7 a 10 se muestra la

Tabla 22. Ferrocarriles turísticos británicos: magnitudes agregadas de la industria

Ingresos	2006	2007	2008
Ingresos de explotación (millones £)	57,98	77,00	71,00
(millones €)	(67,64)	(89,83)	(82,83)
Origen de los ingresos (%)			
Trenes	57	52	54
Catering	14	13	15
Tiendas	14	13	13
Otros	15	22	18
Operaciones (millones)			
Visitantes total <sup>136</sup>	7,9	8,3	8,5
Visitantes trenes <sup>137</sup>	6,5	7,8	8,5
Pasajeros <sup>138</sup>	5,7	5,7	6,1
Viajes pasajeros	14,2	13,3	13
Millas pasajeros	118	100	95
Pasaj. Trenes milla	1,3	1,2	1,1
Recursos humanos			
Empleados	1.639	1.717	1.694
Voluntarios	14.699	14.954	16.291
PETC	2.863	2.925	3.265
Operadores	114	116	113
Operadores AN	74 <sup>139</sup>	74	70
Operadores OA	40	42	43
Dimensión de las infraestructuras			
Millas AN	330		331
Estaciones AN	208		205
Millas OA	157		168
Estaciones OA	141		151
Millas Total	487		500
Estaciones Total	349		367

Fuente: HRA (2008; 2009; 2010a)

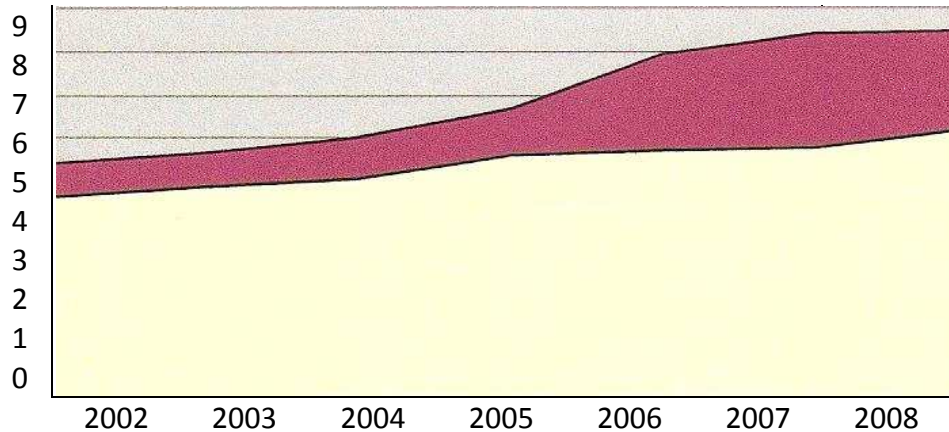
<sup>136</sup> Ferrocarriles turísticos, centros de vapor y museos.<sup>137</sup> Visitantes a ferrocarriles turísticos.<sup>138</sup> Pasajeros de trenes turísticos.<sup>139</sup> Ese año 87 entidades miembro de ancho normal y 35 de vía estrecha.

Notas:

1. AN: ancho normal, OA: otros anchos.
2. PETC: Personal Equivalente a Tiempo Completo

evolución de las cifras de visitantes y pasajeros, de ingresos, y del personal de la industria (tanto voluntario como asalariado) en los últimos seis años.

Gráfico 7. Evolución del número de visitantes y pasajeros (millones)



Fuente: HRA (2009; 2010a), Annual Statistical Return

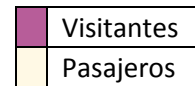
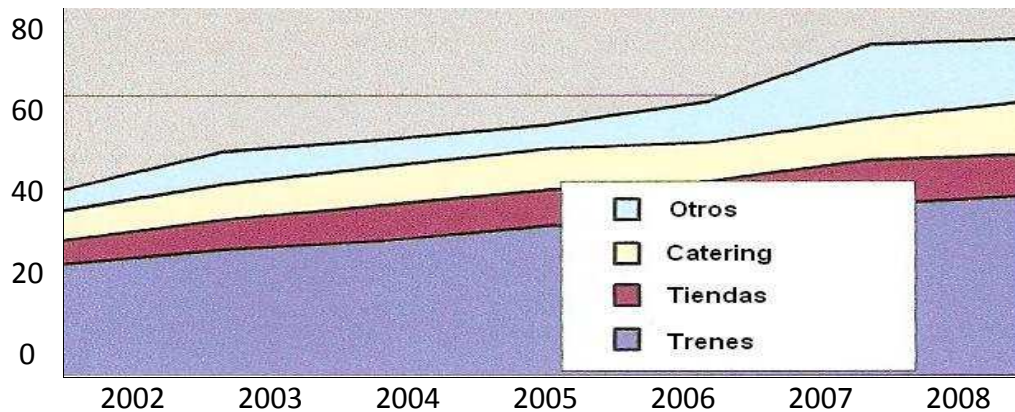
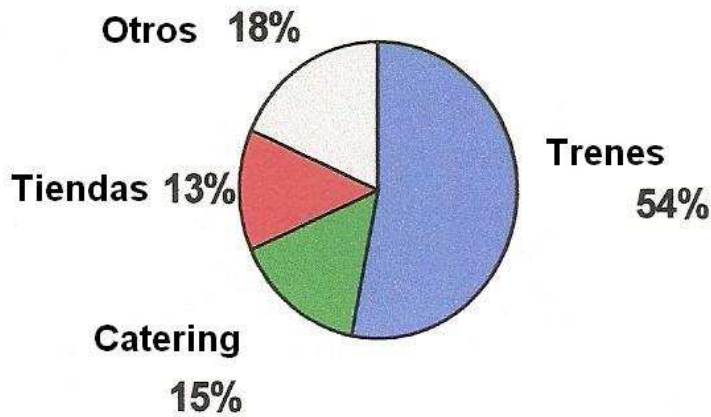


Gráfico 8. Evolución de los ingresos (millones £)



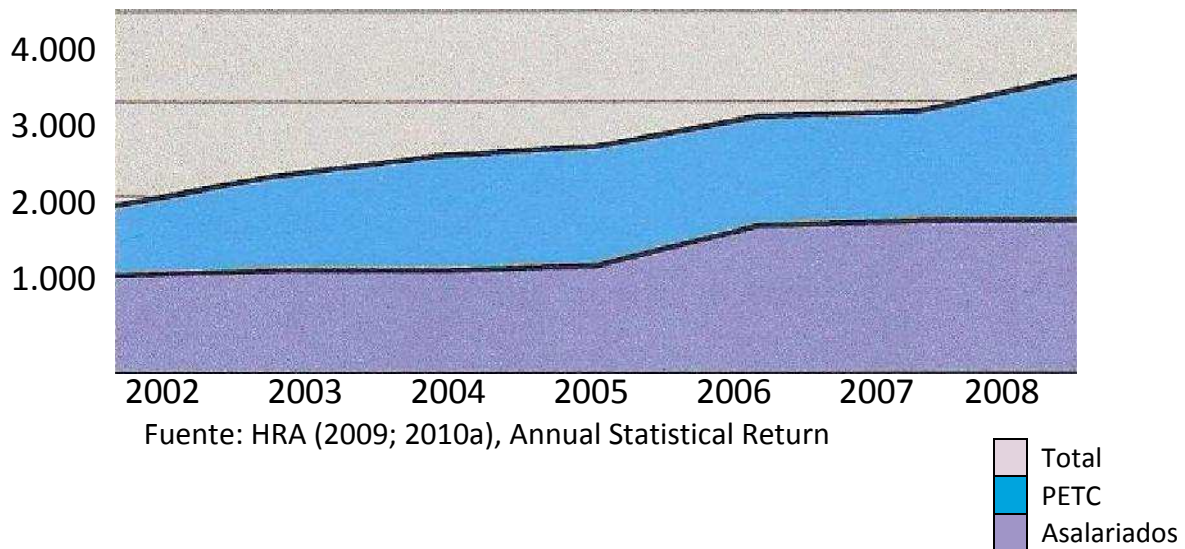
Fuente: HRA (2009; 2010a), Annual Statistical Return

Gráfico 9. Origen de los ingresos



Fuente: HRA (2009; 2010a), Annual Statistical Return

Gráfico 10. Evolución del personal (miles)



Si bien el sector de ferrocarriles turísticos en Gran Bretaña genera unos ingresos totales de 79 millones de libras los efectos indirectos sobre el sector turismo (a nivel local) ascendieron a 320 millones de libras (HRA 2010b, p.1).

En la Tabla 23. *Ferrocarriles turísticos ingleses* se muestran los resultados de un estudio de VisitEngland sobre los ferrocarriles turísticos, en ella se muestra la evolución de las visitas a los 10 principales durante el quinquenio 2004/08 y el precio de los billetes. El West Somerset Railway, el de mayor longitud del país, es el que recibe más visitas y tiene una tarifa

más alta. La relación no es exhaustiva sino que se corresponde con una muestra de 24 atracciones que han respondido al cuestionario. El descenso general de un 4,81% de las visitas en 2008 – contra un crecimiento del PIB en el UK del 0,5% – sugiere que esta industria es más sensible al estado general de la economía, ya sea por la elasticidad renta, por el papel de las expectativas económicas o por ambas.

Tabla 23. Ferrocarriles turísticos ingleses

Atracción	2004	2005	2006	2007	2008	%	£
						2008 /07	Billete
West Somerset Railway	230.000	250.000	230.000	250.000	240.000	-4.0	13.40
Romney, Hythe & Dymchurch Railway	168.000	160.000	160.000	162.000	160.000	-1.2	12.00
North Bay Railway	ND	ND	ND	160.000	160.000	0.0	2.80
Mid-Hants Railway (Watercress Line)	128.000	129.778	134.817	150.395	131.878	-12.3	12.00
Kent & East Sussex Railway	96.063	95.530	97.737	95.074	88.129	-7.3	12.00
Bressingham Steam Museum & Gardens	67.876	71.247	70.725	86.155	81.364	-5.6	12.00
Chesewater Railway	30.100	36.500	36.700	54.617	49.345	-9.7	3.40
Bodmin & Wenford Railway	47.284	43.079	42.724	46.224	43.604	-5.7	10.00
Spa Valley Railway	27.525	30.001	ND	30.000	29.400	-2.0	6.00
Wells & Walsingham Railway	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	0.0	7.50

Fuente: adaptado de VisitEngland 2009, p.54.

En la tabla Tabla 24. *Ferrocarriles turísticos ingleses por regiones* se recogen los resultados del estudio de VisitEngland sobre 17 atracciones en seis regiones del país durante el mismo quinquenio. La producción de la industria se concentra en las dos regiones del Sur, en 2008 el 38,91% en el Sureste y el 27,74% en el Suroeste; entre ambas el 66,65%. Como en la tabla anterior, se registra un descenso del volumen de visitas en 2008, en este caso del 5,36%.



Tabla 24. Ferrocarriles turísticos ingleses por regiones

Atracción	Región	Categoría	2004	2005	2006	2007	2008	% 08/07	Entrada £
<b>East</b>									
Bressingham Steam Museum & Gardens	EAST	FC	67.876	71.247	70.725	86.155	81.364	-5,6	12,00
Leighton Buzzard Railway	EAST	FC	20.316	18.768	ND	20.161	16.360	-18,9	7,00
Wells & Walsingham Railway	EAST	FC	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	0,0	7,50
<b>East Midlands</b>									
Lincolnshire Wolds Railway	EM	FC	ND	ND	ND	8.000	8.500	6,3	Gratis
Northampton & Lampport Railway	EM	FC	14.642	ND	14.894	15.361	11.411	-25,7	3,80
Stapleford Miniature Railway	EM	FC	ND	ND	ND	5.000	5.500	10,0	5,00
<b>South East</b>									
Bredgar & Wormshill Light Railway	SE	FC	4.696	5.390	5.944	6.046	5.262	-13,0	7,50
Kent & East Sussex Railway	SE	FC	96.063	95.530	97.737	95.074	88.129	-7,3	12,00
Mid-Hants Railway (Watercress Line)	SE	FC	128.000	129.778	134.817	150.395	131.878	-12,3	12,00
Romney, Hythe & Dymchurch Railway	SE	FC	168.000	160.000	160.000	162.000	160.000	-1,2	12,00
Spa Valley Railway	SE	FC	27.525	30.001	ND	30.000	29.400	-2,0	6,00
<b>South West</b>									
Bodmin & Wenford Railway	SW	FC	47.284	43.079	42.724	46.224	43.604	-5,7	10,00
Swindon & Crickdale Railway	SW	FC	10.500	14.000	15.207	14.063	12.040	-14,4	5,00
West Somerset Railway	SW	FC	230.000	250.000	230.000	250.000	240.000	-4,0	13,40
<b>West Midlands</b>									
Bratch Pumping Station	WM	FC	ND	ND	ND	3.000	3.000	0,0	4,00
Chasewater Railway	WM	FC	30.100	36.500	36.700	54.617	49.345	-9,7	3,40
<b>Yorkshire and Humber</b>									
North Bay Railway	Y&H	Otras	ND	ND	ND	160.000	160.000	0,0	2,80

Fuente: VisitEngland 2009, p.86.

#### 4.4.1. La organización de la industria

La tabla *ut infra*, donde se recoge la dotación de material rodante según ancho de vía, da una buena idea de la entidad de la industria.

Tabla 25. Stock de material rodante 2006/08

	2006			2007			2008		
	AN	OA	Total	AN	OA	Total	AN	OA	Total
Locomotoras de vapor	509	219	728	508	259	767	508	259	767
Locomotoras diesel	606	287	893	990	598	392	598	392	990
Automotores (DEMU) <sup>140</sup>	244	9	253	273	225	48	225	48	273
Coches	1.272	651	1.923	1.909	1.279	630	1.279	630	1.909
Vagones	2.502	1.138	3.640	3.877	2.553	1.324	2.553	1.324	3.877

Fuente: HRA (2008; 2009; 2010), Annual Statistical Return

En los años noventa, la creciente regulación del sector constituía un desafío para la industria. En un principio la actuación del HM Railway Inspectorate estaba sometida a la Health and Safety at Work Act de 1974, que además otorgaba poderes al Secretario de Estado para establecer límites de velocidad<sup>141</sup>, cargas máximas por eje y un seguro de responsabilidad civil con cobertura determinada. La ley anterior ha sido posteriormente desarrollada por normas legales de rango inferior como la *Management of Health & Safety at Work Regulations* de 1999<sup>142</sup> y otras, más específicas, como la *Railway Safety (Miscellaneous Provisions) Regulations* de 1997. Por otra parte, la *Railways and Transport Safety Act* de 2003 transfirió las competencias en materia de investigación de accidentes a la *Rail Accidents Investigation Branch* del *Department of Transport*, con excepción de los ferrocarriles no atravesados por una vía pública. Las *Railways and Other Guided Transport Systems (Safety)*

<sup>140</sup> Diesel-electric Multiple-Unit

<sup>141</sup> En la actualidad 25 mph (40 km/h).

<sup>142</sup> De transposición de la Directiva 89/391/EEC de Seguridad y Salud en el Trabajo.

*Regulations* 2006 (ROGS), que eliminan determinadas atribuciones históricas del HM Railway Inspectorate, también se ha promulgado para la transposición de legislación comunitaria<sup>143</sup>.

Esta norma legal tiene un claro interés para nosotros en cuanto que, junto a su guía, distingue tres tipos de medios de transporte guiados por raíles:

- I. **Ferrocarril:** sistema de transporte (diferente al tranvía) con raíles paralelos, que sirven de base y guía a vehículos con ruedas de falanges, formando un carril mayor o igual a 350 mm; o cruzan una vía pública (en el mismo nivel o en uno diferente).
- II. **Tranvía:** un sistema de transporte usado íntegra o principalmente para el transporte de pasajeros, con raíles paralelos que sirven de base y guía a vehículos de ruedas con falanges; instalados íntegra o parcialmente en una vía o lugar accesible al público (incluyendo aquéllos a los que sólo se accede previo pago); y siempre que, en cualquier punto, la velocidad máxima permita al conductor detener el vehículo en la distancia frontal visible.
- III. **Ferrocarril turístico:** un ferrocarril que está en funcionamiento para preservar, recrear o simular ferrocarriles del pasado; demostrar o poner en funcionamiento material de tracción o rodante histórico, o de un tipo especial, y es exclusiva o principalmente usado con fines turísticos, educativos o lúdicos (ORR 2008b, p.3-4).

Para hacer frente a la creciente presión del marco regulatorio<sup>144</sup>, las organizaciones de la industria iniciaron un proceso de fusiones. La Association of Minor Railway Companies, constituida en 1938 entre los operadores que habían quedado fuera del proceso de consolidación de 1923, cambió su denominación por Association of Independent Railways (AIR) a principios de los ochenta. En 1996 se fusionaron la AIR y la ARPS dando lugar a la Association of Independent Railway Preservation

---

<sup>143</sup> La Directiva 2004/49/EC del Parlamento Europeo, sobre ferrocarriles comunitarios, que modifica la Directiva del Consejo 95/18/EC sobre licencia de explotación de ferrocarriles y la Directiva 2001/14/EC sobre la asignación de la capacidad de infraestructura, aplicación de un canon por su uso y certificación de seguridad.

<sup>144</sup> Prueba de ello sería el hecho de que los subcomités *Parliamentary Lobbying and Legal Services* y *Operating and Safety* llegaron a ser cruciales en la nueva entidad (Dunstone 2008).

Societies (AIRPS), desde 1998 denominada Heritage Railway Association (HRA) que representa a la industria en las islas británicas.

En 2006 la HRA reunía las siguientes categorías de miembros:

- 87 ferrocarriles de ancho normal y 35 de otros anchos<sup>145</sup>
- 15 museos y 8 centros de vapor
- 4 tranvías
- 65 grupos de locomotoras y 18 asociaciones de aficionados
- 14 otros/proyectos, etc.
- 20 miembros afiliados en el Reino Unido y 5 en el extranjero

La asociación declara su misión en los siguientes términos:

Promover los intereses de sus miembros en el sector de los ferrocarriles turísticos y culturales y fomentar las mejores prácticas en todos los campos.

1. Representar los intereses de sus miembros ante el Gobierno y otras instancias.
2. Mantener un alto nivel profesional requiriendo a sus miembros la adopción del Código de Prácticas de la HRA.
3. Proporcionar asesoramiento profesional, una información completa y cualquier otra ayuda y/o asistencia que pueda ser necesaria.
4. Proporcionar un fórum donde compartir información y experiencia organizando encuentros y seminarios.
5. Ayudar a los miembros a desarrollar su negocio.
6. Apoyar a los miembros en el desarrollo de políticas y prácticas formativas.
7. Fomentar la excelencia organizando premios y concursos.
8. Apoyar y asesorar a los miembros en los aspectos patrimoniales de su actividad, incluyendo el establecimiento y mantenimiento de políticas de colección, interpretación y archivo (HRA 2008, p.66).

---

<sup>145</sup> Estas cifras divergen de las aportadas por el ASS, lo que puede deberse a los miembros inactivos de la HRA. La categoría “ferrocarriles de otros anchos” se refiere normalmente a los de vía estrecha.

En relación con el punto 6, la HRA viene editando una serie de cuadernos formativos, hasta la fecha 39, que abarcan las diversas facetas implicadas en la explotación de los ferrocarriles turísticos y representan el saber hacer acumulado en la industria; una relación de los mismos puede consultarse en el Anexo 6. *Heritage Railway Association. Information Papers.*

La federación se organiza internamente en Comités, cada uno de ellos responsable de un área de trabajo especializada, en 2007 existían los siguientes:

Tabla 26. Comités de la Heritage Railway Association (HRA)

i. Desarrollo de negocios	vii. Operaciones y seguridad
ii. Educación	viii. Escocia
iii. Finanzas	ix. Formación
iv. Patrimonio	x. Tranvías
v. Asesoría jurídica	xi. HRA Irlanda
vi. Servicios a los socios	

Fuente: HRA. Annual Report 2008, p.65.

En 2000 la asociación se dotó de una Carta de Pasajeros y Visitantes que recoge el protocolo de actuación para proveer un estándar común de servicio al cliente. La misma establece que

Los miembros de la Asociación asumen los siguientes compromisos generales:

1. Proporcionar un servicio seguro y puntual.
2. Proporcionar un entorno limpio y seguro en los trenes y estaciones, museos y centros de vapor.
3. Proporcionar un servicio con profesionalidad y cortesía.
4. Tratar las quejas y reclamaciones de forma cortés y con eficacia.

5. En la medida en que sea razonablemente posible, avisar con antelación de cualquier cambio en los servicios programados, instalaciones de transbordo y horario de apertura.

En caso de cualquier incidencia en los servicios programados, los miembros se comprometen a:

1. Hacer todo lo posible para avisar del normal restablecimiento del servicio.
2. Asegurarse de que se ha reducido al mínimo cualquier posible molestia a los pasajeros.
3. Mantener a los pasajeros y visitantes informados en todo momento tal como las circunstancias permitan.
4. Ayudar a concertar medios de transporte alternativos u otros servicios en caso de necesidad siempre que sea posible (HRA 2008, p.68).

Tabla 27. Organizaciones a las que pertenece la Heritage Railway Association (HRA)

<ol style="list-style-type: none"><li>1. Association of Community Rail Partnerships (ACORP)</li><li>2. Association UK's Inbound Tourism Industry (UK Inbound)</li><li>3. Association of Independent Museums (AIM)</li><li>4. Institution of Railway Operators</li><li>5. European Federation of Museum and Tourist Railways (FEDECRAIL)</li><li>6. Heritage Link</li><li>7. International Association of Transport and Communication Museums (IATM)</li><li>8. Railway Industry Advisory Council – RIAC (miembro observador)</li><li>9. Special Subject Network for Inland Transport (SSNIT)</li><li>10. Railway Forum</li><li>11. Tourism Alliance</li></ol>
---

Fuente: HRA Annual Report 2008, p.3.

La HRA pertenece a las organizaciones de la tabla *ut supra*, tanto británicas como internacionales, dedicadas a diversos fines (ferrocarriles, patrimonio, turismo).

En los últimos años, la disponibilidad de fondos públicos ha producido una inversión en la industria que, a su vez, ha necesitado más personal (voluntario). El proceso ha sido retroalimentado, al entenderse desde instancias oficiales que, la conservación del patrimonio ferroviario, era una demandada social; espontáneo; empírico; iniciativa de la sociedad civil y no del gobierno; local más que nacional, cosa de aficionados más que de profesionales (Dunstone 2008).

#### 4.5.El marco regulatorio de los ferrocarriles turísticos británicos

En materia de transporte ferroviario (circulación de trenes), los estados miembros transponen e implantan la normativa europea, Directivas y Reglamentos respectivamente, agrupados en Paquetes Ferroviarios; hasta el día de hoy tres. La European Railway Agency se encarga de coordinar grupos de expertos técnicos para la búsqueda de soluciones comunes en materia de seguridad e interoperabilidad (ORR 2009).

##### 4.5.1. Legislación sobre seguridad e higiene en los ferrocarriles británicos

Diferentes normas legales<sup>146</sup> afectan a la industria ferroviaria y la *Office for Rail Regulation* (ORR), organismo regulador de la industria ferroviaria británica (ORR 2008a):

a) Railways Act 1993 (RA93)

Esta ley contiene la mayoría de las funciones de la ORR, entre ellas:

- Licencias
- Acuerdos de acceso

---

<sup>146</sup> Pueden ser consultadas en la *Office of Public Sector Information* (OPSI).

- Revisión de los precios por acceso
- Ejecución

Por otro lado, en la sección cuarta contiene las obligaciones legales de la ORR, la cuales deben ser observadas por la misma en el ejercicio de sus funciones.

#### b) Railways Act 2005

En gran medida modifica la Railways Act 1993 e introduce una serie de cambios en el marco regulatorio, entre los cuales:

- Modificación del marco legal para la revisión periódica de los costes de acceso.
- Transferencia de la regulación ferroviaria en materia de seguridad e higiene del *Health and Safety Executive* (HSE) a la ORR.
- Atribución a la ORR de competencias adicionales, entre ellas su intervención en el cierre de líneas.
- Transferencia de las competencias ejecutivas y de control de la concesión, relativas a la protección del consumidor, de la *Strategic Rail Authority*.
- Funciones de consejo y asistencia al Secretario de Estado para el Transporte, el Gobierno de Escocia y la Asamblea Nacional de Gales.

#### c) Health and Safety at Work etc. Act 1974 (HSWA)

Es la norma fundamental en materia de seguridad e higiene en el trabajo. Establece obligaciones generales para los empresarios, las personas en control de instalaciones, fabricantes y empleados. Las *regulations* (reglamentos) que desarrollan esta ley contienen disposiciones más detalladas.



La Ley establece el marco regulatorio de la seguridad e higiene en el trabajo en el Reino Unido, el cual afecta a la ORR en tanto que ente regulador de la industria ferroviaria.

d) The Railways and Other Guided Transport System (Safety) Regulations 2006 (ROGS)

Este reglamento implementa los requisitos de seguridad para operadores ferroviarios y gestores de infraestructuras. En líneas generales, dispone la obligación de mantener un sistema de gestión de la seguridad y estar en posesión de un certificado/autorización de seguridad emitido por la ORR, para que se les conceda permiso para operar.

La norma también establece medidas para la seguridad en el diseño de nuevos vehículos e infraestructuras, imponiendo controles en trabajos críticos para la seguridad.

e) The Level Crossing Act 1983.

Ley que establece el contenido detallado que deben tener las *crossing orders* (órdenes de paso a nivel) para la protección de los usuarios.

f) The Railways (Interoperability) Regulations 2006

ORR es la autoridad ejecutiva para estas normas que implementan Directivas Europeas y cuyo objeto es crear prácticas y estándares operativos comunes para los ferrocarriles europeos.

g) The Competition Act 1998

Prohíbe ciertos tipos de prácticas comerciales que pueden perjudicar a los consumidores y la competencia en general. La ORR es la autoridad competente cuando estas prácticas se llevan a cabo en servicios relacionados con los ferrocarriles.

h) The Freedom of Information Act 2000

En tanto que ente público, la ORR está sujeta a la Freedom of Information Act (FOI). Esta ley otorga a los particulares el derecho de acceso a cualquier tipo de información archivada en poder del ente a fin de fomentar un espíritu de apertura y transparencia. En circunstancias normales, la ORR debe responder a las peticiones de información en 20 días hábiles.

i) The Enterprise Act 2002

Contiene disposiciones relativas a la ley de competencia y protección del consumidor. Otorga a la ORR el poder de trasladar casos de mercados ferroviarios (o relacionados con el ferrocarril) que no funcionen bien y perjudiquen al consumidor a la *Competition Commission*. La Ley también otorga competencias al ente para tratar reclamaciones colectivas de organizaciones de consumidores sobre problemas relacionados con los ferrocarriles.

j) The Health and Safety (Enforcing Authority for Railways and Other Guided Transport Systems) Regulations 2006 (EARR 2006)

Este reglamento hace de la ORR la autoridad ejecutiva en los aspectos de la *Health and Safety at Work etc. Act* que afectan a los ferrocarriles. De esta forma, el ente tiene poderes para emitir *enforcement notices* y actuar como ministerio fiscal en casos de incumplimiento de la legislación de seguridad e higiene que afecta a los ferrocarriles.

k) Railways (Access and Management) Regulations 2005

Este reglamento implementa la Directiva Europea que abre el acceso a instalaciones previamente exentas como puertos, terminales, y otros depósitos de tránsito y redes. Da a los interesados el derecho a recurrir ante la ORR en caso de denegación o discriminación en el acceso a instalaciones.

l) Railways (Licensing of Railway Undertakings) Regulations 2005

Reglamento que otorga a la ORR las competencias para emitir licencias europeas y *Statements of National Provisions* (SNRP). Las licencias europeas son válidas en todo el ámbito de la UE, las SNRP se circunscriben al territorio británico.

m) The Railway Safety Levy Regulations 2006

Este reglamento otorga competencias al ente para cobrar un canon a las empresas de servicios ferroviarios destinado a la financiación de la seguridad en los ferrocarriles.

n) Railway and Transport Safety Act 2003 (RATS)

Esta ley, entre otras cosas, hace desaparecer el *Rail Regulator* y crea la propia ORR.

o) Reporting of Injuries, Diseases and Dangerous Occurrence Regulations 1995 (RIDDOR)

Este reglamento establece la obligación de los administrados de notificar a la ORR incidentes significativos en materia de seguridad e higiene en los ferrocarriles.

p) Transport Act 2000

Esta ley ha sido modificada en gran medida por la Railways Act 2005, que modifica la Railways Act 1993, otorgando poderes al ente (en determinados casos) para obligar a los operadores o propietarios de instalaciones ferroviarias a la construcción de nuevas instalaciones o la mejora de la ya existentes.

#### 4.5.2. La evolución del marco regulatorio en el Reino Unido

Las competencias de regulación de la industria ferroviaria en materia de seguridad e higiene en el trabajo, anteriormente en manos de los *Health and Security Commission* (HSC) and *Health and Security Executive* (HSE), fueron transferidas a la ORR el 1 de abril de 2006, y con ellas la *Her Majesty's Railway Inspectorate* (HMRI), órgano creado en 1840 (entonces *Railway Inspectorate*) (Callaghan 2006).

La HMRI estuvo incardinada en el *Department of Transport* (DoT) hasta diciembre de 1990. A raíz de unos accidentes ferroviarios en 1987 y 1988, que pusieron en duda su competencia en el uso de modernas técnicas de evaluación del riesgo para la gestión de la seguridad en los ferrocarriles, fue transferido a las HSC/E.

La privatización de los ferrocarriles se llevó a cabo entre 1993 y 1996, cuando la industria sufrió una profunda reestructuración y British Railways (BR) fue dividida en más de 100 empresas diferentes. El proceso supuso un importante desafío para las HSC/E que debieron proceder al establecimiento de un marco regulatorio que, a partir de entonces, afectaría a la forma en que la nueva industria gestionaría los riesgos. El documento de la HMRI *Ensuring Safety on Britain's Railways* fue fundamental para el estudio de las implicaciones de la privatización en materia de seguridad e higiene (ibíd.).

##### *Safety case regime* (Régimen de casos de seguridad)

La piedra angular de este sistema fue el reglamento *Railway (Safety Case) Regulations* 1994, por el cual los operadores tenían obligación de mantener y evaluar un *safety case* (manual de seguridad para casos de emergencia) que explicara cómo pensaban gestionar el riesgo de las operaciones. Tan importante como lo anterior, también se les requería

explicar cómo pensaban gestionar los interfaces (tras la privatización) con los nuevos operadores (Callaghan 2006).

*Permissioning regime: Approvals* (Régimen de permisos: aprobación)

Otro importante hito en el desarrollo de un régimen mejorado de regulación de la seguridad fue el *Railways and Other Transport Systems (Approved Works, Plant and Equipment) Regulations 1994*, más conocido como ROTS, que establecía que todo material rodante o infraestructura que supusiera un riesgo significativo había de ser evaluado y aprobado por la HMRI antes de su entrada en funcionamiento. Este reglamento racionalizaba la legislación anterior, como la *Transport Act 1992* y la *Road and Rail Traffic Act 1933* (Callaghan 2006).

*Railway Safety Regulations 1999: Mark I Rolling Stock and Train Protection and Warning System (TPWS)* (Reglamento de Seguridad Ferroviaria de 1999).

Probablemente la legislación ferroviaria más importante aprobada tras la privatización sean las *Railway Safety Regulations 1999*. El TPWS introdujo una de las mejoras más significativas en seguridad ferroviaria, lo que no habría sido posible sin las medidas propuestas por la HSC y ejecutadas por el HSE (Callaghan 2006).

Entre 1997 y 2002 cuatro graves accidentes ferroviarios pusieron de manifiesto las tensiones causadas por los interfaces entre Railtrack<sup>147</sup> y las *train operating companies* (TOC), entre las TOC y las *train maintenance companies*, y entre Railtrack y las empresas contratistas del mantenimiento de vías. Las recomendaciones de la comisión pública de investigación constituida tras los accidentes dieron finalmente lugar al *Rail Safety and Standards Board* (RSSB) y el *Rail Accident Investigation Branch* (RAIB) (ibíd.).

---

<sup>147</sup> El anterior administrador de infraestructuras ferroviarias que entró en un proceso de concurso de acreedores en 2001 y fue disuelto a finales de 2002.

En lo que se refiere a la HMRI, cabe señalar que sus capacidades se han ido reforzando con el tiempo; si cuando en 1990 fue transferido al HSE contaba con 27 inspectores, 16 años después – en vísperas de su traspaso a la ORR – contaba con 117.

Uno de los cambios regulatorios más significativos de los últimos años en materia de seguridad ha sido la entrada en vigor del reglamento ROGS (2006) con fecha de 1 de octubre de 2008, tras un período transitorio de dos años. El reglamento traspone la Directiva Europea de Seguridad Ferroviaria (2004/49/EC), simplifica y moderniza la normativa ferroviaria en vigor, y sustituye las antiguas ROTS de 1994. Además, guarda estrecha relación con el paquete de medidas de interoperabilidad desarrollado por el DoT. En resumidas cuentas, el nuevo reglamento aplica el principio de que “el que contamina paga”; es decir, en adelante los operadores serán responsables de verificar que sus planes para mejorar la seguridad son adecuados (ibíd.).

El *Railway Industry Advisory Committee* (RIAC), creado en 1978, es un órgano consultivo de la ORR (anteriormente de la HSC) a la que asesora en materias de seguridad e higiene ferroviaria y sobre nueva normativa y manuales, reuniéndose tres veces al año. Su trabajo está orientado a la mejora de la seguridad e higiene en la industria ferroviaria y otros asuntos similares (ibíd.).

#### 4.5.3. Del ROTS 1994 al ROGS 2006

---

El nuevo reglamento de seguridad ferroviaria, ROGS 2006, que entró en vigor en octubre de 2008 (tras un período transitorio de dos años para los ferrocarriles turísticos), ha sido un caballo de batalla entre la HRA y el regulador ferroviario. Aquélla había estado haciendo *lobby* ante la ORR para que se le concediera un trato de excepción – dada la obvia particularidad de la industria de ferrocarriles turísticos – y seguir sujetos al reglamento ROTS de 1994.

Chris Bolt, Presidente de la ORR, escribiría una carta al David T. Morgan, Presidente de la HRA, el 29 de octubre de 2007 donde descartaba tal eventualidad y le confirmaba la determinación de someter a toda la industria ferroviaria a un sistema único de verificación de seguridad:

Tras una pormenorizada consideración del asunto, pensamos que la verificación de seguridad es la forma más apropiada de asegurar la integridad inicial de vehículos nuevos o modificados y la infraestructura en los ferrocarriles turísticos.

No creemos que la aplicación de la verificación de seguridad imponga a la industria costes inesperados, inapropiados o más allá de lo razonable, máxime cuando la necesidad de verificación formal será previsiblemente baja. La normativa sólo requiere verificación de seguridad cuando un operador decide realizar cambios que, simultáneamente, sean nuevos y supongan un riesgo significativo. Según nuestras estimaciones, el proceso deberá ser aplicado unas 20 veces al año en el sector de ferrocarriles turísticos... (Bolt 2007, p.1-2).

Y prosigue explicando los principios generales que justifican la introducción de los cambios:

Creemos que el sector puede y debe situarse al nivel del resto de la industria ferroviaria, y de otras, y asumir la responsabilidad de la gestión de todo riesgo derivado de la introducción de equipos nuevos o modificados; siendo nuestro papel, en tanto que regulador en materia de seguridad, asegurar que se introducen las medidas oportunas y son observadas. El enfoque del reglamento ROGS está en línea con la forma en que la legislación de seguridad e higiene es aplicada en el resto de la industria ferroviaria y en otras industrias donde la idea subyacente es que aquéllos que crean un riesgo son quienes están en mejor disposición para gestionarlo (ibíd., p.2).

#### 4.5.4. Manual del reglamento ROGS 2006

---

Para la implantación de esta norma, la ORR publica una *guide/guidance* (manual) que, no siendo de obligado cumplimiento, tiene por fin ayudar a quienes se pueden ver afectados por el nuevo reglamento.

El nuevo reglamento, como se ha dicho, traspone la Directiva Europea de Seguridad Ferroviaria (2004/49/EC), la cual pretende eliminar las barreras a la libre prestación de servicios internacionales de transporte creando un marco común para la seguridad ferroviaria en Europa. La misma se une a las Directivas Europeas de Interoperabilidad que tienen por objeto la eliminación de los problemas técnicos de la circulación de trenes entre estados miembros.

El ROGS entró en vigor en 2006 aun con un período transitorio de dos años para los ferrocarriles turísticos. Además de trasponer la directiva comunitaria, el regulador aprovechó la ocasión para introducir un marco común de seguridad para otros medios de transporte guiados (ej.: tranvías y ferrocarriles turísticos) y modificar la normativa sobre seguridad en trabajos críticos.

La entrada en vigor del reglamento afecta a diferentes normas relativas a la seguridad en los ferrocarriles:

1. *The Railways (Safety Case) Regulations 2000.*
2. Sustituye a *The Railways (Safety Critical Work) Regulations 1994.*
3. Modifica *The Railways and Other Transport Systems (Approval of Works, Plant and Equipment) Regulations 1994.*

Según la norma, existen diferentes tipos de obligados:

a) *Transport undertaking* (transportista): cualquier persona u organización que opera un vehículo en relación con cualquier



infraestructura. Personas u organizaciones que sólo realizan operaciones en “engineering possessions” (secciones de una vía cerradas al tráfico por labores de mantenimiento) no están incluidas en esta denominación. Por consiguiente, sólo le son aplicables algunas disposiciones del ROGS (v. Tabla 28. *Parte del ROGS aplicable según el sistema de transporte*).

b) *Infrastructure manager* (administrador de infraestructuras) es cualquier persona u organización que, de forma simultánea, cumple estas dos condiciones:

- Es responsable del desarrollo y mantenimiento de una infraestructura (sin incluir las estaciones) o de la gestión y operaciones de una estación.

- Gestiona o usa la infraestructura o estación, o permite su uso, para las operaciones de un vehículo.

c) *Transport operator* (operador de transporte): se refiere a cualquier *transport undertaking* o *infrastructure manager*. A los efectos del manual, es a veces abreviado como “operator”.

El manual explica las obligaciones de los operadores, quien es responsable de determinados particulares y ofrece referencias para más detalle. A continuación detallamos las disposiciones más relevantes del ROGS según el citado manual:

1. *Safety management systems* (Sistemas de gestión de la seguridad)

El ROGS obliga a los operadores a desarrollar un sistema de gestión de la seguridad que debe cumplir determinados requisitos. El sistema debe adaptarse al tamaño y naturaleza del negocio.

2. *Safety verification* (verificación de seguridad)

Los operadores deben demostrar que tienen establecidos procedimientos para la introducción de vehículos nuevos o modificados o

infraestructura en condiciones de seguridad. Si los estándares europeos a estos efectos (“especificaciones técnicas de interoperabilidad”) no son aplicables y puede existir un riesgo nuevo, o un aumento significativo del ya existente, se debe someter el proyecto a un proceso de aseguramiento de la seguridad (“verificación de seguridad”) que implica la intervención de una “independent competent person”. Por consiguiente, son ahora los operadores – y no la ORR – los responsables de la seguridad de un proyecto.

3. *Safety certificates and authorisations* (certificados de seguridad y autorizaciones)

Los safety cases detallados han sido sustituidos por certificados de seguridad de más alto nivel (para *transport undertakings*) y autorizaciones (para *infrastructure managers*). Los interesados deben describir cómo su sistema de gestión de la seguridad les permite operar sus sistemas de transporte en condiciones seguras, con todo, tienen que proporcionar menos detalles que en los *safety cases* sobre sus procesos individuales. Los sectores de bajo riesgo – tranvías y sistemas de transporte que no superen velocidades superiores a 25 mph (40 km/h)<sup>148</sup> – no necesitan certificados de seguridad, sin embargo, deben tener establecido un sistema (escrito) de gestión de la seguridad.

4. *Risk assessments* (evaluaciones de riesgo)

El ROGS obliga a los operadores de transporte a llevar a cabo evaluaciones de riesgo y establecer las medidas que hayan identificado como necesarias para el funcionamiento en condiciones seguras del sistema de transporte.

---

<sup>148</sup> Entre ellos los ferrocarriles turísticos.

5. *Annual safety reports* (informe anual de seguridad)

Todo operador de transporte en posesión de un certificado de seguridad o autorización debe presentar ante la ORR un informe anual sobre la seguridad *ex post* de sus operaciones.

6. Colaboración

El ROGS obliga también a los operadores a trabajar juntos para asegurar que el sistema de transporte funcione en condiciones seguras.

7. *Safety critical work* (trabajo crítico de seguridad)

Según el ROGS, los operadores y sus contratistas tienen el deber de asegurar que los empleados que lleven a cabo tareas críticas de seguridad tienen las competencias adecuadas y la capacidad necesaria. También son responsables de asegurar que estos empleados no se vean afectados por la fatiga (cansancio extremo).

La tabla *ut infra* muestra qué parte del ROGS es aplicable a cada uno de los sistemas de transporte. En la fila superior se muestran las distintas obligaciones según el reglamento y no tiene en cuenta aquéllas similares de cualquier otra norma de seguridad.

- Las casillas verdes indican que la obligación es aplicable a ese sistema de transporte.
- Las rojas indican que la obligación no es aplicable a ese sistema de transporte.
- Las amarillas indican que la obligación es aplicable a ese sistema de transporte en determinadas circunstancias.

Tabla 28. Parte del ROGS aplicable según el sistema de transporte

Obligación / Operación	Obligación de colaborar	Gestión de trabajos críticos para la seguridad	Evaluación de riesgos	Sistemas de gestión de la seguridad	Certificado de seguridad o autorización	Informe anual de seguridad
Ferrocarriles convencionales	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Ferrocarriles no convencionales y otros sistemas de transporte operando > 40 k/h (ferrocarriles ligeros, metro)	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Ferrocarriles no convencionales y otros sistemas de transporte operando < 40 k/h (ferrocarriles turísticos)	✓	✓	✓	✓	Sólo para aquella parte de las operaciones en líneas convencionales	Sólo para aquella parte de las operaciones en líneas convencionales
Tranvías	✓	✓	✓	✓		
Trabajos en apartaderos	✓	✓	Sólo si el apartadero es parte del sistema de transporte			
Trabajos en tramos de obras	✓	✓				
Trabajos en depósitos	✓	Algunos trabajos en vehículos				

Fuente: ORR 2007. *The Railways and Other Guided Transport Systems (Safety) Regulations 2006 (ROGS). A guide to ROGS.*

Aparte de las normas de obligado cumplimiento, las autoridades británicas vienen publicando desde 1840, fecha en que se creó el *Railway Inspectorate*, un manual de buenas prácticas para la construcción y operación de ferrocarriles. Su última revisión y actualización se llevó a cabo en 1950, siendo entonces editado por el *Department of Transport* con el título de *Railway Construction and Operation Requirements for*

*Passengers lines and Recommendations for Goods Lines*, más conocido en la industria ferroviaria como “Blue Book” o simplemente los “Requirements”, a pesar de su carácter meramente indicativo y no de norma imperativa.

Desde entonces, algunas partes del “Blue Book” han sido revisadas y reeditadas, sobre todo las secciones referentes a los pasos a nivel y *structural clearances* (zonas libres estructurales). Con todo, dado que algunas partes del documento estaban claramente desfasadas, la HMRI lideró la creación de uno nuevo, tanto en contenido como en enfoque.

De este modo se publicó un nuevo manual, *Railway Safety Principles and Guidance* (RSPG) 1996, con dos partes diferenciadas. La Parte 1 contiene una serie de principios de seguridad del más alto nivel y explica los factores que deben ser tenidos en cuenta para su implementación. La Parte 2 ofrece asesoramiento específico y detallado sobre determinados aspectos de la construcción de ferrocarriles y tranvías, desarrollando así lo expuesto en la Parte 1; del mayor interés para nosotros, la sección H trata de los *Minor railways*<sup>149</sup>.

Por supuesto, el manual no es de obligado cumplimiento, aunque dado que recoge el saber hacer y las buenas prácticas de la industria ferroviaria, es evidentemente aconsejable seguir sus indicaciones. Su uso es suplementario de la legislación ferroviaria de Inglaterra y Gales, así como de Escocia.

#### 4.5.5. *Minor Railways* (ferrocarriles menores)

El RSPG tienen por objeto servir de ayuda y orientación a quienes estén involucrados en el diseño, construcción y operación de trabajos, tanto

---

<sup>149</sup> Entre ellos los ferrocarriles turísticos.

nuevos como modificados, plantas y equipos con capacidad de afectar a la seguridad de los ferrocarriles, tranvías, y otros sistemas de transporte guiados, que requieren la aprobación del Secretario de Estado para el Transporte conforme a lo establecido en el reglamento *Railways and Other Transport Systems (Approval of Works, Plant and Equipment) Regulations (ROTS) 1994*.

La segunda parte del documento, que no establece normas de obligado cumplimiento, complementa y desarrolla la Parte 1 del RSPG con ejemplos de buenas prácticas establecidas que la HMRI considere que ofrecen un nivel aceptable de seguridad para el público, empleados y contratistas.

La Parte 2, Sección H, es de aplicación a los *minor railways* (pequeños ferrocarriles), la mayoría de los cuales son ferrocarriles ligeros, construidos y en funcionamiento según la *Light Railways Act 1896*, aún en vigor en Escocia. Desde 1951 han sido restaurados, preservados, explotados y mantenidos por voluntarios a fin de preservar una parte importante de la historia de la nación. Sujetos a la legislación ferroviaria actual, inspirada en la Ley de 1896, la regulación gubernamental es menos estricta para los ferrocarriles menores que no sobrepasen la velocidad de 25 mph (40 k/h) que para el resto de operadores que alcanzan velocidades hasta cinco veces superior. Por norma general, los ferrocarriles menores no pueden circular a más de 25 mph, de pretender superar esa velocidad deben ponerse en contacto con la HMRI a la mayor brevedad. Este documento no incluye los sistemas de tracción eléctrica, por consiguiente, todo ferrocarril menor que pretenda usar tracción eléctrica debe consultar a la HMRI.

#### 4.5.6. Condiciones de trabajo

La elección y diseño de los trabajos, plantas y equipamiento dependerá no sólo de las recomendaciones recogidas en este documento sino también de los requisitos operacionales del ferrocarril.

A la hora de evaluar la idoneidad de cualquier medida o dispositivo de seguridad propuesto debe tenerse en cuenta:

1. Las condiciones normales de trabajo.
2. Condiciones degradadas en las que un componente (o una parte) del ferrocarril que afecte a la seguridad haya fallado.
3. Condiciones anormales aunque previsibles a las que el sistema puede estar sujeto.
4. Situaciones de emergencia.

El RSPG es de especial interés en tanto que hace una definición detallada de los ferrocarriles menores:

16. El manual trata sobre los ferrocarriles menores en Gran Bretaña. La *Transport and Works Act 1992* define el ferrocarril como un sistema de transporte basado en raíles paralelos que cumple dos condiciones:

- a) Sirve de base y guía para vehículos de ruedas con falanges.
- b) Forma una vía de ancho superior a 350 mm o cruza una vía pública (a igual o diferente nivel) con exclusión de los tranvías.

17. El término “menor”, a los efectos de esta sección del manual, se refiere a los ferrocarriles de cualquier ancho que:

- a) Conservan o han asumido el carácter y la apariencia, y en su caso las prácticas de funcionamiento, de los ferrocarriles del pasado, ej.: representando un ferrocarril secundario de tiempos pasados.
- b) Aunque puedan no estar referidos a una época en particular, tienen una gran variedad de locomotoras y material rodante en funcionamiento, cualquiera que sea la compañía o el país de origen (ORR 2007a, p.8-9).

En la práctica, el término “menor” incluye los “heritage railways”, las líneas de interés local, los museos ferroviarios y los ferrocarriles turísticos. Muchas de estas líneas son de vía estrecha, fueron construidas para uso

vecinal o industrial, no fueron nunca nacionalizadas, y han sobrevivido a los diferentes cierres (de líneas), siendo explotadas por voluntarios. Algunas de las que funcionan en lugares aislados ofrecen un verdadero servicio de transporte, comunicando pequeñas comunidades aisladas por la nieve o inundaciones. La mayoría de ellas constituyen atracciones turísticas o educativas por sí mismas.

18. Los ferrocarriles menores pueden variar desde simples líneas rectas o nudos, desplegados en terrenos privados y funcionando con una sola máquina de vapor, hasta complejos diseños con tramos de vía múltiple y señales, playas de vías e instrumentos de bloqueo. El ancho de las líneas generalmente oscila entre las 15 pulgadas (381 mm) y el ancho normal, 4 pies con 8½ pulgadas (1.435 mm), en ocasiones operando a distancias relativamente grandes en terreno accidentado.

19. Los ferrocarriles menores pueden ser construidos y operados con sujeción a una norma legal, necesaria cuando el ferrocarril cruza una vía pública (a cualquier nivel) o cuando se deseen gozar de inmunidad ante posibles acciones legales por razones medioambientales (ruido, humo, etc.). En el pasado la norma legal era una "private Act of Parliament" (ley del Parlamento Británico) o una *Light Railway Order*. Desde 1983, sin embargo, la autorización para líneas en Inglaterra y Gales ha sido concedida por una orden del Secretario de Estado para el Transporte en virtud de la *Transport and Works Act 1992*. La *Transport and Works (Scotland) Act 2007* fue sancionada por la reina el 14 de marzo de 2007, concediendo similares poderes al ejecutivo escocés.

20. La HMRI es la autoridad ejecutiva para todas las líneas (estén respaldadas por una norma legal o no), actuando bien por sí o en representación del Secretario de Estado para el Transporte, e impone determinadas condiciones a los ferrocarriles menores en cuanto a límites de velocidad y peso.

21. Los ferrocarriles menores pueden funcionar con empleados, con voluntarios o una combinación de ambos (ORR 2007a, p.9).

La aprobación conforme al *Railways and Other Transport Systems (Approval of Works, Plant and Equipment) Regulations (ROTS) 1994* depende a menudo de una clara evidencia de que el trabajo nuevo o de reforma no afecta negativamente a la seguridad de la infraestructura, el material rodante o los procedimientos operacionales, introduciendo cualquier incompatibilidad o inconsistencia. Cuando se vaya a proceder a cualquiera de ellos, debe prestarse especial atención a los interfaces



afectados. El ferrocarril en su conjunto debe ser visto como un único sistema donde cada componente, ingeniería, norma y procedimiento operacional forma parte de un todo, siendo todos ellos interdependientes.

Imagen 3. El Railplano de George Bennie (1929)



NRM

Imagen 4. *Induction day* (Jornada de presentación) en el K&ESR



Muriel

Imagen 5. Talleres del K&ESR



Muriel

Imagen 6. Voluntarios trabajando en los talleres del K&ESR



Muriel

Imagen 7. Una joven voluntaria en un "Santa Special" del K&ESR



Muriel

Imagen 8. Jefe de Estación dando la salida durante un “Santa Special”



Muriel

Imagen 9. Tren del K&ESR a su llegada a la Estación de Tenterden (Kent)



Muriel

Imagen 10. Bluebell Railway (BBR). Estación de Sheffield Park (East Sussex)



Muriel

Imagen 11. Talleres del BBR. Ensamblaje en la Sección de locomotoras



Muriel

Imagen 12. Talleres del BBR. Trabajos en la Sección de material rodante



Muriel

Imagen 13. Librería en el interior de un coche, BBR (Horsted Keynes)



Muriel

Imagen 14. Trenes en la Estación de Sheffield Park (BBR)



Muriel

Imagen 15. Tren maniobrando en la Estación de Horsted Keynes (BBR)



Muriel

Imagen 16. Locomotora aproximándose a la Estación de Alresford (MHR)



Muriel

Imagen 17. Locomotora maniobrando en la Estación de Alresford (MHR)



Muriel



## Conclusiones

Son diversas y numerosas las conclusiones que se pueden extraer de este capítulo, el resultado todas ellas de una realidad singular y completamente ajena al estado de cosas en Andalucía. Lo primero que salta a la vista es el extraordinario desarrollo de los ferrocarriles convencionales en el Reino Unido, con una de las redes más densas de Europa, máxime comparada con la de países en la periferia como España. La lógica histórica hace, quizá, que el país pionero en la Revolución industrial y el maquinismo ostente, en nuestros días, una posición destacada en la industria de ferrocarriles turísticos; lo cual, por otra parte, es un fenómeno común a los países anglosajones, desde los EE UU hasta Australia. Tanto es así, que el único ferrocarril turístico de Andalucía, el de Río Tinto, es heredero del construido en su día por una de las primeras multinacionales del capitalismo moderno, la Rio Tinto Company Limited, en nuestros días una de las mayores empresas mineras del mundo.<sup>150</sup>

Tras la II Guerra Mundial la industria ferroviaria británica ya había alcanzado su grado de madurez, que se pondría en evidencia tras la nacionalización en 1948 y con el crecimiento sostenido del parque automovilístico. En cierto modo como ocurrió en España, sólo que o bien antes o con mucha más intensidad. En este sentido, la Reforma Ferroviaria española, etimológicamente como “reshaping” (la Reforma Británica), tuvo lugar 22 años después, en un contexto social claramente diferente.

El voluntariado, considerado en el Reino Unido el tercer sector de la economía (tras los sectores públicos y privado), ha sido el protagonista indiscutible del nacimiento y desarrollo de la industria de ferrocarriles turísticos, mostrando con ello el extraordinario dinamismo de la sociedad

---

<sup>150</sup> Rio Tinto plc. Para más información sobre su historia puede consultarse Muriel 2007a.

civil británica y la alta valoración social del patrimonio en este país. Hay además un hecho reseñable, la identificación de la sociedad británica con la Revolución industrial y el maquinismo como señas de identidad en nuestros días.

En lo que se refiere al marco regulatorio, hemos visto como la industria apenas si recibe un trato de excepción con respecto a los ferrocarriles comerciales. De esta forma, en octubre de 2008 terminaría el período transitorio de dos años para la entrada en vigor con efectos plenos del reglamento ROGS de seguridad e higiene. Tanto la norma como el período transitorio son aplicables a toda la industria ferroviaria. Con todo, existe un trato excepcional con los ferrocarriles turísticos, en tanto que *Minor railways*, no pueden superar<sup>151</sup> las 25 mph (40 km/h).

En el extraordinario florecimiento de la industria (junto al aporte gratuito de trabajo por los voluntarios) han jugado un papel destacado las ayudas públicas a fondo perdido, particularmente las del Heritage Lottery Fund (HLF) y los Fondos Europeos de Desarrollo Regional (FEDER). Con todo, éstas han sido más bien un complemento a los capitales propios de los ferrocarriles, captados a menudo con instrumentos financieros propios de las modernas empresas capitalistas, como son las Operaciones Públicas de Venta (OPV) para la colocación de ampliaciones de capital.

Si el patrimonio ferroviario mueble está regulado por la Railway Heritage Act 1996 que, además, da soporte legal al Railway Heritage Committee (RHC); la legislación aplicable al patrimonio ferroviario inmueble es la misma que para el resto del patrimonio histórico, de forma

---

<sup>151</sup> En principio

particular la *Draft Heritage Protection Bill* (DHPB), en la actualidad en fase de trámite parlamentario.



## Capítulo 5º

### Los ferrocarriles turísticos en Andalucía

---



*no fueron las fuerzas económicas subyacentes las que crearon productos culturales como la religión y la ideología sino la cultura la que ha producido determinadas formas de comportamiento económico (Fukuyama, 1995).*

### 5.1. Algunos elementos del entorno institucional

Andalucía es una de las Comunidades Autónomas menos desarrolladas del Estado. Con una extensión de 87.597 km<sup>2</sup>, el 17,3% de la superficie de España (el 98,5% de Portugal) y una población de 8,15<sup>152</sup> millones de habitantes (el 17,8% del total), su PIB alcanza en 2009 el 13,9%<sup>153</sup> del total español. En la tabla siguiente se compara su PIB per cápita con otros espacios de referencia:

Tabla 29. El PIB per cápita de Andalucía en PPA (EU<sub>27</sub>=100): comparación con otros espacios.

Andalucía	80,8
España	104,1
Cataluña	122,8
Reino Unido	120,4
Sudeste de Inglaterra	128,0
Portugal	76,4

Fuente: Eurostat 2009.

A lo largo del siglo XX aparece como un patrón consistente la pérdida de participación de Andalucía en el PIB de España (v. tabla *ut infra*). Ello adquiere toda su entidad si tenemos en cuenta que la población ha oscilado siempre entre el 18 y el 20% de aquella y el flujo neto de emigración; durante 1955 y 1975 abandonaron Andalucía casi un millón y

<sup>152</sup> Estimación intercensal del INE a enero de 2009.

<sup>153</sup> A precios corrientes durante el primer trimestre de 2009 (avance).

medio de personas (Román 1987), una cuarta parte de la población en 1975.

Tabla 30. La participación de Andalucía en el PIB español

Año	1900	1960	1999	2009
%	16,7	13,5	13,2	13,6

Fuente: elaboración propia con datos de Cuéllar 2005, p.524 e INE 2010.

Desde una perspectiva histórica, las disparidades interregionales aumentaron hasta 1950 o 1960, tendencia que venía manifestándose desde 1800, pero se detuvieron a partir 1960. Desde entonces, ha ido disminuyendo la desigualdad y las economías regionales han tendido a converger, principalmente tras la llegada de la democracia. Las diferencias se han erosionado con el tiempo, siendo la reducción más intensa durante el periodo 1980-1991 (Serrano 2005). Domínguez (2002 citado en Serrano 2005) señala el periodo de 1960 a 1990 como el de mayor igualación de los niveles de PIB per cápita regional en los dos últimos siglos. Entre 1973 y 2001 las diferencias interregionales disminuyeron debido a la acción redistribuidora del Estado sostiene Carreras y Tafunell (2004 citado en ibíd.) y Goerlich y Mas (2004 citado en ibíd.).

No obstante, cabe no perder de vista que uno de los más poderosos mecanismos de convergencia regional, durante la segunda mitad del siglo XX, han sido los flujos migratorios. Esto no tiene que ver con la redistribución de la riqueza sino con la brutalidad de ajustes estructurales, vía mercado, que suponen la virtual expulsión de centenares de miles de personas de sus lugares de origen y, en muchos casos, el desarraigo en los destinos de la emigración.

#### 5.1.1. El papel de la cultura en la economía

##### 5.1.1.1. Cultura y desempeño económico



A los efectos de este análisis, consideramos la cultura en su acepción antropológica, como aquellas creencias y valores consuetudinarios que los grupos étnicos, religiosos y sociales transmiten de forma inalterada de generación en generación (Throsby 2001).

A tal fin, Guiso *et al.* (2006) siguen un método que consta de dos fases: la primera consiste en determinar el impacto directo de la cultura en las expectativas y preferencias y, la segunda, en mostrar que esas creencias y preferencias tienen un impacto en la economía. Con todo, para establecer un vínculo causal hay que tener presente que la causalidad puede existir de la cultura en la economía y viceversa. Para aislar la primera los autores se centran exclusivamente en aquellas dimensiones de la economía que son heredadas de generaciones precedentes. Éstas no pueden ser modificadas a voluntad del individuo y “sólo con dificultad pueden éstos cambiar el país en el que viven o su religión” (ibíd., p.24). De este modo, la cultura acumulada sería un rasgo estable en los individuos a lo largo de sus vidas. Los autores señalan algo que, a efectos de nuestro estudio, será especialmente importante: “las prácticas religiosas, aún cuando dependan de las condiciones económicas, permanecen estables en el tiempo durante siglos e incluso milenios” (Botticini y Eckstein 2005 citado en ibíd., p.24). Los autores, por consiguiente, limitan su estudio a aquéllos aspectos culturales que permanecen inalterados durante la vida del individuo.

Desde un punto de vista histórico, existen dos visiones encontradas, si por una parte Marx consideraba la religión como un subproducto de las relaciones de producción, Weber la veía como algo crucial en el desarrollo del capitalismo. Gramsci (1949 citado en Guiso *et al.* 2006), a modo de síntesis, piensa que no sólo la economía influye en la política sino también la cultura dominante. Los trabajadores pueden influir en el conjunto de la

sociedad y alcanzar una posición hegemónica, el control de la vida intelectual de la sociedad por medios exclusivamente culturales; así, la cultura hegemónica sería crucial para la dominación política.

La economía... está insertada y entrelazada en instituciones tanto económicas como no económicas. La consideración de las no económicas es crucial. La religión o el gobierno pueden ser tan importantes para el funcionamiento y estructura de la economía como las instituciones monetarias o la disponibilidad de herramientas y máquinas para facilitar el trabajo (Polany *et al.* 1957 citado en Guiso *et al.* 2006, p.27).

Desde el campo de la Sociología, Fukuyama (1995) sostiene que la confianza juega un papel crucial en el desarrollo económico,

No distingue, sin embargo [Fukuyama], entre la confianza que se deriva de mejores instituciones (a menudo una consecuencia del desarrollo económico) y el componente cultural de la misma (Guiso *et al.* 2006, p.28).

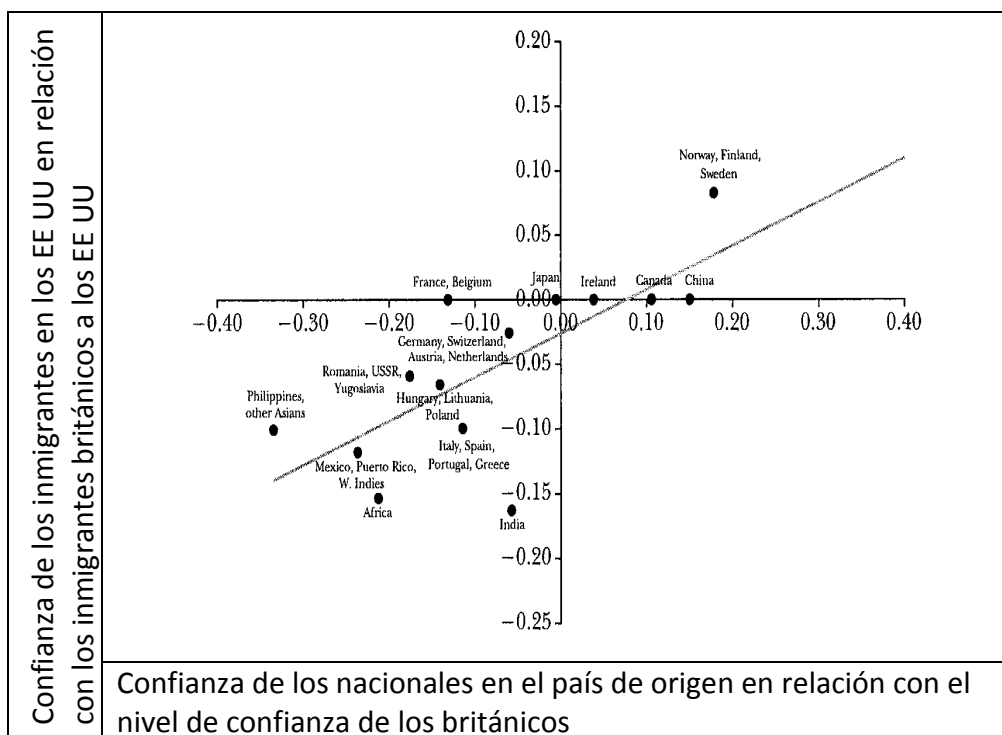
En las últimas décadas, la Economía Institucional ha conocido un notable desarrollo en el estudio de las instituciones, sobre todo las no formales, y su papel en el desarrollo económico. De especial interés es el trabajo de Landes (1998 citado en *ibíd.*) quien pone de relieve tanto la influencia de la cultura en las creencias y valores, como de éstos en el desempeño económico. El autor, retomando el factor causal del éxito económico de las naciones concluye apuntando a actitudes basadas en factores culturales:

Estos factores culturales – austeridad, laboriosidad, tenacidad, honestidad y tolerancia – contrastan con la xenofobia, la intolerancia religiosa, la corrupción de la burocracia y las normas legales que ahogan a la empresa. Su conclusión (p.516) es que “si algo se puede aprender de la historia del desarrollo económico es que la cultura es lo que realmente importa. (En este punto Max Weber estaba en lo cierto)” (Guiso *et al.* 2006, p.29).

El estudio estadístico que Guiso *et al.* (2006) llevan a cabo con datos del *General Social Survey* de los EE UU confirma que la cultura transmitida por antepasados inmigrantes juega un papel determinante en las creencias de la gente en este país. Comparando la cultura de los

diferentes grupos étnicos con la inmigración británica y tomando el origen como grupo, resulta que éstos son estadísticamente significativos, es decir, que el nivel de confianza que un norteamericano tiene en los otros depende en parte del país de origen de sus ancestros. Las variables del origen muestran también un patrón claro, el efecto en la confianza es fuerte cuando los ancestros proceden de un país (en nuestros días) con nivel alto de confianza. En el gráfico *ut infra* se muestran los resultados,

Gráfico 11. Correlación entre la confianza del país de origen y la confianza de los inmigrantes en Gran Bretaña



Fuente: adaptado de Guiso *et al.* (2006) con valores de los *World Values Survey* y *General Social Survey*.

Los resultados son consistentes con la idea de que las creencias previas tienen un componente cultural que es trasladado al Nuevo Mundo y continúa afectando las creencias individuales, incluso en el nuevo medio y varias generaciones después (Guiso *et al.* 2006, p.32).

Los autores sostienen que la dependencia de la confianza (y por tanto de una creencia apriorística) de variables culturales es más débil para personas con mayor nivel de educación, lo que es consistente con la idea

de que éstos se apoyan menos en la cultura heredada para formar sus creencias apriorísticas.

Una vez que muestran cómo la cultura (en sentido antropológico) afecta a las creencias sobre la confianza, proceden a demostrar que estas creencias tienen un impacto en el desempeño económico.

Casi todas las transacciones comerciales llevan consigo un elemento de confianza y todas las que se desarrollan a lo largo de un período de tiempo (Arrow 1972 citado en *ibíd.*, p.34).

Los estudios estadísticos que llevan a cabo muestran que la confianza tiene un impacto positivo y estadísticamente significativo en una regresión simple de mínimos cuadrados. Tener confianza en los demás incrementa la probabilidad de trabajar por cuenta propia en 1,3 puntos porcentuales.

Para depurar la influencia que el éxito empresarial pueda tener en la confianza (relación causa efecto invertida) usan variables instrumentales para la religión y el origen étnico. Con el enfoque de variables instrumentales de mínimos cuadrados en dos fases, primero proceden a tratar la confianza como una variable dependiente y usan variables *dummy* (ficticias) para la confesión religiosa y el origen étnico como variables independientes. En segundo lugar introducen los valores estimados de confianza para cada individuo en la regresión con la empresarialidad como variable dependiente (junto con otras variables explicativas que aparecen en la regresión). De esta forma se captura sólo el componente de confianza determinado por los antecedentes religiosos y étnicos. El valor de la confianza resultante (0,2380) es significativamente superior al del enfoque normal de mínimos cuadrados (0,0167), lo que parece descartar una relación causa efecto invertida.

Siendo que la falta de confianza, en tanto que riesgo, suponen un coste económico puede comprenderse fácilmente la influencia de aquélla en los niveles agregados de producción y renta.

También estudian los autores la influencia de la cultura sobre el ahorro, los resultados de la regresión simple de mínimos cuadrados sugieren que las variables culturales son tan importantes como las económicas para explicar las diferencias en los niveles de ahorro nacional con independencia del país.

Con base en los estudios de Putnam (1993 citado en Guiso *et al.* 2006), los autores sugieren que las creencias y valores también pueden tener un efecto en los resultados y estructuras políticas en general.

Los efectos de la cultura en las instituciones se traducen en beneficios económicos como muestra Tabellini (2005 citado en *ibíd.*) quien mide la cultura como el “componente principal” de cuatro valores: confianza, creencias sobre la importancia del esfuerzo individual, moralidad generalizada y obediencia (la cual considera un valor negativo), las cuales son inferidas del *World Values Survey*. El autor encuentra que la calidad de instituciones históricas tiene un efecto positivo y estadísticamente significativo en los valores sociales de nuestros días. Muestra que tanto el PIB per cápita como el crecimiento son más altos en las regiones que muestran niveles más altos de valores culturales buenos como confianza, creencias sobre el esfuerzo individual, moralidad generalizada y baja obediencia.

Desde la Teoría de la Elección Pública se afirma básicamente lo mismo:

Debemos, por consiguiente, estar dispuestos a invertir algo en apoyo de esos predicadores que propagan estas virtudes desde sus púlpitos. En buena medida la misma lógica, quizá de una clase más universalmente aceptada, puede aplicarse a

esos preceptos familiares que invocan la honestidad en los tratos, el mantenimiento de las promesas, la verdad, el respeto a las personas y las propiedades, la sobriedad, la tolerancia. En resumidas cuentas, podríamos fácilmente incluir el juego completo de limitaciones resumidas bajo la rúbrica de “virtudes puritanas” (Buchanan 1994, p.78-9).

#### 5.1.1.2. La religión

---

McCleary y Barro (2006) han llevado a cabo un interesante estudio sobre la incidencia de la religión en la economía que confirma lo postulado por Weber (1905) sobre el papel de aquella en la ética del trabajo. El fenómeno religioso en la economía puede ser analizado tanto desde el punto de vista de la demanda como de la oferta. Desde el primero nos encontramos con la hipótesis de la secularización formulada inicialmente por J. Wesley (1760), fundador del metodismo, y de forma más completa por Weber (1905). Visiones más extremas podemos encontrar en Hume (1757 citado en McCleary y Barro 2006) y Freud (1927 citado en *ibíd.*) que consideran la religión como un reflejo, principalmente, de la ignorancia y el miedo. Marx (1859 citado en *ibíd.*), por su parte, consideraba el declive de la religión como la manifestación de una tendencia más amplia hacia la modernidad.

Las teorías que abordan la religión desde el punto de vista de la oferta consideran aquella como una variable independiente. Éste precisamente es el enfoque de Weber (1905) y bajo el que estudiaremos el impacto de la religión en la economía en general y la economía de la cultura en particular.

Un punto de vista central en el pensamiento weberiano es que lo importante a efectos económicos son las creencias religiosas. Este enfoque contrasta con el que aborda el fenómeno religioso desde la perspectiva del capital social, en el que las relaciones derivadas de la

asistencia a servicios religiosos es lo importante a efectos del desempeño económico.

Puede hablarse también, como afirman McCleary y Barro (2006), del lado negativo de la religión, cuando las creencias religiosas llevan a la violencia civil con un coste evidente para el conjunto de la comunidad, ej. los disturbios interreligiosos en el estado indio de Gujarat en 2002.

Para los autores algo aparece meridianamente claro desde un principio: para cualquier creencia religiosa, a más tiempo empleado en actividades de la comunidad mayor es el coste para la economía nacional. Además, el coste de la religión no sólo incluye el tiempo dedicado a asuntos religiosos sino también los recursos invertidos en edificios, iconos y otros elementos de culto. Para establecer, a modo de síntesis, un punto de partida, afirman que el binomio creencia *versus* pertenencia es el eje principal a través del cual la religión ejerce sus efectos sobre la actividad económica y el nivel de riqueza.

Para determinar la eventual correlación entre ambas variables, los autores llevan a cabo un análisis de datos cuantitativos a nivel internacional sobre religión (v. Tabla 31. *Valores reales y ajustados de religiosidad*) y economía política. El análisis también aborda la relación entre el Estado y la religión, la existencia o no de una confesión estatal y si el Estado regula la religión: los autores no aprecian efecto significativo alguno en el PIB per cápita de la existencia (o no) de una religión de Estado.

Un fenómeno significativo y que juega a favor de los argumentos no secularistas es que una nación tan rica y próspera como los Estados Unidos ha mantenido unos altos niveles de religiosidad hasta el presente –

lo cual es fácilmente apreciable para cualquier viajero europeo –, siendo un caso aparte en las estimaciones llevadas a cabo. Esto echa por tierra, afirman McCleary y Barro, los postulados contrafactuales de Hume quien predecía que la religión, con el desarrollo económico, desaparecería rápidamente como fuerza social significativa. Con todo, sostienen que la secularización puede ser vista como una tendencia gradual. Este punto es confirmado incluso por autores como Iannacone (2003 citado en McCleary and Barro 2006) quien, a través de sus estudios cuantitativos, observa un patrón sostenido de disminución de la práctica religiosa sólo en algunos países como el Reino Unido, Francia y Alemania; aunque en ningún caso lo contrario. Ello muestra quizá que la secularización es un fenómeno propio del mundo occidental con la notoria salvedad, como se ha dicho, de los EE UU.



Tabla 31. Valores reales y ajustados de religiosidad

(países seleccionados del <i>World Values Survey</i> 2000)						
<i>País</i>	<i>Observación</i>		<i>Oración</i>		<i>Creencia en</i>	
	<i>mensual</i>	<i>Ajustado</i>	<i>semanal</i>	<i>Ajustado</i>	<i>el infierno</i>	<i>Ajustado</i>
China	0.03	0.15				
Rusia	0.09	0.13	0.26	0.27	0.36	0.30
República Checa	0.12	0.23	0.18	0.32	0.13	0.31
Dinamarca	0.12	0.13	0.20	0.34	0.10	0.16
Francia	0.12	0.29	0.20	0.44	0.20	0.25
Japón	0.12	0.09	0.22	0.13	0.30	0.33
Vietnam	0.13	0.28	0.12	0.40	0.17	0.64
Finlandia	0.14	0.11	0.40	0.30	0.31	0.14
Hungría	0.18	0.18	0.38	0.30	0.20	0.18
Reino Unido	0.20	0.25	0.30	0.37	0.36	0.30
Lituania	0.32	0.25	0.40	0.44	0.68	0.26
Grecia	0.34	0.22	0.55	0.44	0.41	0.39
Canadá	0.36	0.40	0.56	0.47	0.50	0.34
España	0.36	0.54	0.39	0.66	0.36	0.46
Turquía	0.40	0.31	0.89	0.73	0.94	0.87
Singapur	0.44	0.17	0.51	0.20	0.79	0.41
Chile	0.45	0.66	0.66	0.79	0.65	0.56
Egipto	0.45	0.70			1.00	0.97
Corea del Sur	0.46	0.47	0.49	0.32		
Irán	0.47	0.47	0.73	0.77	0.98	0.94
Eslovaquia	0.50	0.20	0.54	0.32	0.46	0.21
India	0.51	0.61	0.74	0.71	0.68	0.50
Italia	0.54	0.38	0.62	0.49	0.49	0.34
Estados Unidos	0.60	0.38	0.78	0.50	0.75	0.46
Irlanda	0.68	0.57	0.69	0.66	0.53	0.50
Sudáfrica	0.68	0.58	0.82	0.74	0.60	0.62
México	0.75	0.61	0.80	0.81	0.75	0.47
Indonesia	0.76	0.59			1.00	0.80
Polonia	0.78	0.34	0.78	0.53	0.66	0.33
Pakistán	0.91	0.78			1.00	0.99
Nigeria	0.95	0.79			0.94	0.89

Fuente: adaptado de McCleary y Barro (2006).

El resultado del estudio confirma la hipótesis de que la pluralidad religiosa está correlacionada con la asistencia mensual a algún servicio religioso formal. Una interpretación consistente con el modelo de mercado, dicen los autores, es que una mayor variedad religiosa supone más competencia, lo que daría como resultado unos productos religiosos

más atractivos. Con todo, no encuentran efectos significativos del pluralismo religioso en la oración individual, las creencias religiosas o la religiosidad.

En el caso de los EE UU sus estimaciones muestran que, de no ser este país un caso aparte, su PIB per cápita tendría que ser un tercio inferior para corresponderse con la religiosidad observada.

El crecimiento se ve favorecido cuando el sector religioso es especialmente productivo en el sentido de que su producción (la creencia en el más allá) es alta en comparación con el input (la observación religiosa). Para unas creencias determinadas, un aumento del tiempo o el dinero invertido en la religión formal puede ser considerado como un drenaje de recursos que hace disminuir la producción nacional. Los autores presentan de esta manera los resultados de sus estudios analíticos.

En cuanto a la influencia de la religión en los rasgos individuales, los análisis dan como resultado que la creencia en el infierno está correlacionada con una mayor ética del trabajo. La regresión de mínimos cuadrados con datos de 78 países, siendo la variable dependiente el indicador de ética del trabajo, da el siguiente resultado<sup>154</sup>:

$$\begin{aligned} \text{Ética de trabajo} &= 1,20 + 0,200 (\text{creencia en el infierno}) - 0,091 \\ &\quad (0,28) \quad (0,098) \quad \quad \quad (0,027) \\ &(\text{Logaritmo del PIB per cápita}) + 0,307 (\text{países excomunistas}), R^2 = 0,55 \\ &\quad \quad \quad (0,052) \end{aligned}$$

Resulta interesante que la ética del trabajo disminuye con el logaritmo del PIB per cápita, siendo significativamente más alta (para un PIB per cápita y una religiosidad dados) en los países excomunistas. Para otras

<sup>154</sup> Entre paréntesis se muestran los valores de la desviación típica.

variables dependientes como la confianza los resultados son mucho más débiles,  $R^2 = 0,21$  y para la austeridad  $R^2 = 0,13$ .

Estos resultados confirman nuestra hipótesis de que el coste social de la religión, máxime la de corte iconólatra<sup>155</sup>, supone un coste en términos de crecimiento económico<sup>156</sup>. Hipótesis que es reforzada por los estudios de Lipford y Tollison (2003), los cuales ponen de manifiesto el coste de oportunidad de la religión (en términos de renta).

la Semana Santa – que es, a nuestro entender, la que sobre todas las demás encarna y ejemplifica más completa y profundamente la expresión festiva andaluza, la forma de ver el mundo y la existencia de su pueblo, los modos de sentir y expresarse, el sentido estético de su gente –, son símbolos de lo andaluz genérico y, a la vez, de las diferentes sociedades locales que conforman Andalucía (Escalera 2001, p.91).

Para entender la religiosidad andaluza hay retrotraerse a lo que desde posiciones nacionalistas (más o menos conscientes) se denomina “La Reconquista”, entre la Baja Edad Media y la Edad Moderna. Durante ese espacio de trescientos sesenta años que va de la caída de Sevilla en 1248 hasta la última deportación de moriscos en 1609, la población andaluza fue sometida a un proceso de aculturación y asimilación forzosa. A tal fin se utilizaron diferentes medidas: violación de los tratados de capitulación, conversiones forzosas, quema de libros, represión brutal de los episodios de rebelión y lo que hoy se denomina “limpieza étnica”.

En un informe *La Identidad del Pueblo Andaluz*, encargado por el Defensor del Pueblo Andaluz (2001), se dice:

La religión católica ha sido, desde finales del siglo XV, el principal instrumento ideológico para la justificación y el ejercicio de la dominación política, social y económica de la mayoría del pueblo andaluz. La religión oficial y la iglesia

---

<sup>155</sup> Del griego, adorador de iconos, al contrario que iconoclasta.

<sup>156</sup> Un caso extremo, por su total aislamiento, fue la Isla de Pascua preeuropea, cuya cultura religiosa llegaría a suponer un coste insostenible en términos medioambientales y económicos, todo lo cual acabaría desembocando en una catástrofe (Dalton and Coats 2000).

institucional han actuado de manera aplastante, intentando inundar todos los ámbitos de la vida social, de ahí por ejemplo la abrumadora mayoría de celebraciones festivas que tienen como motivo, al menos formal, una festividad de carácter religioso. Frente a ello, Andalucía se caracteriza por ser una de las sociedades en que se han dado históricamente algunas de las manifestaciones de anticlericalismo e iconoclastia más fuertes y más ampliamente respaldadas socialmente. Andalucía presenta la aparente contradicción de ser el país con mayor número, de celebraciones en torno a símbolos religiosos, y con más alta participación popular en las mismas, siendo a la vez la que ofrece un más bajo índice de prácticas religiosas ortodoxas (Escalera 2001, p.93).

En el contexto de la metamorfosis del pueblo andaluz, surge un relativismo ideológico que permite desarrollar una práctica religiosa *sui géneris* en el marco de una religión oficial que no admite la menor heterodoxia.

Esto constituye, además, una demostración del relativismo ideológico, que es otro de los rasgos o marcadores profundos de la cultura andaluza, haciendo posible que formas – en este caso instituciones – originadas en un determinado contexto socio-histórico y respondiendo a objetivos ideológicos concretos, puedan ser hechas propias por miembros de otros grupos sociales diferentes a los que las crearon y a quienes sirvieron de instrumento, sin que ello signifique aceptación de los contenidos ideológicos, ni los objetivos de las mismas. Esta es la explicación de la aparente paradoja de la importancia de este tipo de asociaciones y de las manifestaciones festivas de carácter formalmente religioso que organizan en una sociedad como la andaluza, en la que se dan los más bajos índices de práctica religiosa oficial y en la que históricamente ha tenido un fuerte arraigo el anticlericalismo (Escalera 2001, p.89).

El relativismo ideológico subyace en la praxis religiosa andaluza, además,

permite utilizar símbolos, elementos, contextos y lugares de la religión oficial para desarrollar y expresar la religiosidad; la centralidad de la sociedad local como marco de la vida social hace que exista una fuerte identificación de los miembros de cada colectividad de barrio, pueblo o ciudad con determinados símbolos religiosos... (Escalera 2001, p.93).

Clave para entender la identidad andaluza en nuestros días son las fiestas, socialmente centrales, a través de las cuales se expresa aquélla:

Desde un punto de vista antropológico, las fiestas se constituyen, entre otras funciones y valores, como formas de expresión de la identificación de la colectividad que las protagoniza, por encima de la complejidad de la sociedad y de la multiplicidad de planos de significación que cada fiesta efectivamente posee y de

las funciones que puede cumplir, desde las económicas a las políticas o las eminentemente simbólicas (Escalera 2001, p.91).

Fiestas como las cruces de mayo, los carnavales, las romerías, las ferias, las veladas, o la Semana Santa – que es, a nuestro entender, la que sobre todas las demás encarna y ejemplifica más completa y profundamente la expresión festiva andaluza, la forma de ver el mundo y la existencia de su pueblo, los modos de sentir y expresarse, el sentido estético de su gente –, son símbolos de lo andaluz genérico y, a la vez, de las diferentes sociedades locales que conforman Andalucía (ibíd.).

En el caso de Andalucía, la cultura iconólatra dominante – de la que son buen exponente la Semana Santa y las romerías – no parece constituir un entorno propicio para el preservacionismo de patrimonio industrial; los recursos asignados compiten directamente con usos alternativos.<sup>157</sup> El abandono del patrimonio ferroviario sugiere que las manifestaciones folclóricas dominantes (en tanto que alternativas) se estarían llevando a cabo a expensas de la diversidad cultural. En la mayoría de los casos, las autoridades (locales) y las entidades religiosas actúan en refuerzo del tradicionalismo, la relación es de tipo circular. Si aquéllas, necesitadas legitimidad social y apoyo electoral, las fomentan como recurso populista éstas, en busca de poder e influencia social, las demandan en nombre de la tradición y la religión. El reforzamiento del tradicionalismo significa más recursos para hermandades y cofradías y réditos electorales para los políticos que lo fomentan. Los iconos locales son la piedra angular sobre la que se articula el flujo retroalimentado. Como ejemplo de lo anterior podemos citar el documental [Rocío](#) (1980) o la medalla de oro que el ayuntamiento de Almonte – representada por su presidente, el socialista

---

<sup>157</sup> Cada sociedad tiene sus propios patrones culturales y de ocio (claramente apreciable en Andalucía *versus* Inglaterra), con su correspondiente asignación de recursos (tiempo y dinero). No cabe pensar que de no existir, por ejemplo, el Rocío o las corridas de toros los recursos empleados quedarían en desuso.

Francisco Bella – concedió a la propia Blanca Paloma<sup>158</sup> el 26 de marzo de 2006:

La Corporación de Almonte ha decidido que la primera medalla de oro de la ciudad sea para la Virgen del Rocío. Aprovechando su estancia en el pueblo, le ha sido entregado este reconocimiento de la institución municipal<sup>159</sup> (Almonte Hoy 2006).

Lepe, en la provincia de Huelva, es una localidad que también puede considerarse representativa de Andalucía. En ella, la Virgen de la Bella es el centro de la vida social y cultural, la cual alcanza su clímax con la celebración de la Romería, a mediados de mayo; la fecha más importante del año para la comunidad local. La Hermandad de La Bella<sup>160</sup> y el ayuntamiento juegan un papel crucial en la preservación y potenciación del culto a la virgen, “Reina, Abogada, Patrona y Alcaldesa Perpetua”<sup>161</sup> (Ayuntamiento de Lepe 2009) del pueblo<sup>162</sup>.

---

<sup>158</sup>Nombre por el que también es conocida la virgen del Rocío.

<sup>159</sup>En la foto de la entrega del galardón se dice:

Momento en el que el alcalde de Almonte, Francisco Bella, hace entrega de la medalla de oro al presidente de la Hermandad Matriz, José Joaquín Gil (ibíd.).

<sup>160</sup>“Muy Ilustre, Fervorosa y Franciscana Hermandad de Nuestra Señora de la Bella” (Ayuntamiento de Lepe 2009).

<sup>161</sup> Esto no es un fenómeno aislado, en la cercana localidad de Gibraleón el Alcalde Perpetuo es el Cristo de la Sangre.

<sup>162</sup> 175 Aniversario de La Venida y Entronización de la bendita Imagen de Ntra. Sra. de la Bella en la Parroquial de Lepe motivada por la Desamortización de 1835, la cual afectó al Convento Franciscano de Santa María de la Bella en El Terrón... donde la Imagen recibió culto desde el mismo momento de su aparición en las postrimerías del S. XV.

¿Por qué lo celebramos?

...es un hecho singular y relevante en el devenir de la devoción que se le profesa a la Santísima Virgen Bella y de la Historia de nuestro pueblo.

...es motivo de gozo para el pueblo cristiano de Lepe.

...necesitamos mostrar a la sociedad una luz, motivos de ilusión y de esperanza en estos tiempos que corren de crisis económica y sobre todo, de crisis de valores; haciendo con estos cultos una protesta pública de nuestra fe en medio de una sociedad, cada vez más secularizada.

...el pueblo de Lepe se merece, y lo ha demostrado a lo largo del tiempo, vivir una celebración jubilar extraordinaria en torno a la Santísima Virgen Bella.

¿Para qué lo celebramos?

Para renovar nuestra devoción, indagando en las raíces de ésta y reconocer en ellas los verdaderos vínculos que nos unen a la Virgen...

Para dar nuevos estímulos al culto a la Señora...

### 5.1.1.3. La confianza

John Stuart Mill (1866), uno de los próceres de la Economía Política ponía de relieve, hace ahora 160 años, la contribución de la confianza a una sociedad más armoniosa y una vida social más fácil.

La ventaja para la humanidad de ser capaz de confiar [el individuo] el uno en el otro, penetra en cada recoveco y cada resquicio de la vida: la económica es quizá la parte más pequeña de todo ello, con todo es incalculable (Mill 1866, p.68).

El concepto de confianza interpersonal desarrollado por Fukuyama (1995) tiene un carácter descriptivo, cualitativo y genérico, se refiere principalmente a las instituciones informales.

No todas las normas y valores, y por consiguiente todas las culturas, están igualmente equipadas para favorecer el crecimiento económico. Dicho en lenguaje económico, no todas las sociedades tienen igual dotación de capital social (Fukuyama 2002, p.27).

En *Swedish tribalism and Tanzanian entrepreneurship: preconditions for trust formation*, Tillmar (2006) construye un marco teórico más complejo (y completo) de la confianza, con diferentes factores y marcos institucionales, niveles de análisis y clases de confianza. A estos efectos, se establecen varias definiciones:

1. El término “empresarialidad” es utilizado en el sentido de Schumpeter y se pone énfasis en el papel de encontrar nuevas combinaciones de elementos ya existentes.

2. La “cooperación” es definida como una situación en que la gente actúa “en interés de la colectividad y evitan acciones oportunistas, incluso cuando no se esperan recompensas inmediatas o a corto plazo” (Alvesson and Lindkvist 1993 citado en Tillmar 2006, p.93). Todas las acciones humanas suponen, en cierta medida, asumir

---

Para devolver a la Ermita de la Bella el carácter de foco de peregrinaciones, tal como lo fue durante siglos<sup>162</sup> (Hdad. de La Bella 2009).

riesgos y, en la cooperación, una gran parte del riesgo tiene que ver con las acciones de los otros.

3. El concepto de “confianza” inspirado (*inter alia*) en Rousseau *et al.* (1998 citado en *ibíd.*), se define como un “estado de espíritu de aceptar la vulnerabilidad a las acciones de los otros en base a las expectativas positivas de su comportamiento” (Tillmar 2002, p.250 citado en *ibíd.*).

4. Las “reglas del juego” (North 1990 citado en *ibíd.*) se utiliza como un término genérico de las diferentes normas sociales de “cómo se hacen las cosas aquí”. La sociedad es aquella donde se inserta la cooperación entre las pequeñas empresas (Granovetter 1985 citado en *ibíd.*). Según North (1990 citado en *ibíd.*) las reglas del juego dependen tanto de instituciones formales como informales.

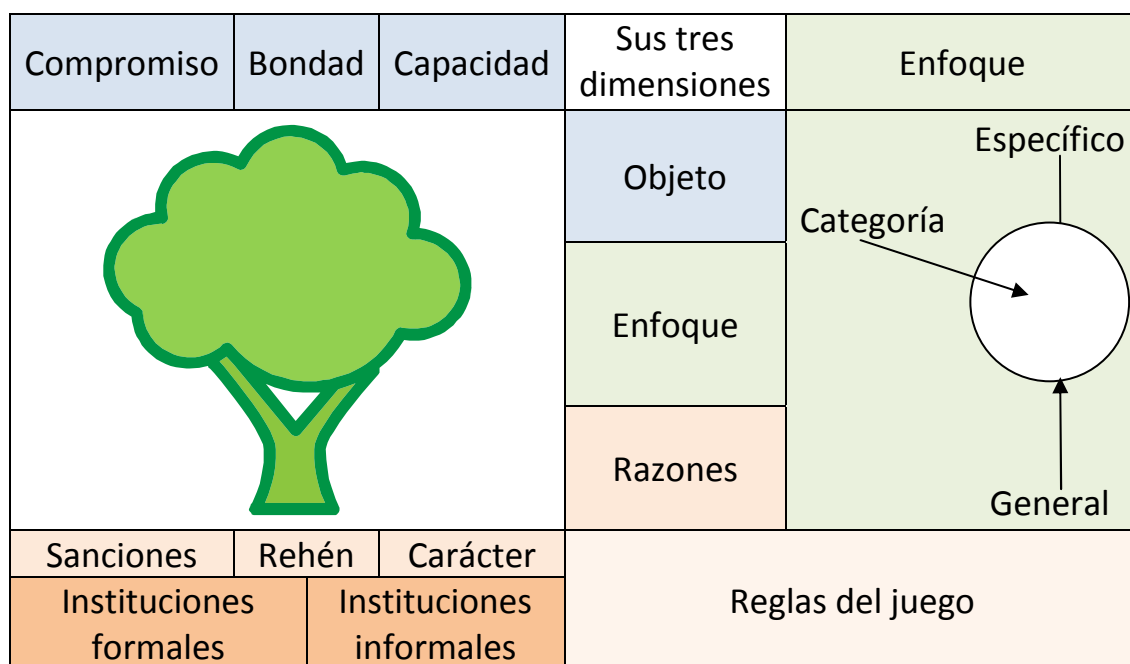
En tanto que las instituciones formales e informales se influyen entre sí, pueden emerger en la sociedad tanto círculos virtuosos como viciosos de confianza (Tillmar 2006, p.94)<sup>163</sup>.

---

<sup>163</sup> Este fenómeno ha sido abordado desde diferentes enfoques. Putnam (1993), por ejemplo, argumenta que la solidaridad de los ciudadanos ha sido importante para el funcionamiento de las instituciones, mientras que Sitkin (1985) y Sztompka (1999) sostienen que las instituciones formales contribuyen a la creación de confianza. En esta teoría de la confianza orientada a nivel macroeconómico, Sztompka (1999) aborda la influencia de la tradición histórica y el contexto estructural (responsabilidad de las personas e instituciones, estabilidad del orden social, etc.) en crear una cultura de confianza. Al mismo tiempo, reconoce el papel central de los individuos y su estado de ánimo social (optimismo, orientación al futuro y el éxito, impulso de confianza, etc.) y el capital colectivo (riqueza, educación, familia, creencias religiosas, etc.) (Tillmar 2006, p.94).



Figura 5. El árbol de la confianza



Fuente: adaptado de Tillmar 2006.

En el diagrama *ut supra* la copa del árbol representa una cooperación floreciente. Las reglas del juego de la sociedad serían el suelo en el que el árbol de la confianza crece. Las instituciones formales e informales son los nutrientes del suelo que posibilitan la supervivencia, crecimiento y florecimiento del árbol de la cooperación.

El árbol representa cómo la confianza puede estar basada en el conocimiento del carácter de una persona, la salvaguardia de un sistema de sanciones (Sztompka 1999 citado en Tillmar 2006) o en situaciones naturales con rehén (Shapiro et al. 1992, Lewicki and Bunker 1995; citado en *ibíd.*). Las tres razones para la confianza pueden ser consideradas como las raíces del árbol. El tronco del árbol tiene tres niveles, cada uno de ellos relacionados con sendos niveles de enfoque de la confianza, general (Fukuyama 1996), categórica (Pettersson 1999 citado en *ibíd.*) y específica (Lewicki and Bunker 1995, Ring 1996; citado en *ibíd.*). Quiere esto decir que la confianza no sólo puede residir en el individuo sino también en la

categoría y la sociedad a la que pertenece. La confianza, por último, puede consistir en que el comportamiento de la persona objeto de la misma refleje bondad o benevolencia, capacidad (Nooteboom 1996 citado en *ibíd.*) y/o compromiso (Pettersson 1999 citado en *ibíd.*). Una de las conclusiones del trabajo de Tillmar (2006) sobre dos casos concretos: uno en Suecia y el otro en Tanzania, es que el sistema en el país escandinavo está construido sobre la base de la paradoja expuesta por Sztompka (1999 citado en *ibíd.*), i. e. una institucionalización de la desconfianza en pro de la confianza. En el caso de Andalucía y, más concretamente, la provincia de Huelva (nuestra muestra), el modelo de Tillmar recoge perfectamente el papel de la confianza y las instituciones formales, más allá de la concepción cultural de Fukuyama (1995)<sup>164</sup>.

Con toda su transcendencia económica, la confianza no aparece (aún) reflejada en las grandes cifras de la economía; un reflejo quizá de la novedad del desarrollo y aplicación del concepto (y su derivado del capital social) en el ámbito económico.

Teniendo en cuenta el valor del ocio y de las transacciones facilitadas por la confianza – no incluidas en la contabilidad nacional – tal como ocurre con la inversión y el ritmo de crecimiento se deberían asociar a la confianza parámetros más globales del bienestar (Knack 2000, p.33).

De lo que si disponemos es del World Values Survey (WVS), un estudio de opinión que se lleva a cabo en todo el mundo sobre la base del European Values Study (EVS), iniciado en algunos países poco después de la Segunda Guerra Mundial. El WVS es en realidad una red mundial de

---

<sup>164</sup> A un nivel muy prosaico (entre vulgar y soez, entrando en la xenofobia), la carta “Demagogia polaca ferroviaria”, publicada en *Huelva Información*, el 21 de mayo de 2006, en relación con el ferrocarril de Tharsis, parece confirmar la fragilidad del árbol de la confianza en este caso. Su autor, burócrata local (y en la actualidad Teniente de Alcalde del Ayuntamiento de Alosno), pone de manifiesto la escasa confianza (mutua) entre ciudadanos y autoridades locales. Por el contrario, el caso de la Fiesta del Ferrocarril de Tharsis 2009 (pág. 526) es exponente de la confianza (por parte de las autoridades locales).

científicos sociales que estudian la evolución de los valores y su impacto en la vida social y política. En colaboración con el European Values Study (EVS) ha llevado a cabo estudios descriptivos nacionales en 97 sociedades que suponen casi el 90% de la población mundial. Los estudios muestran cambios generalizados en las aspiraciones y creencias de la gente. Para llevar a cabo el seguimiento de estos cambios, el EVS/WVS ha llevado a cabo cinco oleadas de estudios, de 1981 a 2008. A tal fin se llevan a cabo entrevistas en muestras representativas en cada sociedad usando un cuestionario normalizado que registra el cambio de valores relativos a la religión, cuestiones de género, motivaciones laborales, democracia, buena gobernanza, capital social, participación política, tolerancia de otros grupos, la protección del medio ambiente y el bienestar subjetivo (WVS 2009).

Estos estudios proporcionan una valiosa información sobre un componente fundamental del cambio social: los valores, creencias y motivaciones de los ciudadanos. Esta nueva fuente de información ha demostrado que las creencias de la gente juegan un papel fundamental en el desarrollo económico, la emergencia y florecimiento de las instituciones democráticas, la creciente paridad de género y la medida en que las sociedades tienen un gobierno eficaz (WVS 2009, p.2).

Para valorar la confianza interpersonal se formula a los entrevistados la siguiente pregunta (WVS 2010):

¿En términos generales diría que se puede confiar en la mayoría de la gente o que todo el cuidado que se tenga con la gente es poco?

La respuesta a la misma es dicotómica:

1. Se puede confiar en la mayoría de la gente
2. Todo el cuidado que se tenga con la gente es poco

Con las respuestas obtenidas se elabora el Índice de Confianza (IC) =  $100 + (\% \text{ Se puede confiar en la mayoría de la gente}) - (\% \text{ Hay que tener cuidado con la gente})$ . Entre los resultados tenemos: Gran Bretaña (2006

WVS 5.o<sup>165</sup>) IC: 61,7; España (2007 WVS 5.o) IC: 40, 9; y, para tener una idea de las variaciones intraibéricas, Portugal (1999 EVS/WVS 1-4.o<sup>166</sup>) IC: 21,9 (ibíd.). Estos valores se corresponderían con la confianza social (Newton 2001), la confianza política puede registrar valores divergentes y habitualmente es medida en el contexto de la competición electoral.

A un nivel intermedio entre la confianza y el capital social (Putnam 1993), el papel de la *asabiyah* (cohesión social) en la prosperidad de las naciones no pasaría desapercibido para Ibn Khaldûn (1377). El nivel de renta, el dinamismo económico, el nivel de desempleo, la eficiencia de los mercados, etc. son el resultado de un proceso histórico, de una cultura determinada<sup>167</sup>, todo lo cual se materializa en el capital social. Si bien es cierto que sobre estas variables económicas se puede incidir a corto y medio plazo (con los instrumentos al uso de la política económica) el patrón social permanece estable en el largo plazo.

#### 5.1.1.4. La gobernanza pública

A nivel macroeconómico, la confianza subyacente en la cohesión social puede fortalecer la gobernanza democrática (Almond and Verba 1963 citado en Knack 2000, p.1), mejorar la eficiencia y honestidad de la administración pública (Putnam 1993 citado en ibíd.) y mejorar la calidad de las políticas económicas (Easterly and Levine 1997 citado en ibíd.).

S.E., presidente de la Comisión para el Desarrollo del Delta del Níger (NDDC en inglés), compareció en 2008 ante un tribunal de Abuja, la capital nigeriana, acusado de apropiación indebida de fondos públicos por valor de 3,4 millones de libras esterlinas (3,97 millones de euros<sup>168</sup>) (BBC 2008).

<sup>165</sup> Quinta oleada 2005/2008.

<sup>166</sup> Primera a cuarta oleada 1981/2004.

<sup>167</sup> Ésta es básicamente la relación causal entre la cultura y la economía tal como sugiere Weber. Desde la escuela marxista, por el contrario, se ha pensado que era la economía la que condiciona la sociedad (y no a la inversa). Aunque la relación probablemente opere en ambos sentidos, parece que es básicamente de tipo weberiano.

<sup>168</sup> A los efectos de este trabajo tomaremos un cambio de referencia de 1,166.

Parte del dinero habría sido empleado en rituales mágicos, dirigidos por su hechicero particular, que consistían en quemar nairas (la divisa nigeriana) para luego embadurnarse el cuerpo con las cenizas. En uno de los rituales, según confesión del hechicero (en la actualidad desaparecido), habrían quemado 270 millones de nairas (1,2 millones de libras, 1,4 millones de euros) en una ceremonia nocturna en el cementerio de Port Harcourt, lo que habría servido para “fortalecer” al acusado. Otra parte, 2 millones de libras (2,3 millones de euros), habría sido entregada al consejero espiritual en pago de un maleficio para liquidar a un rival del acusado, funcionario también del organismo gubernamental.

La NDDC fue creada en 2000 por el gobierno del ex presidente Olusegun Obasanjo para promover el desarrollo del delta del río Níger. En esta zona de Nigeria, donde se encuentran los principales yacimientos petrolíferos, el desempleo, las deficiencias educativas y el mal estado de las infraestructuras, han provocado malestar en muchos ciudadanos.

La misión de la agencia de desarrollo es

facilitar el desarrollo rápido, equilibrado y sostenible del delta del río Níger para hacer de ella una región económicamente próspera, socialmente estable, ecológicamente regenerable y en paz políticamente (NDDC 2009).

Los hechos descritos ocurrieron en Nigeria y no en Andalucía, es cierto. Se podrá argumentar incluso que no son propios de un país europeo, quizá. Veamos, sin embargo, un caso andaluz que tiene varias cosas en común con el anterior: desempleo, escasa o deficiente formación de los recursos humanos, apropiación de fondos públicos y la política (o retórica) oficial del “desarrollo”.

A finales de 2007 los medios de nuestro país informaban de un caso de apropiación de fondos públicos protagonizado por A.R., hasta entonces

gerente de la Asociación para el Desarrollo Rural Integral de la Costa Occidental de Huelva (Adricoh), quien se autoinculparía en los juzgados de Ayamonte de la apropiación de 480.000 euros en fondos públicos. En este caso (que sepamos) no hubo magia, su autor declaró haberse apropiado del dinero para saldar unas deudas cuyos acreedores (al parecer prestamistas ilegales) “lo ponían entre la espada y la pared” (Font 2007).

En 2005 tanto el gerente como el presidente de la entidad, J.M. (alcalde de Cartaya), aparecían en los medios de comunicación en relación con el despido de un titulado superior en período de pruebas. La demanda de nulidad, una *rara avis* en la abogacía provincial, sería apoyada por el fiscal; el demandante se representaría a sí mismo. El Juzgado de lo Social declararía nulo el despido (como se probó, fue en represalia por una reclamación laboral) por violación de un derecho fundamental, obligando a Adricoh a readmitir al trabajador y abonarle los salarios atrasados.

Adricoh fue creada para gestionar el Programa Operativo de Desarrollo y Diversificación Económica de Zonas Rurales (PRODER), para lo que concedía subvenciones con cargo a fondos europeos. Este programa tiene como “objetivo general”:

promover el desarrollo endógeno y la diversificación económica de las zonas rurales mediante el apoyo financiero a proyectos e iniciativas de promotores y emprendedores que contribuyan al mismo (Adricoh 2005).

Para ello llevaba a cabo acciones formativas destinadas a la cualificación de los recursos humanos, como el seminario *Cómo llegar a fin de mes*, sobre “la mejor forma de llegar a finales de mes con solvencia” según el propio imputado (Huelva Información 2005), y también:

Proyectos de Interés General y Social, como son el de “Asesoramiento y Acompañamiento de Proyectos Empresariales”, el de “Desarrollo y Consolidación de la Pyme Exportadora” y el de “Acompañamiento de los Recursos Humanos en los Itinerarios Empresariales” (ibíd.).

Como sugiere Kay (2004), el nivel de riqueza de las naciones es el resultado de su particular evolución histórica y su cultura. Las normas legales y los contratos tendrían un papel secundario, marginal incluso, en el mundo de los negocios, toda vez que la riquísima casuística de las relaciones comerciales sólo puede ser parcialmente prevista o codificada. A consecuencia de la incertidumbre y, sobre todo, la información limitada, la confianza entre las partes es crucial a la hora de conducir los negocios; algo a lo que Fukuyama (1995) concede un papel fundamental en la prosperidad de las sociedades.

El bajo nivel de confianza en una sociedad tiene una poderosa influencia en la cultura empresarial y el estilo de dirección. En buena parte de los países en desarrollo este rasgo antropológico se traduce en que las empresas sólo pueden crecer hasta el nivel en que los miembros de la familia propietaria pueden ocupar (todos) los puestos directivos. Es obvio que los vínculos familiares facilitan un entorno de confianza. De forma más prosaica, el aforismo “el ojo del dueño engorda el caballo” deja traslucir la misma cultura y creencias: que una estrecha supervisión (ante la falta de confianza) es la única manera de velar por los intereses de la empresa<sup>169</sup>. Este tipo de creencias, tan vulgares como arraigadas en determinadas sociedades, son un producto cultural específico.

Algo similar ocurre con los derechos de propiedad, allí donde no son respetados el efecto negativo, silencioso y a largo plazo, es crucial. Nadie invertiría su dinero ni su tiempo en un trabajo de cuyos frutos cualquiera pueda apropiarse. A estos efectos, el papel del sistema legal es

---

<sup>169</sup> Como el anterior, el aforismo anglosajón *kiss up kick down* (adula tu jefe y fastidia a tu subordinado) refleja valores universales y no específicos de una comunidad etnolingüística. Uno y otro no parece ajenos a las relaciones laborales en Andalucía (máxime en la empresa familiar).

prácticamente anecdótico, nadie puede pretender que la justicia sea un sustituto equivalente a la buena fe contractual; su celeridad, eficacia y coste varían considerablemente según el país de que se trate.

La burocracia gubernamental también tiene una influencia considerable a la hora de facilitar la inversión y el empleo. Inherente a la moderna organización social, las grandes empresas o el propio Estado, la burocracia es el lado negativo de aquélla, pudiendo lastrar el crecimiento económico e impedir la prosperidad social.

En China (hace 500 años uno de los países más avanzados y prósperos del mundo) desde la fundación del estado *Ch'in* hasta la llegada al poder de Deng Xiaoping, la burocracia autócrata y sin los incentivos del mercado acabaría anteponiendo el beneficio propio y de sus familiares al interés general. Esto fue así tanto bajo el emperador como bajo el Gran Timonel quien, consciente del problema y decidido a acabar con él, emprendió la Revolución Cultural en 1966; una ola de terror que se prolongaría durante más de diez años. La rápida industrialización de China, y su apertura al comercio mundial, sólo habría sido posible desmantelando las estructuras burocráticas, particularmente en las grandes e ineficientes empresas estatales, y liberalizando la economía (Wolf 2006).

Mucho más reciente y cercana a nosotros, la Segunda Modernización de Andalucía – campaña transversal lanzada en 2001 – parte de la idea que el gobierno (andaluz) es la vanguardia<sup>170</sup> transformadora de la sociedad y, de esta forma, el llamado a redimir al país de su atraso secular.

Milton Friedman, premio Nobel de Economía y líder de la escuela de Economía de Chicago, dijo una vez – en referencia a los EE UU – que “si el

---

<sup>170</sup> Por el contrario, en los regímenes del “socialismo real”, la “vanguardia de la sociedad” era el partido.



gobierno federal estuviese a cargo del desierto del Sahara, en un período de cinco años habría escasez de arena” (The Economist 2008). En el caso andaluz el propio lector puede establecer la analogía.

J. Kay escribía en el Financial Times:

Buchanan, Premio Nobel de Economía en 1986, aprovechó la ceremonia de entrega para denunciar “el clásico prejuicio de que las personas entran en la política en una búsqueda común del bien, la verdad y lo bello”.

Si suponer que los políticos occidentales están únicamente motivados por el interés general es una ingenuidad, en la búsqueda del bien, la verdad y lo bello está la raíz del progreso económico, social y cultural de la sociedad occidental (Kay 2004).

Los rasgos característicos de la gobernanza y la burocracia española en general y la andaluza en particular, son difíciles de percibir si no es en comparación con otras realidades, con lo que ocurre, por ejemplo, en los países de nuestro entorno. Nuestro trabajo, en tanto que aborda una misma realidad en dos espacios diferentes (Andalucía *versus* el Reino Unido) es una ocasión formidable para llevar a cabo un análisis de Economía comparada.

Newton (2001) diferencia entre el capital social y el capital político, correspondiéndose con sendas confianzas; aunque (desde un punto de vista teórico) positivamente correlacionados a largo plazo, a corto pueden experimentar acusados comportamientos divergentes, es lo que el autor ilustra con dos casos de países desarrollados: Alemania tras la Segunda Guerra Mundial y Finlandia a principios de los noventa con el hundimiento de la Unión Soviética, en los que la confianza política (que no social) alcanzó niveles mínimos.

es casi imposible crear buen gobierno a partir de la pobre sociedad civil de una república bananera. En este sentido, unos bajos niveles de capital y confianza social es muy probable que estén asociados con niveles de capital y confianza políticas igualmente bajos. Es muy difícil que una sociedad civil escasamente desarrollada sea la base de una democracia avanzada. Como ocurre con el capital social, el capital político es más fácilmente generado en la sociedad civil; el vínculo entre lo

social y lo político, aunque tiende a existir en la mayoría de las naciones, no siempre es obvio (Newton 2001, p.212).

Nada menos que la relación entre la gobernanza pública, la sociedad civil y la religión (en resumidas cuentas, todo lo que llevamos dicho en el epígrafe 5.1.1), en España y Portugal pero desde una perspectiva británica, es magistralmente explicada por John Stuart Mill (1852):

La noción... de que un gobierno debe elegir las opiniones de la gente, y no debería verse influido por ninguna doctrina en los ámbitos político, moral, legal o religioso, a no ser que tengan autorización oficial para ser imprimidas o públicamente profesadas, puede decirse que está totalmente descartada como principio general. En la actualidad existe un consenso de que un régimen de este tipo es fatal para la prosperidad, incluso la de tipo económico: que cuando la condición humana se ve impendida por ley, o por el qué dirán, de ejercer libremente sus facultades en los asuntos más importantes, adquiere una torpeza y una imbecilidad... No puede haber ejemplo más claro que España y Portugal desde la Reforma [protestante] hasta el presente. El declive de ambos países en grandeza nacional e incluso civilización material, mientras que todas las otras naciones de Europa avanzaban de forma ininterrumpida, ha sido achacado a varias causas, pero hay una subyacente a todas ellas: la Santa Inquisición, y el sistema de esclavitud mental de la que aquélla es símbolo (Mill 1852, p.523).

En Andalucía, el discurso gubernamental de progreso, desarrollo y modernización, no consigue cambiar la realidad sobre el terreno. Como se recoge en el citado informe del Defensor del Pueblo Andaluz (2001):

La distancia entre la realidad andaluza y la imagen que de ella se difunde desde instancias oficiales ha sido, y en gran medida continúa siendo, una de las constantes de los últimos 15 años (Delgado 2001, p.36).

Las siguientes afirmaciones del alcalde de Huelva, presentando el polígono industrial Huelva Alimentaria<sup>171</sup> son ilustrativas de ello:

son más de 5.000 millones de pesetas de inversión los que se destinarán a la nueva industrialización de la ciudad y su área metropolitana. Estamos, pues, como he dicho en varias ocasiones, ante la 3ª Revolución Industrial (sic).

Parque Industrial Huelva Alimentaria, un total de 180 millones de metros cuadrados que permitirán definir a Huelva como el mejor enclave estratégico del Sur de Europa (Rodríguez 2002, p.54).

---

<sup>171</sup> En la actualidad Parque Huelva Empresarial.

Si bien es cierto que Andalucía no es como Nigeria, tampoco es como Inglaterra; lo cual, desde un punto geográfico, puede parecer incluso obvio. El patrimonio ferroviario es una buena muestra de ello, dos años después de la entrada en vigor de la Ley 14/2007, del Patrimonio Histórico de Andalucía, se pone en evidencia que las políticas públicas pueden ir no más allá del boletín oficial donde se publican. De lo contrario, se podría cambiar la realidad de un país a través de la imprenta oficial; una realidad que producía cierta inquietud en medios comunitarios en vísperas de la ampliación de 2004.

Teniendo en cuenta que Andalucía es una de las regiones menos industrializadas de Europa y que su proceso de industrialización (desde el último tercio del siglo XIX) ha sido principalmente exógeno (en estrecha relación con su dependencia económica), resulta de interés lo que escribe Finer sobre el Estado pre-industrial:

#### La Incompetencia de la Burocracia

lo que prácticamente podríamos denominar corrupción endémica, generalizada, en el Estado pre-industrial. El ideal de un funcionariado desinteresado, dedicado a su cometido, es en gran medida un fenómeno de finales del siglo XVIII y el siglo XIX en Europa y América. Hasta entonces, se daba por hecho que quien entraba en la función pública lo hacía para enriquecerse. A resultas de ello, la corrupción generalizada distorsionaba e incluso frustraba la intención del gobierno. Una cosa era lo que éste quería y otra lo que conseguía (Finer 1997, p.1616).

Normas (cargadas de buenas intenciones) como la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía, no parecen cambiar la realidad sobre el terreno. Con todo, la propaganda institucional y las declaraciones de los representantes políticos, se esfuerzan (habitualmente con éxito) en hacer creer lo contrario. El resultado sería el que tendremos ocasión de ver más adelante.

### 5.1.2. El Plan Estratégico para la Cultura en Andalucía

El Plan Estratégico para la Cultura en Andalucía (PECA), resultado de la gestión pública en materia de cultura, es un documento de referencia elaborado con las aportaciones de un buen número de expertos y protagonistas de la cultura en Andalucía; su marco temporal se deja entrever al final de la memoria (118 pág.):

#### 4.1. Los ejes estratégicos

El Plan Estratégico para la Cultura en Andalucía (PECA) se ha diseñado siguiendo unas líneas estratégicas directrices que van a ser las que marquen la pauta de acción en los próximos años (2008-2011) (Consejería de Cultura 2007, p.105).

El documento tiene un valor innegable como manual de consulta, tanto en lo legal – por cuanto explicita y detalla el marco jurídico de la cultura en Andalucía y el reparto de competencias – como en lo estadístico. A nivel conceptual y teórico, el PECA es de interés desde el punto de vista de la Nueva Economía Institucional (NEI). Con todo, no parece que la agenda de trabajo del Gobierno andaluz esté claramente reflejada.

El Plan hace la siguiente definición de “cultura”:

#### 1.1.1. La cultura, desde el patrimonio histórico hasta la creatividad artística

La cultura es el mundo humano que a lo largo de generaciones hemos ido construyendo mediante la acción transformadora de la naturaleza, en lo que lo tecnológico y lo económico se interrelacionan estrechamente, mediante la consolidación de instituciones y formas de organización social a través de las cuales organizamos la vida en común, y mediante las formas de conocimiento, escalas de valores y constelaciones simbólicas a través de las cuales ordenamos las redes de significados que construimos y las situamos en la perspectiva de un horizonte de sentido (Consejería de Cultura 2007, p.10-11).

En la memoria se hace un análisis del papel de la lengua en la cultura en línea con lo que ya se ha hecho en otras Comunidades Autónomas:

Todo ese mundo cultural, que cada comunidad humana en muy diversas escalas, construye a lo largo de su historia, es el que se modula muy especialmente a través de la lengua en que dicha comunidad se expresa. La cultura siempre está lingüísticamente mediada, por lo que se puede decir que cada lengua conlleva una forma de situarse ante la realidad, de ordenarla y de situarse en ella y ante ella.

Cada lengua, con la cultura que vehicula, es una acepción del mundo (Consejería de Cultura 2007, p.11).

La Introducción del documento, que firma el propio Viceconsejero de Cultura y Coordinador del PECA, hace entrever su naturaleza. Afirma aquél que:

Cuando a finales de 2004... asumimos la dirección de la administración pública cultural en Andalucía, nos planteamos cómo dar un salto cualitativo en la manera de elaborar la política cultural, pensamos en que lo más novedoso sería incorporar el enfoque estratégico al diseño de estas políticas (ibíd., p.7).

Lo que parece indicar que anteriormente no existía una estrategia (explícita) para las políticas culturales. Prosigue el Coordinador afirmando:

En la actualidad, el sector Ocio y Cultura aporta una cifra cercana al 4 % del PIB nacional, y además, absorbe cerca del 8 % de la población ocupada, y 4,1 millones de europeos trabajan en el sector cultural. Es justo, por tanto, que devolvamos esta contribución con nuevos instrumentos para su desarrollo, y es necesario por tanto aplicar a la Cultura los mismos instrumentos que aplicamos a los sectores tradicionalmente considerados productivos (ibíd.).

De lo anterior se deducen dos cosas, primero la importancia de la cultura (en términos económicos) en los ámbitos estatal y europeo; y segundo, que su contribución al PIB merece una respuesta *quid pro quo*.

En el PECA se recogen tanto la Segunda Modernización como la Alianza de Civilizaciones y se mantiene un escrupuloso respeto al tratamiento paritario de género. Con todo, el Plan deja entrever la estrategia del Gobierno andaluz, su visión de la cultura y la sociedad: el ejecutivo andaluz estaría llamado a liderar la actividad cultural en Andalucía. Por otro lado, el mismo cabe ser enmarcado en el historial de planificación estratégica de la Junta de Andalucía: desde el Plan Económico para Andalucía (PEA) 1984-86 hasta el Plan Andaluz de Desarrollo Económico (PADE) 1987/90 y 1991-1994 (Delgado 2001). Sin embargo, los resultados no logran apreciarse con claridad; de 1985 a 2007, la convergencia con Europa (donde el ejecutivo andaluz habitualmente pone énfasis) del PIB

per cápita en paridades de poder adquisitivo (PPA) fue seis veces superior<sup>172</sup> (23 ppc) a la (modestísima) convergencia con el Estado español (3,8 ppc) (CEH 2003; INE 2009); el desempleo se muestra persistente alcanzando el 27,21% (IEA 2010) de la población activa en 2010<sup>173</sup>. En términos agregados, la participación en la producción española se puede apreciar en la Tabla 30. *La participación de Andalucía en el PIB español.*

En lo cultural, el índice de difusión de prensa (número de ejemplares vendidos por cada 1.000 habitantes) es en España 98, por debajo de los niveles de lectura de prensa aconsejados por la Unión Europea y UNESCO, fijados en 100. Los otros países de la UE-15 que tampoco llegan a este límite son Italia (99), Portugal (54) y Grecia (53). En Andalucía alcanzó el 31,3 en 2005 y 2006 (Consejería de Cultura 2007, p.43).

Tras exponer la visión, misión y valores del PECA, se afirma que está diseñado siguiendo tres ejes estratégicos:

1. Modernización de la Administración.

Este eje de acción se divide en tres planes:

- 1.1. Acercar la administración a la ciudadanía, nuestro eje central.
- 1.2. Avanzar en el camino de la excelencia en la prestación de los servicios públicos.
- 1.3. Creación de una nueva cultura de gestión transparente, cercana y basada en criterios de eficiencia.

2. Economía de la Cultura.

---

<sup>172</sup> Nótese además el atractivo europeísta – convergencia con Europa (y no con España) – de un mensaje dirigido a la opinión pública en general.

<sup>173</sup> Durante el primer trimestre (20,05% en España).

Se afirma que “siguiendo este itinerario argumental, el PECA encontrará entre sus objetivos, los siguientes:”, citando en quinto y último lugar “Recuperar y poner en valor el patrimonio”.

### 3. Cooperación y Voluntariado Cultural.

Tras los ejes estratégicos se detallan las que serían áreas claves de actuación del PECA:

- i. Música, danza y teatro
- ii. Libro y biblioteca
- iii. Bienes culturales
- iv. Archivos y patrimonio documental
- v. Flamenco
- vi. Industrias culturales
- vii. Museos
- viii. Audiovisual

Es dentro de esta estructura donde se integra el marco operativo de acción, que servirá de punto de partida para el desarrollo de este Plan... (Consejería de Cultura 2007, p.111).

El patrimonio cultural inmueble (PCI) no aparece en las áreas claves de actuación y el patrimonio industrial, obviamente, tampoco; a pesar de ello, “Recuperar y poner en valor el patrimonio” es uno de los objetivos del eje estratégico 2 “Economía de la Cultura”; con todo, podría estaría incluido en el área 3 “Bienes Culturales”.

El PECA, en busca de la necesaria legitimidad, hace prueba de una metodología participativa, involucrando (entre otros) a académicos y expertos del ámbito de la cultura: “Ponentes, Relatores, Coordinadores y Participantes de las Mesas de Trabajo” (Consejería de Cultura 2007, p.114). En el subapartado de la Mesa 8, “Interculturalidad y diversidad

cultural. Reconocimiento de los derechos culturales” (ibíd., p.118), figura el “islamista” Pedro Martínez Montávez, de la Universidad Autónoma de Madrid, enlazando quizá con el “diálogo intercultural” propugnado (ibíd., p.21).

### 5.1.3. El turismo sostenible en Andalucía

En este epígrafe, de nomenclatura oficial, vamos a analizar las principales tendencias del turismo andaluz y el marco institucional donde se enmarca el turismo cultural, dentro del cual se incluye el de patrimonio ferroviario.

En la Memoria Informativa del Plan General del Turismo Sostenible de Andalucía (PGTSA) 2008/11<sup>174</sup> se define el turismo cultural como un gran segmento de mercado, emergente a causa (entre otros factores) de la diversificación de las motivaciones, la búsqueda de lo diferenciado o genuino, la mayor valoración de las culturas autóctonas o la fragmentación de las vacaciones en períodos más cortos. Ello habría dado como resultado un segmento con crecimiento superior al sector turístico en general. Definición que, sin entrar en el núcleo de la cuestión, coincide en la caracterización del fenómeno por la corriente mayoritaria.

Seguidamente se afirma que:

En el caso específico de Andalucía este ascenso se ve intensificado por condicionantes favorables propios, como son el rico y diverso patrimonio cultural... presente en la misma como resultado de su historia, o la imagen diferenciada y reconocida de Andalucía en el imaginario colectivo de la cultura occidental, forjada ya desde los viajeros románticos del siglo XIX hasta la actualidad; a ello que se suma la experiencia como destino turístico acumulada en la Comunidad Autónoma desde hace décadas (CTCD 2007, p.98).

---

<sup>174</sup> Aprobado por el Decreto 279/2005 de 20 de diciembre (BOJA Núm. 9 del 16 de enero de 2006) como Plan General del Turismo Sostenible de Andalucía 2007-2010, parece que su marco temporal ha sufrido un desplazamiento hacia adelante de un año.



Lo cual se mueve entre la autocomplacencia y los clichés al uso, careciendo de valor alguno a efectos analíticos, máxime cuando se parte de la premisa de que espacios alternativos no tendrían “el rico y diverso patrimonio cultural [de Andalucía]”. En cuanto a la experiencia acumulada como destino turístico, cabe preguntarse si no será más relevante la experiencia de la demanda, siendo que Andalucía es un destino clásico del turismo británico (y del norte de Europa en general), como El Algarbe portugués o Grecia.

Dice el planificador que uno de los rasgos más característicos del turismo cultural es que está definido por la motivación (principal) y no por la tipología espacio-destino, algo con lo que no podemos disentir. Por el contrario, se afirma que la participación del segmento cultural (4,7 millones de turistas) en el conjunto del sector es del 21,7% (2003), el doble de la cifra mundial (10%) y a un nivel similar con la estimada para la Unión Europea (20%). Ello se explicaría por

el valioso patrimonio cultural andaluz, que ha experimentado en los últimos años un notable avance en cuanto a su reconocimiento, valoración y catalogación (CTCD 2007, p.99).

Frase grandilocuente que no se sustenta en los datos ofrecidos (en una tabla) a continuación, quizá fuese más acertado decir que tanto uno como otro repercuten en unos niveles similares a la media europea. No es que pretendamos ser perfeccionistas, es que la bondad de los análisis dependerá de que no partamos de unos supuestos equivocados sobre la realidad andaluza, no por más autoalabanzas mejoraremos nuestras estructuras económicas.

No obstante se citan las dificultades metodológicas de la medición del turismo cultural, toda vez que éste se manifiesta en actividades

complementarias y accesorias de una principal. Para la medición del mismo el gobierno andaluz utiliza como *proxy* las plazas hoteleras en ciudades del interior ricas en patrimonio artístico, como pueden ser Ronda, Antequera o Arcos de la Frontera. En los 16 destinos analizados (salvo algunas excepciones), las cifras muestran un incremento generalizado del turismo cultural en el período 2001/06.

La estancia media es por lo general inferior a dos días, lo que confirma el rasgo común a los tres tipos de turista cultural propuestos por Bywater (1993 citado en Smith 2003).

El PGTSA identifica las siguientes pautas de evolución y tendencia del turismo cultural:

- El mercado demanda cada vez más destinos y productos con fuerte identidad, donde la singularidad patrimonial y la experiencia cultural enriquecedora se convierta en la envolvente general del viaje.
- Es cada vez más destacable la importancia de los mercados próximos para la valorización de territorios complementarios a los destinos tradicionales.
- Se detecta una fuerte dispersión de los esfuerzos públicos y privados en la configuración de nuevas ofertas y en la orientación de la promoción.
- Los turistas culturales manifiestan cada vez formas más maduras y expertas de usar el espacio turístico, por conocimientos y recurrencia (paseos y otras actividades); sin que, por otra parte, se haya producido una adaptación de las ofertas públicas y privadas a esta situación (CTCD 2007, p.103).

El mismo se enmarca en una Estrategia de Turismo Sostenible de Andalucía, norma legal establecida por Orden de 9 de noviembre de 2006 de la Consejería de Turismo, Comercio y Deporte. En el preámbulo de la misma se afirma que

el aumento de la competitividad del sector debe basarse en los principios de calidad, sostenibilidad. Diversificación y diferenciación.

La estrategia de intervención consta de dos instrumentos recogidos en la propia norma: las Iniciativas de Turismo Sostenible y las de Ciudades

Turísticas. El procedimiento de intervención crea dos figuras: los Promotores y los Programas de Turismo Sostenible.

La Orden, en su Artículo 2.1, define la Estrategia de Turismo Sostenible como un conjunto integrado de medidas para la ejecución de un sistema de planificación estratégica “desde el territorio” encaminado a la consecución de los siguientes objetivos:

- a) Creación de producto turístico o mejora del existente.
- b) Fortalecimiento de la competitividad del sector turístico local.
- c) Creación, mantenimiento y mejora del espacio turístico.
- d) Implantación de sistemas y herramientas de gestión medioambiental.

En el apartado siguiente se especifica que “la articulación” de estas medidas de fomento implican la selección de Promotores de Turismo Sostenible: “entidades colaboradoras” y “agentes dinamizadores e impulsores de los Programas” que decidirán los objetivos, acciones y proyectos a desarrollar, es decir, los pormenores de su implementación.

En el Artículo 5 se establece la naturaleza y característica que deberán tener los Promotores, éstos habrán de ser personas jurídicas, entidades “sin ánimo de lucro” que tendrán la consideración de entidades colaboradoras de la Consejería y “ejercerán una importante función de dinamización y asesoramiento en el territorio”. En estas asociaciones deberán participar los ayuntamientos, “valorándose la participación de los agentes sociales y económicos más representativos” (CTCD 2006, p.130). O sea, habrían de ser consorcios en los que estén representados una miríada de agentes sociales de la comarca y (como el caso de Adricoh) liderados por los ayuntamientos (i.e. los alcaldes).

El Artículo 6, Programas de Turismo Sostenible, dice que las Iniciativas se articulan a través de los Programas de Turismo Sostenible: “propuestas

generales de intervención” elaboradas por los Promotores de Turismo Sostenible que,

inspirados en los caracteres propios del territorio y en el principio de sostenibilidad de la actividad turística y de los recursos turísticos, están destinados a definir los objetivos de desarrollo y a proponer proyectos para la consecución de los mismos.

Buenas intenciones no faltan, sólo que la realidad dista mucho del espíritu de la norma. La práctica de esas asociaciones pone en evidencia que son meros instrumentos burocráticos, en la periferia del poder gubernamental, y aquejados de los mismos problemas que las delegaciones y órganos del ejecutivo. Sus empleados, con frecuencia reclutados en el entorno local de los partidos, carecen en la práctica de independencia respecto al poder político, estando meramente al servicio de los alcaldes y sus intereses personales<sup>175</sup>.

En lo que se refiere a la articulación de la estrategia, el Artículo 8 dice que los Programas que se diseñen deberán estar basados en los cuatro objetivos establecidos en el Artículo 2. Entre los objetivos específicos se cita la “Puesta en valor de vías verdes” (Art. 8.2.a.5). Siendo éstas precisamente la fórmula (más propiamente española) de puesta en valor de líneas ferroviarias cerradas, no se entiende bien la intención del estratega; o bien desconoce la propia naturaleza de las Vías Verdes o quiere decir “rehabilitación”. En este caso, sin embargo, hubiese sido mejor formular el objetivo como protección y/o conservación de las mismas, habida cuenta de la realidad sobre el terreno.

La Vía Verde Litoral (Huelva), tras haber sido cofinanciada con 120 millones de pesetas del Fondo de Cohesión de la UE, apenas duró unos

---

<sup>175</sup> El caso Adricoh, una vez más, es ilustrativo de este fenómeno.

tres años<sup>176</sup>. Este caso no es algo excepcional en la provincia, se enmarca en la escasa consideración social de este tipo de bienes públicos, la falta de respeto por sus normas de uso y la inhibición de los poderes públicos en las necesarias tareas de policía y mantenimiento. Con todo, asociaciones como Ecologistas en Acción han denunciado este caso en más de una ocasión.

Sorprendentemente las cosas han cambiado, bajo el trazado de la antigua Vía Verde Litoral se ha instalado en 2008 un gasoducto de Gas Natural S.A., con el resultado (no buscado) de su rehabilitación, la cual ha sido necesaria para facilitar el acceso (por razones de seguridad) a la conducción.

También las diputaciones provinciales asumen competencias en materia de turismo, la de Huelva tiene por eslogan (“destino turístico” según la entidad) “Huelva la Luz”, eje de su política de promoción del turismo de sol y playa.

El Patronato de Turismo de Huelva ha lanzado un nuevo producto publicitario para afianzar sus estrategias de mercadotecnia denominado *Pastillas La Luz*, definidas como “comprimidos de optimismo a base de aromas naturales” con las que se pretende evocar el destino Huelva a los potenciales turistas.

Según informó ayer el patronato, los comprimidos son unos caramelos con sabor a fresa y, “en esencia, se trata de un remedio eficaz para el cansancio, la falta de motivación y la pérdida de horizontes” (El Mundo HN, 2008).

---

<sup>176</sup> una de las cuatro existentes en la provincia de Huelva, recorre una distancia de 49 km por el trazado de la antigua línea de ferrocarril Gibraleón-Ayamonte. Habilitada hace poco más de un lustro, pretendía dar un empleo a este antiguo trazado ferroviario similar al que en los países de nuestro entorno reciben las vías de ferrocarril en desuso: senderismo, cicloturismo, paseos a caballo, etc... Sin embargo, desde poco después de finalizar su habilitación por el Ministerio de Medio Ambiente [1996], quien invirtió en ella 144 millones de pesetas y unos años más tarde construiría un nuevo puente sobre el Odiel a tal efecto, la Vía Verde del Litoral entró en un proceso acelerado de uso indebido y abandono por parte de los ciudadanos y corporaciones locales (Muriel 2002).

Ejemplificando el fenómeno de la dependencia económica, tan característico de Andalucía, el patronato contrata los servicios de una agencia madrileña para su campaña de comunicación. Según se informa, la investigación científica que ha llevado a la “estrategia de mercadotecnia” es, sin embargo, de cuño local:

*Las Pastillas La Luz* son el resultado de los estudios que un grupo compuesto por el patronato y la Universidad de Huelva ha desarrollado desde el punto de vista científico y que “avalan la afirmación, sin paliativos, de que la luz de Huelva es beneficiosa para la salud”.

El estudio de Óscar Mariné en Madrid fue ayer el escenario para la presentación de este producto, que “transmite una idea de optimismo y salud a través de la evocación de un sabor tan característico de la provincia como es el de la fresa” (El Mundo HN, 2008).

## 5.2. La Reforma Ferroviaria de 1985

En su reunión del 30 de septiembre de 1984, el Consejo de Ministros adoptaba un acuerdo que exoneraba al ejecutivo español de la obligación de mantener las líneas consideradas como “altamente deficitarias”, aquéllas cuyos ingresos no llegaban a cubrir el 23% de los costes totales; inaugurando de este modo un proceso de reestructuración conocido como la Reforma Ferroviaria. En el Mapa 3. *Las regiones ferroviarias de España (1984)* puede apreciarse la red ferroviaria española (de ancho normal) en el momento de su mayor extensión.

Este, sin embargo, no sería el primer ajuste estructural de los ferrocarriles españoles. El 31 de julio de 1964 el Gobierno español y Renfe suscribían un convenio de crédito, con garantía del Estado, con el Banco Mundial. En el convenio se recogía el compromiso de Renfe de llevar a cabo un Programa de Estudios de Líneas (MTTC 1983) para el eventual cierre de aquéllas cuya continuidad no se justificara económicamente. El programa se enmarcaba dentro de las políticas de ajuste estructural que suelen acompañar las operaciones crediticias de la entidad de

Washington. Particularmente estaba encaminado a equilibrar los resultados de explotación del monopolio de ferrocarriles y reducir la distorsión de la intervención gubernamental en la economía.

Mapa 3. Las regiones ferroviarias de España (1984)<sup>177</sup>



<sup>177</sup> Red de vía ancha anterior a la Reforma Ferroviaria.



Las recomendaciones que emanaban del estudio de la línea Gibraleón a Ayamonte, terminado en 1966 con datos de 1964 (MTTC 1983), pueden tomarse como válidas (con cierta prudencia) para el resto de líneas secundarias deficitarias: supresión del servicio de mercancías, introducción de trenes automotores y supresión del personal de las estaciones. Estas tres medidas fueron aplicadas en la citada línea, inaugurando un patrón en la prestación del servicio que se prolongaría hasta su cierre en 1987.

En 1973 se actualizaría el estudio con datos de 1971 (ibíd.) extrayéndose las siguientes conclusiones:

- i. Que desde el punto de vista empresarial conviene sin duda el cierre total de la línea.
- ii. Que desde el punto de vista de la colectividad resultan mayores los costes de sustitución del servicio.

Por lo que se elevan las siguientes propuestas:

- i. Cierre de la línea para los tráficos de viajeros y mercancías.
- ii. En caso de que el Gobierno decida su continuidad, de acuerdo con lo previsto por el Decreto 382/1972, del 18 de febrero, sobre normalización de cuentas de Renfe, el déficit actualizado de la misma se consideraría como gasto no imputable a la gestión, compensándose tal como establece el citado Decreto.

La Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), de 30 de julio, se vería desarrollada por el Reglamento de Ordenamiento de los Transportes Terrestres (ROTT), aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre. Aquélla, partiendo del principio de libre competencia propugnado por la CEE derogó el sistema de coordinación

imperativo establecido por la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de Transporte por Carretera, de 24 de enero de 1941 y las Leyes de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera y Coordinación de dichos Transportes con los Ferroviarios, de diciembre de 1947. De este modo, la LOTT abandona la protección del ferrocarril, consagrada por la Ley de 1947, desapareciendo la prohibición de otorgar líneas de carretera coincidentes con aquél y el derecho de tanteo (Ramos 2004).

En los años ochenta, los instrumentos públicos de intervención en la industria eran los planes ferroviarios sectoriales y los contratos-programa entre el Estado y Renfe, donde se fijaban los objetivos del ente ferroviario.

Ramos define de esta forma el período 1975/1982 en los ferrocarriles de ancho ibérico<sup>178</sup>:

estancamiento de los tráficos acompañado por un incremento de los costes que agudizó los problemas financieros del ferrocarril. La falta de crecimiento de la demanda estaba estrechamente relacionada con la ausencia de la modernización del ferrocarril, en especial en lo que se refiere a sus infraestructuras, para las cuales no existía una planificación a largo plazo con compromisos de inversión por parte de las autoridades (Ramos 2004, p.291).

Según el autor, Renfe tenía tres alternativas: no hacer nada y mantener la red, implantar la alta velocidad o realizar una mejora integral de la red. Ante la necesidad de actuar y la imposibilidad presupuestaria de afrontar la segunda, se optó por la tercera. A tal fin elaboraría Renfe en 1980 el Plan General Ferroviario (PGF) que, con un horizonte temporal de 12 años, dividido en períodos plurianuales, pretendía la modernización de la red con la generalización de velocidades máximas de 160 km/h, buscándose además la reducción de costes y el aumento de la productividad.

El Plan – considerado por algunos como una huida hacia adelante –, según el autor, preveía triplicar los tráficos en 13 años y la creación de

---

<sup>178</sup> También conocido como ancho Renfe.

50.000 nuevos puestos de trabajo. Lo cierto es que no fue asumido por el Gobierno quien se limitó a emitir un juicio favorable e indicar que no era posible una inversión de tal magnitud, por ello, las actuaciones debían limitarse a 6.000 km de la red y los servicios de cercanías. El Plan, que no llegó a tener rango legal, sirvió como guía de actuación para nuevas inversiones que hizo aumentar el pasivo de Renfe con el consiguiente empeoramiento de su situación financiera (Ramos 2004).

Los contratos-programa, como instrumento de ordenación de las empresas y entes estatales, comenzaron con la Orden Ministerial de 23 de abril de 1984, en la que se establecen la norma y estructura de los Presupuestos Generales del Estado (PGE) a partir del año siguiente. Desde entonces, las empresas estatales que tuviesen encomendada la prestación de un servicio público y recibiesen ayudas con cargo a los PGE, debían regirse por un contrato-programa donde figurasen los objetivos en la prestación del servicio y la contraprestación estatal a tal efecto.

El primer contrato-programa de Renfe, con las recomendaciones del Libro Blanco del Transporte de 1979, tan sólo contenía unas líneas generales de actuación por lo que, *strictu sensu*, no podía ser considerado como tal. El primero propiamente dicho sería el Plan de Actuación Urgente de 1983, un verdadero plan de ajuste para el período 1984/86, que establecía unos objetivos cuantificados, tanto económicos y financieros como de calidad de servicio, incluyendo la reducción de personal y el cierre de líneas. Este contrato programa pretendía aumentar la producción y la productividad con la mejora en la gestión y la calidad del servicio, así como mejorar la situación financiera de Renfe y la reducción de las aportaciones estatales a la misma, lo que implicaba reducciones de personal y cierre de líneas. La idea subyacente, por tanto, era cerrar las

líneas cuya explotación se consideraba, fuera de toda duda, antieconómica y concentrar los recursos en aquéllas con mejores expectativas.

El contrato-programa consideraba 3.055 km de líneas como altamente deficitarias, las cuales debían ser clausuradas total o parcialmente. De este modo, el Consejo de Ministros de 30 de septiembre de 1984 aprobaba una Orden Ministerial que disponía, a partir del 1 de enero de 1985, el cierre total de 2.484 km de líneas. Con todo, dejaba la puerta abierta para la explotación mediante convenio *ad hoc* de 1.656 km para mercancías y 1.308 para servicios de viajeros. Dada la fuerte contestación social al cierre de líneas, la medida acabaría limitándose a 865 km de líneas en 1985 y 177 en los años siguientes. El contrato-programa haría reducir el déficit de gestión de Renfe en 4.376 millones de pesetas y lograría una importante mejora en la productividad (Ramos 2004).

#### 5.2.1. La Reforma Ferroviaria en Andalucía

El estado de cosas en vísperas de la Reforma Ferroviaria es descrito ejemplarmente en *Andalucía y la Reforma Ferroviaria* (Clavero 1985). Según el catedrático de Derecho Administrativo, el paquete de ajuste estructural es desproporcionado en Andalucía y tendrá consecuencias a largo plazo para la articulación del territorio. No sólo eso, el problema que se pretende atajar sería el resultado de un centralismo nefasto en materia de inversiones ferroviarias que había llevado a Andalucía a una situación de marginalidad.

El ex Ministro para las Regiones centra su argumentación en cuatro ejes que ponen en evidencia la desproporción de la medida de ajuste en Andalucía:

i. Siendo la existencia de doble vía una de las características de un “buen ferrocarril”, en Andalucía sólo el 3,2% de la red dispone de doble vía, el 21% en el resto del Estado.

ii. Parámetro indicativo de la modernidad de los ferrocarriles, la electrificación también muestra un patrón diferencial en Andalucía. Si el 33% de la red andaluza está electrificada, en el resto del Estado la proporción es del 48%.

iii. A la discriminación de Andalucía en materia de inversiones ferroviarias, se añade ahora una Reforma Ferroviaria que pretende clausurar el 40% de la red en la región *versus* el 18% en el resto del Estado.

iv. En las líneas “altamente deficitarias” se exige a las Comunidades Autónomas (i.e.: Andalucía) que financien el 100% del déficit total – y no el diferencial –, cuando en el resto de líneas deficitarias el Estado se hace cargo íntegramente del mismo.

El autor analiza las consecuencias que el cierre de líneas tendrá para Andalucía en términos de desarticulación del territorio: desaparecen los enlaces con Levante (la línea Guadix-Almendricos), con Portugal (la línea Gibraleón-Ayamonte) y con la Ruta de La Plata (líneas Huelva-Zafra y Los Rosales-Zafra); al igual que el daño que se le puede causar a industrias emergentes como la del mármol en Macael o, paradójicamente, a la bahía de Cádiz, recientemente declarada Zona de Urgente Reindustrialización (ZUR), con el cierre de la línea Puerto de Santa María-Sanlúcar.

Desde el punto de vista financiero, el Prof. Clavero compara el ahorro previsto de costes para Renfe con tal draconiana medida, 10.354 millones de pesetas, con el déficit de los servicios de cercanías en Madrid, 23.636

millones, los cuales no se verán afectados por tan peculiar Reforma en un solo kilómetro.

En cuanto al origen de los malos resultados de Renfe, apunta al elevado endeudamiento de la empresa y señala que la productividad del factor humano en los ferrocarriles españoles es más alta que en otros países europeos.

En definitiva, el artículo del ex ministro de UCD representa la contestación social a la que antes hacíamos referencia y, seguramente, no cayó en saco roto pues el ajuste final sería muy inferior (v. Tabla 32. *La Reforma Ferroviaria en Andalucía: balance final 1987*).

#### 5.2.2. La “contrarreforma” andaluza

El plan de cierre de líneas auspiciado por el primer contrato-programa entre el Estado y Renfe, eufemísticamente llamado “Reforma Ferroviaria” buscaba, quizá, su legitimidad (en términos de racionalidad económica) en procesos precedentes de países industrializados de nuestro entorno. No en vano, el mismo concepto de “reforma” es una fiel traducción del término inglés “reshaping” utilizado en Gran Bretaña. Quizá fuera eso en lo que estaba pensando el entonces Ministro de Transportes, Enrique Barón, cuando dijo a la delegación encabezada por A. Piera, presidente del Consejo de Cámaras del Centro de España, que “ésta [el cierre de líneas] es una política seguida por la práctica totalidad de los países occidentales” (Consejo de Cámaras del Centro de España 1985).

El pleno del Parlamento de Andalucía de 28 y 29 de noviembre de 1984 instaba al Consejo de Gobierno a la elaboración, y posterior aplicación, de un plan de actuación a corto, medio y largo plazo sobre la red de ferrocarriles en Andalucía. Como resultado del mismo, se realizó un Plan

Estratégico de Ferrocarriles tendente a la potenciación de este medio de transporte. En él se hace un análisis de los ferrocarriles en la región: los tráficos de viajeros y de mercancías, la oferta y la demanda, y las condiciones técnicas y económicas necesarias para diseñar una red eficaz (i.e.: que facilitase la comunicación ente los distintos puntos de Andalucía) buscando su contribución al reequilibrio territorial. Se analizan las condiciones de la infraestructura y explotación de las “líneas altamente deficitarias”, cuyo mantenimiento había sido posible por la actuación conjunta de la Junta de Andalucía y las diputaciones provinciales afectadas, con el objetivo de realizar un análisis completo de los gastos e ingresos de las mismas, distinguiendo entre los gastos originados por el normal desenvolvimiento del tráfico, de “aquellos que se producen por mala gestión de la Administración ferroviaria”. Además, se anuncia una programación de inversiones para conseguir la disminución de dichos gastos, ej.: supresión de pasos a nivel, mejora de la señalización, construcción de variantes, etc., y su necesaria financiación.

Como punto de partida, se incluían los estudios realizados hasta el momento, como el estudio técnico-económico de viabilidad realizado por la consultora INECO<sup>179</sup> en el eje Sevilla-Málaga, y aquellos sobre necesidades en materia de infraestructura ferroviaria “con vistas a la celebración en Sevilla de la Exposición Universal de 1992”, pretexto para la mejora de las comunicaciones entre aquélla y el resto de capitales de provincia.

La propuesta de actuación que se eleva al ejecutivo andaluz tiene tres ejes funcionales:

---

<sup>179</sup> Por cuenta del Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones (Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones).

1. Experimentación previa a la inversión.

Consistía en un conjunto de medidas de mejora en aquellas líneas donde existiesen dudas sobre el volumen de tráficos que fuese posible captar en condiciones normales y que tuviesen “una potencialidad constatada”. Se trataba de probar la demanda con mejoras graduales en el servicio que, en caso de respuesta favorable, permitiesen más mejoras (y más inversiones en condiciones de menor incertidumbre) creando una especie de círculo virtuoso. Es lo que, apenas tímidamente, se llevó a cabo con la línea Gibraleón-Ayamonte antes de su cierre en 1987.

2. Compensaciones para inversión en la mejora del servicio.

Con base en el contrato-programa de 1984/86, el Gobierno andaluz expresa claramente que las compensaciones que haya de abonar a Renfe por las líneas “altamente deficitarias” se destinarán a inversiones en la mejora del servicio y en ningún caso tendrán la consideración de subvención a la explotación. Es un principio que parece razonable, la administración andaluza no era responsable del estado de la red ferroviaria en la región y esas aportaciones iban precisamente destinadas a su mejora.

3. Subvención del déficit diferencial.

Aplicando el principio básico de racionalidad que invocaba el profesor Clavero, se establece que las compensaciones estarán destinadas a cubrir la diferencia entre el balance de explotación de las líneas y el nivel medio de la red estatal, el 47,7%; en ningún caso el déficit total. Las cantidades calculadas a estos efectos se consignan en el Cuadro-resumen líneas "altamente deficitarias" en Andalucía 1984.



#### 5.2.2.1. Contrapropuesta de la Junta de Andalucía sobre las líneas “altamente deficitarias”

La situación económico-financiera de cada una de las 11 líneas afectadas por la Reforma se recoge en la Tabla 33. *Cuadro-resumen de las 11 líneas "altamente deficitarias" en Andalucía (1984)*. En el Mapa 4. *Propuesta de actuación de la Junta de Andalucía en las líneas consideradas altamente deficitarias según el Contrato-programa 1984/86 entre Renfe y el Estado* se puede apreciar la localización de cada una de las líneas afectadas por el contrato-programa 1984/86 y la propuesta de actuación, en cada una de ellas, del gobierno andaluz:

##### 1. Vadellano-Los Salidos (18 km)

Cierre de la línea condicionado a la negociación que se mantenga con la Fundación de Arrayanes para cubrir los costes de explotación al menos como en la red básica. Asimismo, se condiciona el cierre y eventual levante de las vías al eventual interés de los promotores del Polígono Industrial de Linares por el ferrocarril.

Se elimina el paquete-exprés que sería llevado a la Estación de Linares-Baeza, la evaluación de la compensación (en pesetas del año 1983), sería 12,3 millones, a satisfacer por los usuarios anteriormente citados de interesarles la prestación del servicio ferroviario. Se levantaría el ramal al apartadero de Los Salidos.

##### 2. Zafra-Los Rosales (80 km en Andalucía)

Dado su interés como vía alternativa a Despeñaperros para los tráficos de Sevilla, Cádiz y eventualmente Córdoba, se propone su mantenimiento para mercancías y viajeros, si bien reduciendo, en la medida de lo posible, todos los costes evitables.

Se manifiesta la conveniencia de estudiar, en coordinación con las otras comunidades de la Ruta de la Plata (Extremadura, Castilla-León y Asturias), las posibilidades de potenciación turística; que los servicios de cercanías, desde Villanueva del Río y Minas, deben seguir potenciándose, atendiendo adecuadamente a los pueblos de la Sierra Norte (de Sevilla) con carreteras deficientes; que a pesar de las dificultades del trazado, no debe descartarse a medio plazo la canalización y potenciación de determinados tráficos de mercancías (combustible desde el puerto de Sevilla a Extremadura y yeso desde Morón a Portugal); y que la puesta en producción de las minas de carbón de Villanueva del Río y Minas con destino (entre otros) a la central térmica de Puente Nuevo, para el suministro eléctrico a los ceramistas de Bailén, puede suponer un importante aporte de tráfico.

En el caso más desfavorable, manteniendo todos los servicios de viajeros de largo recorrido a Extremadura y Asturias, la propuesta de compensación era 158,4 millones de pesetas (para el tramo andaluz).

### 3. Zafra-Huelva (116 km en Andalucía)

Dado el importante tráfico de mercancías que registraba, y las expectativas futuras por actuaciones industriales en Calañas y Fregenal de la Sierra (Presur), se propone su mantenimiento para el transporte de mercancías y, eventualmente, hasta que no terminen las obras de la Ctra. Nacional 435, para viajeros. Cabe señalar la gran importancia entonces del tráfico de graneles petrolíferos desde el Polígono Nuevo Puerto (Huelva) a Extremadura.

Dadas las posibilidades de captación de tráfico, fundamentalmente minero – que no hubiera sido razonable trasladar a la nueva carretera

(aún por terminar) – se expresa la conveniencia de construir nuevos ramales a explotaciones como la de Río Tinto y acometer inversiones de rehabilitación por valor de unos 2.500 millones de pesetas. Dado que la tasa de cobertura era superior a la media de la red básica, se entiende que no debía existir compensación y que, por tanto, las citadas inversiones debían ser acometidas por la propia Renfe o el Ministerio de Transportes.

#### 4. Gibraleón- Ayamonte (49 km)

Dice el informe que “ante el replanteamiento de los tráficos internacionales España-Portugal” (CTCT 1994, p.13), suponemos que refiriéndose a la construcción del puente sobre el Guadiana (finalizada en 1991), el Ministerio de Asuntos Exteriores debía pronunciarse sobre un eventual cierre. Los autores señalan el importante tráfico de mineral procedente de Tharsis que, desde el apartadero de La Mezquita, se transporta hasta el puerto de Huelva y son de la opinión que debe mantenerse toda la línea. No obstante, precisan que deben reducirse todos los costes evitables y mejorar las condiciones de explotación, i.e.: horarios ajustados a la demanda, enlazando con los servicios Huelva-Sevilla y los de CP (ferrocarriles portugueses). Esta nueva situación “debe mantenerse al menos durante un periodo de prueba para ver la respuesta de la demanda” (ibíd.). Hacen referencia también a las posibilidades del tráfico hortofrutícola, con origen en la comarca, en vísperas de la adhesión a las Comunidades Europeas. Se propone una compensación de 39,1 millones de pesetas para mejora de la calidad del servicio.

#### 5. Jaén-Campo Real (121 km)

Se dice que, dado el abandono sistemático al que se había visto sometida la conocida como “Línea del Aceite”, su rehabilitación habría requerido cuantiosas inversiones para una limitada captación de tráficos.

Se propone el cierre y desmantelamiento de todo el trazado, a menos que se prevea la captación de tráfico desde Jaén hasta la fábrica de cementos de Torredelcampo, o en el ramal industrial desde Lucena a Campo Real; con todo, se insiste en que debería tener una tasa de cobertura del 47,7%. Se recomiendan actuaciones de mejora en las carreteras alternativas.

#### 6. Granada-Bobadilla (123 km)

El ejecutivo andaluz tiene claro que esta línea no se puede cerrar, lo que implicaría la desarticulación ferroviaria entre la baja Andalucía y las provincias orientales:

La importancia de este tramo para la futura conexión transversal de Andalucía hace absolutamente imprescindible su mantenimiento y mejora para que cumpla un importante papel articulador dentro de la Comunidad Autónoma (CTCT 1984, p.14).

Se señala el importante tráfico de mercancías, sobre todo material de cantera y mercancías peligrosas (butano); que estaba prestando un buen servicio de cercanías en el eje Granada-Loja; y su importancia “de cara a la futura Exposición Universal de 1992” (CTCT 1994, p.5). Por todo ello, se aconseja que la compensación de 181,2 millones de pesetas se dirija a mejorar la infraestructura, corrigiendo el trazado y los puntos de limitación de carga.

#### 7. Puerto de Santa María-Sanlúcar de Barrameda (37 km)

En esta línea, también abandonada históricamente, se abrían posibilidades de mantenimiento y mejora con ocasión del traslado de las instalaciones militares desde San Fernando a Rota, por lo que se sugiere contar con la opinión del Ministerio de Defensa, que recientemente había llegado a construir un apartadero.

Con base en su interés estratégico, se propone su mantenimiento y una explotación con criterios de racionalidad económica, reduciendo todos los

costes evitables<sup>180</sup>; renovar el material rodante (entonces ferrobuses obsoletos); y, sobre todo, horarios ajustados a la demanda, conectando con los trenes a Cádiz y Sevilla.

Se mencionan las “enormes potencialidades turísticas y agrícolas del triángulo Rota-Chipiona-Sanlúcar” (CTCT 1994, p.15) que hacían aconsejable mantener la línea, aunque fuese durante un periodo de prueba. Las renovaciones (puntuales) de la vía que fuesen necesarias habrían de ser financiadas con una compensación anual de 21,4 millones de pesetas.

#### 8. Almorchón-Córdoba (135 km)

Se recomienda mantener abierta (en su totalidad) esta línea, desde 1974 utilizada exclusivamente para el transporte de mercancías, con vista a los tráficos que genere la minería de Peñarroya<sup>181</sup>; y para uso del Ministerio de Defensa en el tramo Córdoba-Cerro Muriano. Entre sus importantes tráficos cabe destacar los de minas de Puertollano (Villanueva del Río y Minas) a la citada central térmica y los que pudiera generar el parque de carbones de Asland.

La propuesta de compensación, dado el intenso tráfico, su crecimiento y la tendencia a la autofinanciación, es de 5,2 millones de pesetas. Por ello, se considera que las inversiones de rehabilitación deben ser financiadas por Renfe y/o el Ministerio de Transportes; señalando que esta línea podría ser una vía alternativa ante cualquier incidente en el paso de Despeñaperros.

---

<sup>180</sup> Suprimiendo o agrupando los pasos a nivel innecesarios (en su mayor parte guardados).

<sup>181</sup> De carbón con destino a la central térmica de Puerto Nuevo (Alhondiguilla) así como de berita y feldepató.

#### 9. Utrera-La Roda de Andalucía (110 km)

Como en el caso Granada-Bobadilla, el ejecutivo andaluz tiene la firme determinación de mantener esta línea, considerada un eje transversal estratégico para evitar la desarticulación ferroviaria entre Andalucía Occidental y las provincias orientales. Se afirma además que,

deben reducirse los tiempos de viaje entre Sevilla y Málaga en más de una hora con una inversión próxima a los 5.000 millones de pesetas, cuyas actuaciones concretas son objeto de un estudio en la actualidad (CTCT 1984, p.16).

La propuesta de compensación, valorada en 135,8 millones de pesetas, se destinarían a la mejora de la infraestructura y la provisión de servicios directos (sin trasbordos en Bobadilla) con horarios ajustados a la demanda.

#### 10. La Trinidad-Morón de la Frontera (21 km)

Tratándose de un ramal de mercancías, dedicado al transporte de piedra de yeso a Portugal, se propone su continuidad; ello implicaría pocos gastos de mantenimiento y generaría ingresos suficientes en el resto de la red. Dada la práctica existencia de un único beneficiario, se recomienda concertar una nueva tarifa que permita cubrir gastos como en la red básica nacional.

#### 11. Alcantarilla-Guadix (157 km en Andalucía)

En el tramo que afecta a Andalucía (Guadix, Baza, Cuenca del Almanzora, etc.) sólo existían servicios (de viajeros) de largo recorrido, habiendo desaparecido los servicios de media distancia que unían esta zona con Granada. Se propone el mantenimiento completo de la línea al ser el único enlace de Andalucía con Levante alternativo a Despeñaperros. En tanto no se concretara la posibilidad de captación de las 200.000 toneladas de mármol de Macael (con la estación de contenedores de

Purchena) y los productos hortofrutícolas, se recomienda llevar a cabo una explotación económica para aminorar su déficit.

La compensación que se propone, 113,6 millones de pesetas para el tramo en Andalucía, era para la mejora del trazado y la supresión de los puntos con limitación de carga, y la promoción de la estación de contenedores; “de frustrarse el transporte ferroviario de mármol la línea tendría escasas posibilidades de sobrevivir” (CTCT 1984, p.18).

En resumen, las 11 propuestas suponían una compensación total de 780,9 millones de pesetas<sup>182</sup> (1983); previéndose la renovación anual de acuerdo con la inflación y la evolución que, en cada caso, experimentarían los gastos e ingresos. Finalmente, se añade que en el Fondo de Compensación Interterritorial se había previsto una dotación de 1.750,8 millones de pesetas para 1985. Con ella se habrían de satisfacer no sólo las compensaciones para inversión del contrato-programa (los 780,9 millones de pesetas) sino también las derivadas de la modernización de las infraestructuras y los servicios ferroviarios en Andalucía.

Tabla 32. La Reforma Ferroviaria en Andalucía: balance final 1987

Línea	km totales	km en AND
Vadollano-Los Salidos	18	18
Jaén-Campo Real	121	121
Guadix-Alcantarilla	241	157
Puerto SM-Sanlúcar	37	37
Gibraleón-Ayamonte	49	49
Total AND	466	382
Total ES	862	862
% AND	54	44

Fuente: elaboración propia.

En 1985, las líneas a cerrar en Andalucía totalizaban 1.241 km (967 de ellos en territorio andaluz), el 40% de una red que entonces contaba con 2.417 km (Clavero 1985); la reducción final, en 1987,

<sup>182</sup> A aportar a Renfe en forma de inversiones cofinanciadas para la mejora de los servicios ferroviarios en Andalucía.

acabaría siendo del 15,8%. En la Tabla *ut supra* figuran las cinco líneas que finalmente serían clausuradas, las cuales suponían entre el 54 y el 44% de la red (según se considere la extensión total o sólo la extensión en Andalucía).



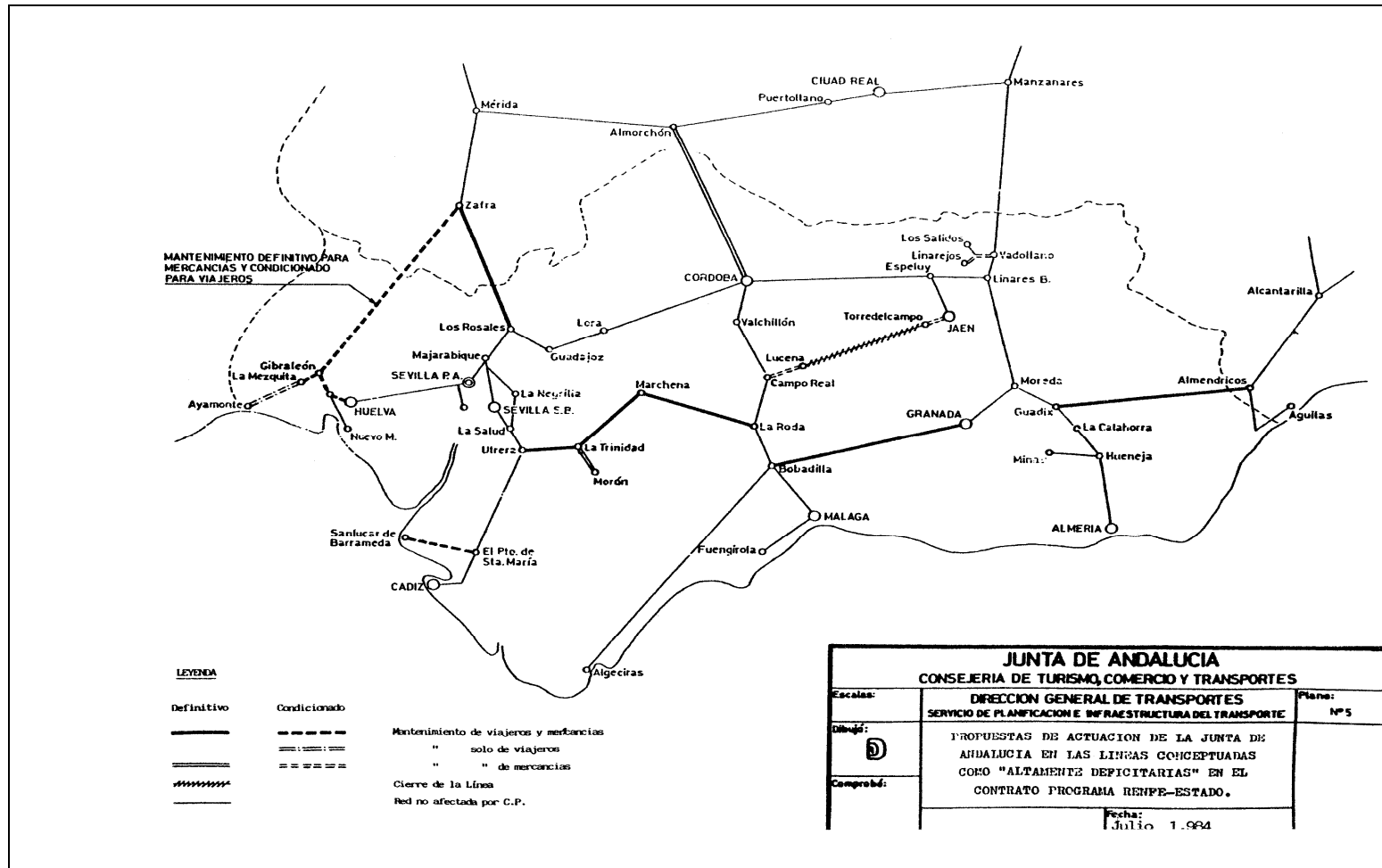
Tabla 33. Cuadro-resumen de las 11 líneas "altamente deficitarias" en Andalucía (1984)

Características líneas	Longitud km	Compensación contrato-programa	Tráfico		Balance de la línea			Cobertura	Balance Cierre			Ahorro colectividad	Saldo neto empleo	Propuesta de compensación	Ahorro Renfe tráfico total	Ahorro colectividad puesto trabajo
			Total	Específico	Coste	Ingresos	Déficit 1983		Gastos	Ingresos perdidos	Ahorro Renfe					
			millones	u.t. km	u.t. km	millones	millones		millones	%	millones					
Denominación líneas	ESP	x 10.000	x 10.000	ESP	ESP	ESP		ESP	ESP	ESP	ESP	ESP		ESP/u.t.	ESP/p.t.	
Vadollano-Los Salidos	18	29,2	400	22	30,3	2,1	28,2	7	48,2	19,0	29,2	25,8	6	12,3	73,0	4,3
Mérida-Zafra-Los Rosales	205 80	1.230,2 463,3	67.400	329	1.467,8	283,2	1.184,6 446,1	19	1.619,1	862,8	756,3 287,4	876,1	153	416,9 158,4	11,0	5,7
Zafra-Huelva	181 116	571,6 366,3	96.500	533	854,0	460,0	394,0 252,5	54	698,2	671,6	26,6 17,0	388,0	138		0,0	2,8
Gibraleón-Ayamonte	49	137,0	5.700	116	115,5	16,0	99,5	14	96,9	12,2	84,7	69,5	18	39,1	15,0	3,9
Jaén-Campo Real	121	261,4	2.000	17	255,9	9,6	246,3	4	227,6	12,6	215,0	221,2	98	112,5	107,0	2,3
Granada-Bobadilla	123	785,2	61.800	502	850,9	224,7	626,2	26	967,6	516,9	450,7	445,3	77	181,2	7,0	5,8
Puerto SM-Sanlúcar	37	64,0	2.067	56	55,6	5,1	50,5	9	59,2	7,4	51,7	49,1	20	21,4	25,0	2,5
Almorchón-Córdoba	135	338,6	26.400	196	397,8	184,6	213,2	46	415,1	327,2	87,9	183,8	77	5,2	3,0	2,4
Utrera-La Roda A.	110	350,1	37.900	345	520,9	112,7	408,2	22	623,0	274,4	348,6	315,6	79	135,8	9,0	4,0
La Trinidad-Morón	21	47,0	681	32	8,2	2,5	5,7	30	6,5	2,5	4,0	3,7		1,4	6,0	
Alcantarilla-Guadix	241 157	725,2 472,4	58.500	243	908,1	258,4	649,7 423,2	28	981,4	516,4	465,0 302,2	756,2	248	174,8 113,6	8,0	3,0
Total líneas	1.241	4.539,5	359.348	2.391			3.906,1				2.519,7		914	1.100,6		
Total Andalucía	967	3.314,5					2.799,6				1.878,4			780,9		

Notas: a) En el cuadro sólo se contempla la hipótesis de cierre total de las líneas con los datos del IETC.  
b) En las líneas interautonómicas se indican tanto los datos totales como los correspondientes a la parte andaluza.

Fuente: Consejería de Turismo, Comercio y Transportes 1984, p.19.

Mapa 4. Propuesta de actuación de la Junta de Andalucía en las líneas consideradas altamente deficitarias según el Contrato-programa 1984/86 entre Renfe y el Estado



Fuente: Consejería de Turismo, Comercio y Transportes 1984, p.20

### 5.2.3. La Reforma británica versus la Reforma española en Andalucía

Las diferentes reconversiones industriales del primer cuatrienio socialista (1982/86) se llevaban a cabo con retraso en comparación con los países de la Comunidad Europea. Tal dilación se explicaría fundamentalmente por la transición política, la cual se habría iniciado no ya en 1978 sino en los últimos años de Franco, cuando el “establecimiento” político pierde capacidad de actuación ante la incertidumbre que provocaba la edad del dictador. De esta forma, el aparato del Estado se vio incapaz de llevar a cabo las necesarias reformas estructurales que los choques petroleros de 1973 y 1979 ponían en evidencia, retrasándose la toma de decisiones hasta que no hubo un gobierno fuerte y con capacidad de maniobra (1982).

Ahora que conocemos la reestructuración llevada a cabo en Gran Bretaña y la emprendida en España podemos establecer algunos puntos de comparación. A nivel analítico, los estudios que precedieron una y otra se llevan a cabo con diferentes enfoques. Si en el caso español se trata de una serie de estudios monográficos sobre cada una de las líneas, paso previo a cualquier decisión de cierre; en el caso británico, el Informe Beeching aborda la red en su conjunto y lleva a cabo un profundo análisis en términos funcionales. En el caso español, por el contrario, creemos que se parte de una situación de urgencia (por no haber sido abordada en su momento) y se encargan unos estudios que han de confirmar las hipótesis de partida en cuanto a reducción de costes y, por tanto, cierre de líneas. El deterioro financiero de Renfe había llegado hasta tal punto que, en 1983, el coeficiente de cobertura de costes era del 47,7%<sup>183</sup> para el conjunto de la red (el 26,2% en la red secundaria); sintomático, qué duda cabe, de la

---

<sup>183</sup> En Gran Bretaña era del 73,4% en 1961.

grave inadaptación de los ferrocarriles españoles a aquellos tiempos, al nuevo patrón de la demanda y los nuevos competidores.

La Reforma Ferroviaria española se ponía en marcha dos décadas después que la llevada a cabo en Gran Bretaña, el tiempo que va de 1964 a 1985. La restructuración en España fue de menor entidad que en Gran Bretaña, con diferencia; tanto en términos absolutos – 2.484 km contra 8.047 – como en términos relativos – el 18% de la red nacional (13.800 km) contra el 28% (28.646 km). Comparación que pone de manifiesto la diferente intensidad de la Revolución Industrial en uno y otro caso. Gran Bretaña, la primera nación industrializada del mundo, fue la pionera en una transformación social y tecnológica – de alcance global – que le permitiría ser la primera potencia del mundo hasta la Segunda Guerra Mundial; desplazada entonces por los EE UU. La diferencia con el espacio ibérico se refleja en la desigual densidad de la red ferroviaria. Si en Gran Bretaña la industria de los ferrocarriles alcanzaba su madurez antes de la II Guerra Mundial, en la España de los años sesenta aún se estaban ejecutando proyectos iniciados bajo el Directorio Militar de Primo. Éste fue el caso de la línea Baeza-Utiel que, habiéndose iniciado la construcción en 1927, fue abandonada en 1964 siguiendo las recomendaciones del Banco Mundial.

Un hecho de la mayor importancia a nuestros efectos es que si bien el ejecutivo español tenía la firme decisión de cerrar aquellas líneas cuya explotación consideraba insostenible ello no significaba el levantamiento de las vías, el cual se llevaría a efecto en 1996 tras constatar el gobierno que ni se iba a proceder a su reapertura ni tenían uso alternativo. Éste es un elemento sustancial de la Reforma Ferroviaria y que, a menudo, está ausente en los análisis. Durante la década en que esas líneas

permanecieron cerradas la posibilidad de una eventual reapertura nunca fue descartada y esa esperanza siempre permanecería viva en determinados círculos de empleados de Renfe y entusiastas del ferrocarril.

En resumidas cuentas que el cierre de las líneas no significaba su desmantelamiento, algo que el propio Ministro de Transporte aseguraba a una delegación cameral el 26 de febrero de 1985:

También manifestó [el ministro] que estas decisiones no tienen carácter irreversible, por cuanto sólo hay supresión de líneas de ferrocarril, pero no desmantelamiento de las mismas; lo que permitirá que, en caso de que cambiaran las circunstancias, podría reconsiderarse la puesta en servicio de nuevo de las líneas suprimidas (Consejo de Cámaras del Centro de España 1985).

La realidad, sin embargo, sería bien distinta; sin mantenimiento alguno y en estado de abandono, los elementos, el pillaje y el vandalismo harían que, en pocos años, se desvanecieran las posibilidades de reapertura. Hubiera sido distinto si desde la sociedad civil hubiesen surgido iniciativas para su preservación que, como hemos visto, fue el caso de Gran Bretaña. Sin embargo, apenas existía conciencia del valor intrínseco del patrimonio industrial ni sus posibilidades de reutilización con fines turísticos; tampoco un genuino voluntariado interesado en el patrimonio ferroviario. Obsoleto y marginal, el ferrocarril de mediados de los ochenta representaba el pasado en el imaginario colectivo de los andaluces; en términos objetivos, un medio de transporte incapaz de competir con la carretera y la navegación aérea, sin la prioridad oficial de aquella<sup>184</sup>.

---

<sup>184</sup> Consagrada en el Plan General de Carreteras 1984-1991.

### 5.3. El caso de los ferrocarriles históricos en Andalucía

#### 5.3.1. El patrimonio ferroviario en la provincia de Huelva

En el verano de 2002 aparecieron las primeras noticias en la prensa onubense sobre la enajenación, mediante subasta pública, del ferrocarril de Tharsis al río Odiel; clausurado en diciembre de 1999 tras 128 años en servicio. Hasta ese momento, Ricardo Rama Villaverde, liquidador judicial de la Compañía Española de Minas de Tharsis, S.A., había intentado sin éxito llegar a un acuerdo con la Diputación Provincial de Huelva para la venta del ferrocarril pensando (quizá con buen criterio) que esa entidad era la más apropiada para su salvaguardia y reutilización con fines turísticos.

Ricardo Rama, explicaba que “estamos en tratos con el Ayuntamiento de Tharsis porque hemos estado en contacto con la Diputación Provincial y nos dijo que la vía no le interesaba. Tampoco le interesó a la Dirección General de Portes [sic] de la Junta de Andalucía. Y así llevamos cuatro años, por lo que tenemos que tomar decisiones para acabar con la liquidación, como es nuestra obligación, ya que sólo queda la línea férrea. Queremos que sea el propio Ayuntamiento de Tharsis el que lo asuma pero el alcalde dice “que sí, que sí”; pero no acaba de formalizar la oferta. Nuestra prioridad es que acabe en manos públicas, por eso hemos estado tres años esperando y demorando las negociaciones porque esto ya podría haberse vendido hace mucho tiempo. Las traviesas y las vías tienen compradores seguros” (Pelayo 2006).

Tras un año de contactos infructuosos y después que, en mayo de 2002, el presidente de la Diputación le confirmase que no tenían interés en ello, el liquidador sacó a subasta por 210.000 euros el ferrocarril. La oferta incluía el ramal de La Zarza a El Empalme (v. Imagen 29. *El Empalme con el ramal de La Zarza (2004)*)<sup>185</sup> y el tramo final en Corrales hasta El Puntal de la Cruz<sup>186</sup> (v. Imagen 26. *Muelle embarcadero en el río Odiel, diseñado y construido por W. Arrol (ca. 2004)*). Junto a la infraestructura y

<sup>185</sup> Terminado de desmantelar en el verano de 2006.

<sup>186</sup> Desaparecido unos años antes al igual que la planta de trituración de mineral en Corrales.

las vías, las estaciones, los talleres de Tharsis, el material rodante y de tracción, y el resto de elementos muebles.

Desde entonces, se han sucedido las noticias sobre levantamiento de vías (y la consiguiente venta de traviesas y raíles para chatarra) a modo de desenlace inevitable. Diez años tras el cierre de la línea ya han sido desmantelados la planta de trituración de Corrales; el tramo de La Zarza a El Empalme en 2006 (de 27 km y gran valor paisajístico); el tramo hasta el Puntal de La Cruz (embarcadero) en Corrales; y, en 2009 (tras su compra por el ayuntamiento de Tharsis), el de San Bartolomé a Corrales.

La situación del ferrocarril de Tharsis es un fiel reflejo de lo ocurrido en la segunda mitad del siglo XX en la provincia de Huelva: el declive de la industria extractiva y, con él, el cierre y posterior desmantelamiento de los ferrocarriles que le daban servicio. Construidos en el último cuarto del siglo XIX, estos ferrocarriles terminarían siendo vestigios excepcionales de la Era del vapor y el maquinismo en la provincia, de un capitalismo extractivo internacional sustentado, hasta 1914, en el patrón oro y el libre comercio. Por ello, constituyen un elemento importante de la historia colectiva, tanto en Andalucía como en Europa occidental. Con su desaparición, además, se hurtan las posibilidades del turismo cultural de patrimonio industrial. En la Tabla 34. *Ferrocarriles, ramales ferroviarios, tranvías y cables aéreos de la provincia de Huelva*, se ofrece una relación exhaustiva de las 51 líneas férreas que hemos documentado en la provincia.

Tabla 34. Ferrocarriles, ramales ferroviarios, tranvías y cables aéreos de la provincia de Huelva

FERROCARRIL	APERTURA	CIERRE	ANCHO DE VÍA (mm)	LONGITUD (km)	CARGA	PROPIETARIO INICIAL	PROPIETARIO FINAL	EXPLOTACIÓN/ FC TÉRMINO
1 FC Buitrón – San Juan del Puerto	1870	1969	1.067	48,81	Pirita cobriza Manganeseo	The Buitron & Huelva Railway & Mineral Co. Ltd.	Explotación de Ferrocarriles por el Estado (EFE)	Castillo de Buitrón, Descamisada, Gloria
2 FC Tharsis – Río Odiel (El Puntal de La Cruz)	1871	1999	1.220	47,00	Pirita cobriza	The Tharsis Sulphur & Copper Co. Ltd.	Nueva Tharsis, S.A.L.	G. Tharsis, La Lapilla, Prado Vicioso, G. Peñuelas
3 R Empalme – Zalamea	1875	1969	1.067	15,23	Manganeseo	FC Hills & Co.	EFE	Oriente, Palanco, Guadiana
4 FC Minas de Río Tinto – Huelva	1875	1984	1.067	83,68	Pirita cobriza, cobre y ácido sulfúrico	The Rio Tinto Co. Ltd.	Río Tinto Minera, S.A.	Grupo Río Tinto
5 R Zalamea – Poderosa	1876	1904	762	11,50	Pirita cobriza	FC Hills & Co.	Poderosa	-
6 FC Sevilla – Huelva	1880	En servicio	1.674	110,00	General	MZA	ADIF	FC Buitrón (SJP) y FC RT (LM)
7 R Mina El Lagunazo	1881	1890	610	15,00	Pirita cobriza	Société Anonyme Mines de Cuivre del Alosno	Íd.	Lagunazo
8 R Mina Sotiel – El Cuervo	1886	1941	1.067	10,74	Pirita cobriza	Companhia Mineira Sotiel Coronada	Unión Española de Explosivos	Sotiel
9 R Confesionarios – Valdelamusa	1887	1973	762	1,00	Pirita cobriza	Compagnie des Mines de Cuivre d'Agua Teñidas	Société Française des Pyrites de Huelva	Confesionarios



10	R Mina de La Zarza – El Empalme	1888	1992	1.220	28,71	Pirita cruda	The Tharsis Sulphur & Copper Co. Ltd.	Cía. Española de Minas de Tharsis, S.A.	Almagrera
11	FC Junta de Obras del Ptº. de Huelva	1888	En servicio	1.674	50,00	General	Junta de Obras del Puerto de Huelva	Autoridad Portuaria de Huelva	Puerto de Huelva
12	FC Zafra –Huelva	1889	En servicio	1.674	185,00	General	Compañía del Ferrocarril ZH	ADIF	Varias
13	FC Herrerías – Puerto de La Laja (Guadiana)	1890	1966	762	32,00	Pirita cobriza	The Bede Metal & Chemical Co. Ltd.	Minas de Herrería, S.A.	Herrerías, Cabeza de Pasto
14	CA Cañada Sardón – Puerto de La Laja	1890	1920	-	4,30	Pirita cobriza	The Bede Metal & Chemical Co. Ltd.	Íd.	FC Guadiana
15	CA Tinto Santa Rosa – Calañas	1896	1908	-	6,77	-	Société des Mines de Cuivre de Tinto Stª Rosa	Íd.	FC Zafra
16	CA Barranco de los Bueyes – Castillo Buitrón	1897	1911	-	1,80	Pirita cobriza	Société Anonyme des Mines de San Pedro	Íd.	Barranco de los Bueyes (San Pedro)
17	R Filón Norte – Peña de Hierro	1899	1913	1.067	3,00	Pirita cobriza	The Rio Tinto Co. Ltd.	Íd.	Peña de Hierro
18	R San Telmo – Valdelamusa	1900	1973	762	11,03	Pirita cobriza	Compagnie des Mines de Cuivre d'Agua Teñidas	Société Française des Pyrites de Huelva	San Telmo, Confesionarios, Lomero Poyatos
19	CA Pancho y Santiago	ca. 1900	1928	-	4,00	-	-	-	FC Zafra
20	R El Carpio – San Telmo	1901	1922	762	1,79	Pirita cobriza	Société Française des Pyrites de Huelva	Piritas y Manganesos, S.A.	El Carpio

21	R	Mina Perrunal – El Cerro Andévalo	1901	1969	1.674	4,09	Pirita cruda	Société Française des Pyrites de Huelva	RENFE	Perrunal
22	CA	Cueva de La Mora – Valdelamusa	1901	1911	-	4,50	Pirita cobriza	The Huelva Central Copper Co. Ltd.	Íd.	FC Zafra
23	T	Palanco	1902	1927	600	2,50	Manganeso	Manuel Vázquez López, S.A.	Hijos de Vázquez López, S.A.	Palanco, Guadiana
24	R	Río Tinto Est. – Zalamea	1904	1968	1.067	6,76	General	The Rio Tinto Co. Ltd.	CEMRT	-
25	R	Río Tinto Est. – Nerva	1904	1968	1.067	3,50	General	The Rio Tinto Co. Ltd.	CEMRT	-
26	R	San Miguel – Tamujoso	1904	1919	762	18,33	Pirita cobriza	The San Miguel Copper Mines Co. Ltd.	Íd.	San Miguel
27	FC	Aznalcóllar – Guadalquivir	1905	1974	1.000	33,61	Pirita cobriza Piedra	Compañía Gaditana de Minas La Caridad	Íd.	Caridad y Cuchichón (Aznalcóllar)
28	R	Minas de Campanario – El Cuervo	1906	1922	1.067	13,54	Pirita cobriza	FC Hills & Co.	EFE	Concepción, Poderosa, Platón
29	R	Zalamea – Mina Concepción	1906	1969	1.067	3,65	Pirita cobriza	Société des Mines de Cuivre de Campanario	Íd.	Campanario
30	R	La Joya – Tamujoso	1906	1924	610	14,65	Pirita cruda	Hijos de Vázquez López, S.A.	Íd.	La Joya
31	FC	Minas de Cala – San Juan de Aznalfarache	1906	1955	1.000	96,38	Hierro	S.A. Minas de Cala	Íd.	Cala, grupo Sultana- San Rafael
32	T	El Soldado	1907	1915	500	2,00	Pirita cobriza	Zalamea Copper Co. Ltd.	Íd.	El Soldado

33	R de Esperanza Fundición Los Silillos – Valverde	1907	1931	600	4,45	Pirita cobriza	The Esperanza Copper & Sulphur Co. Ltd.	The Seville Sulphur & Copper Co. Ltd.	Grupo Esperanza – Angostura
34	FC Minas de Castillo Guardas – El Ronquillo	1907	1955	1.000	16,00	Hierro	S.A. Minas de Cala	Íd.	Cala, grupo Sultana-San Rafael
35	CA Vuelta Falsa – El Cañaveral	ca. 1907	-	-	20,00	Pirita cobriza	Anglo Spanish Copper Co. Ltd.	-	FC Guadiana
36	R La Ratera	1908	1909	1.067	3,00	Cobre	Société des Mines de Cuivre de Nerva	Íd.	Grupos La Ratera y Mansegoso
37	R Sotiel – Tinto Santa Rosa	1909	1931	762	8,00	Pirita cobriza	Compañía Anónima de Buitrón	Íd.	Tinto Santa Rosa
38	R Soloviejo – Río Odiel	1909 1943	1928 1948	600 600	3,50 3,21	Manganeso Manganeso	Antonio Guijarro. Aramburu, Guijarro y Núñez, S.L.	Hijos de Vázquez López, S.A. Aramburu, Guijarro y Núñez, S.L.	Soloviejo Soloviejo
39	CA Almagrera – El Empalme	1910	1916	-	3,33	Pirita cruda	The Tharsis Sulphur & Copper Co. Ltd.	Íd.	FC Tharsis
40	R Cueva de La Mora – Valdelamusa	1911	1932	630	10,00	Pirita cobriza	The Huelva Copper & Sulphur Mines Co. Ltd.	Íd.	Cueva de La Mora, Monte Romero, Aguas Teñidas, Angelita
41	R Minas de Teuler – Zufre	1912	1955	1.000	19,97	Hierro	Coto Teuler, S.A.	Íd.	Coto Teuler
42	R Peña de Hierro – Minas de Castillo Guardas	1914	1949	1.000	20,13	Pirita cobriza Manganeso	The Peña Copper Mines Co. Ltd.	S.A. Minas de Cala	Peña de Hierro, P <sup>a</sup> Águila, Peñas Altas, Pepito

43	R	Gerena Empalme – G <sup>a</sup> . Pueblo	1914	1974	1.000	4,05	-	Compañía Gaditana de Minas La Caridad	Íd.	Canteras de Granito de Gerena
44	R	Aznalcóllar – Cuchichón	1914	1974	1.000	3,16	-	Compañía Gaditana de Minas La Caridad	Íd.	-
45	FC	del Condado	1921	1931	600	8,00	General	Cía. del FC del Condado	Íd.	Bodegas de Bollullos
46	CA	La Torerera – Los Milanos (sistema tricable)	1925	1960	C. Carriles: 22 mm (v) y 28 mm (c); Tr.: 18 mm	2,80	Pirita cobriza	Unión Española de Explosivos	Íd.	La Torerera
47	FC	Industrial del Cdo. de Niebla	1925	1940	600	7,00	Forestal	Adonis de la Riva Ruiz	Íd.	Coto Mingallete
48	FC	Gibraleón – Ayamonte	1936	1999 (6,5 km desde La Mezquita)	1.674	49,00	General Pirita cobriza Pirita cruda	Compañía del FC Huelva a Ayamonte	RENFE	Transporte de mineral desde el FC Tharsis
49	CA	Solviejo – Concepción	ca. 1939	-	-	2,50	Manganeso	Aramburu, Guijarro y Núñez, S.L.	-	FC Buitrón
50	CA	Santa Bárbara (Herrerías)	1952	ca. 1957	-	< 2,00	Pirita cobriza	Minas de Herrería, S.A.	Íd.	FC Guadiana
51	R	Concentrador Sotiel – Calañas	1983	2001	1.674	1,90	Ácido sulfúrico	Minas de Almagrera, S.A.	Íd.	Concentrador Sotiel

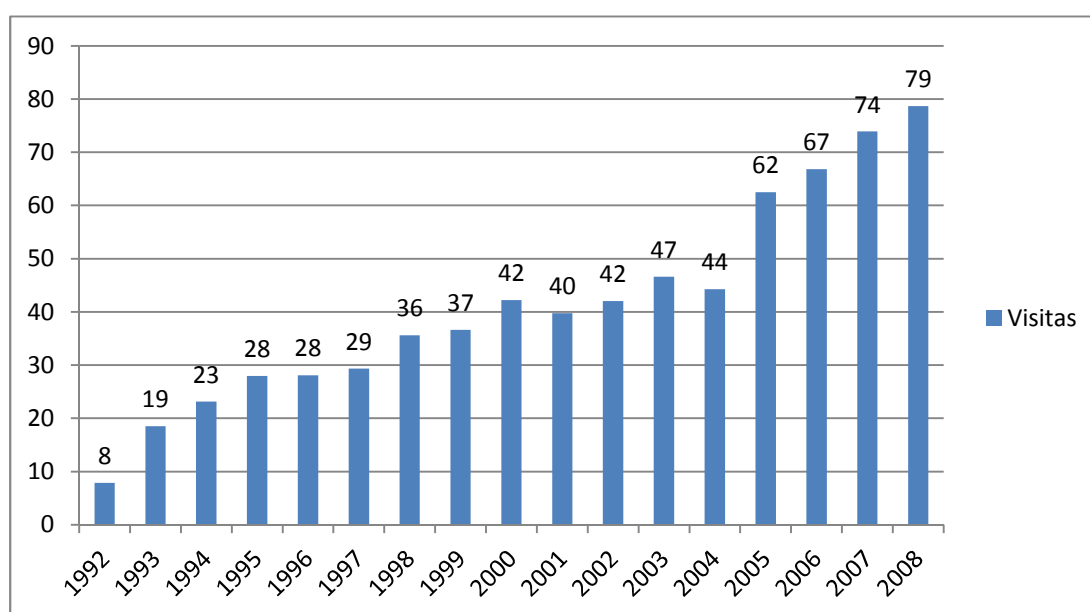
Fuente: elaboración propia con datos de Carrasco (2000; 2007), Ramírez (2007), Galdón (2009) y Barón (1987).

Claves: FC ferrocarril, R ramal, T tranvía, CA cable aéreo; SJP San Juan del Puerto, LM Las Mallas

En Río Tinto, la pérdida del patrimonio ferroviario se ha evitado parcialmente con la constitución de su epónima fundación y la creación del parque patrimonial en 1988. La mayor parte del antiguo ferrocarril de la *Río Tinto Company Limited* permanece sin embargo en situación de abandono y acusado deterioro. El tramo de 33 km entre el apartadero de Los Frailes (Berrocal) y la Estación de Las Mallas (Niebla) (v. Mapa 5. *Plano longitudinal simplificado del ferrocarril de Río Tinto a Huelva*), en estado de abandono y acusado deterioro tras 25 años del cierre, tiene un paisaje natural único que ha llegado a servir al astrobiólogo R. Amils para explicar el origen de la vida en el planeta (Río Tinto. Marte en la Tierra 2001); a tal efecto la Agencia Espacial Norteamericana (NASA) también ha llevado a cabo estudios en la zona.

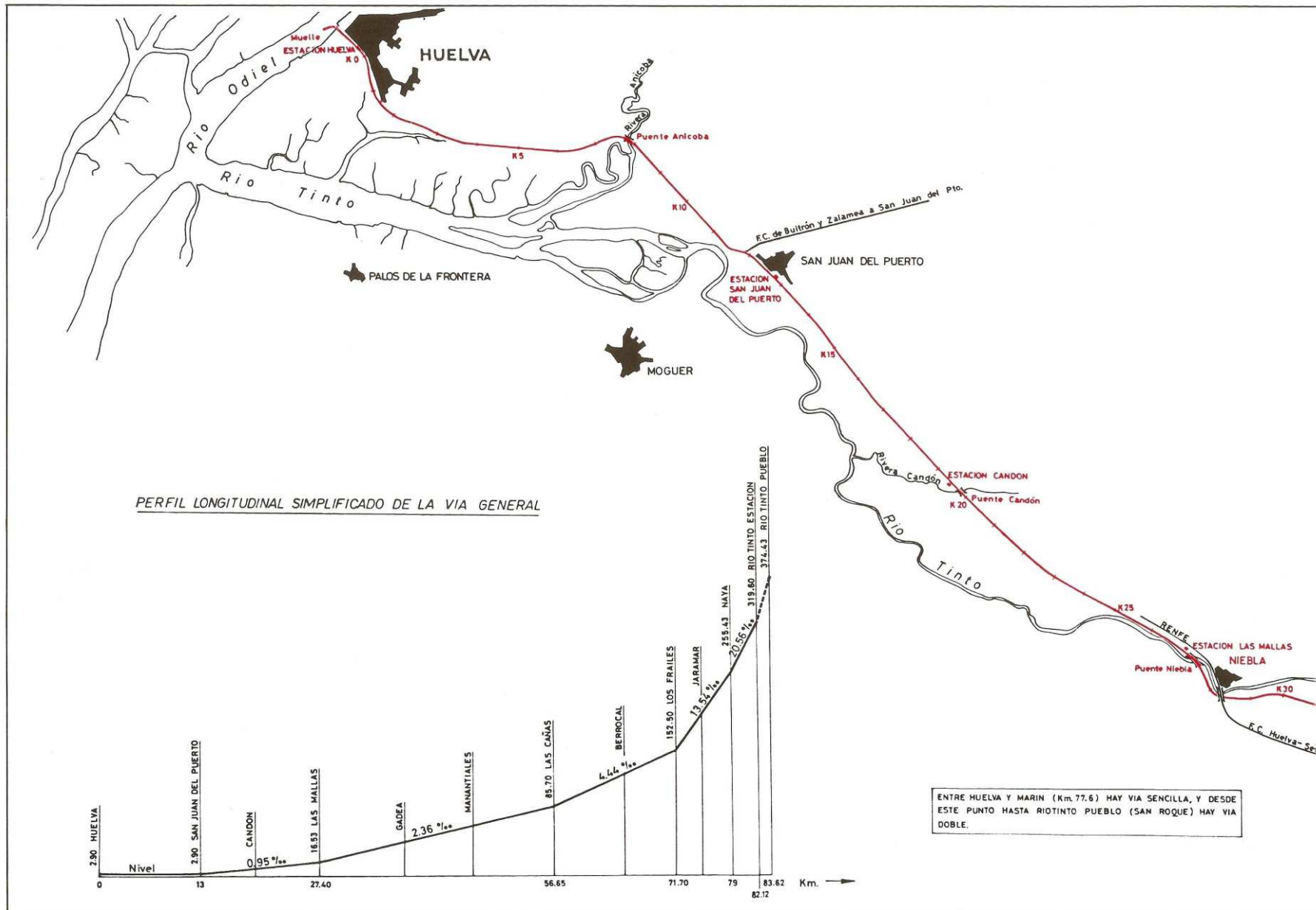
Como parece evidenciar el gráfico *ut infra*, Andalucía no es un caso aparte por el lado de la demanda, la cual (al menos a estos niveles) se ajusta al patrón vigente en las naciones más industrializadas; es decir, el dinamismo del turismo de patrimonio industrial.

Gráfico 12. Visitas al Parque Minero de Río Tinto 1992-2008 (miles)



Fuente: Fundación Río Tinto 2009

Mapa 5. Plano longitudinal simplificado del ferrocarril de Río Tinto a Huelva



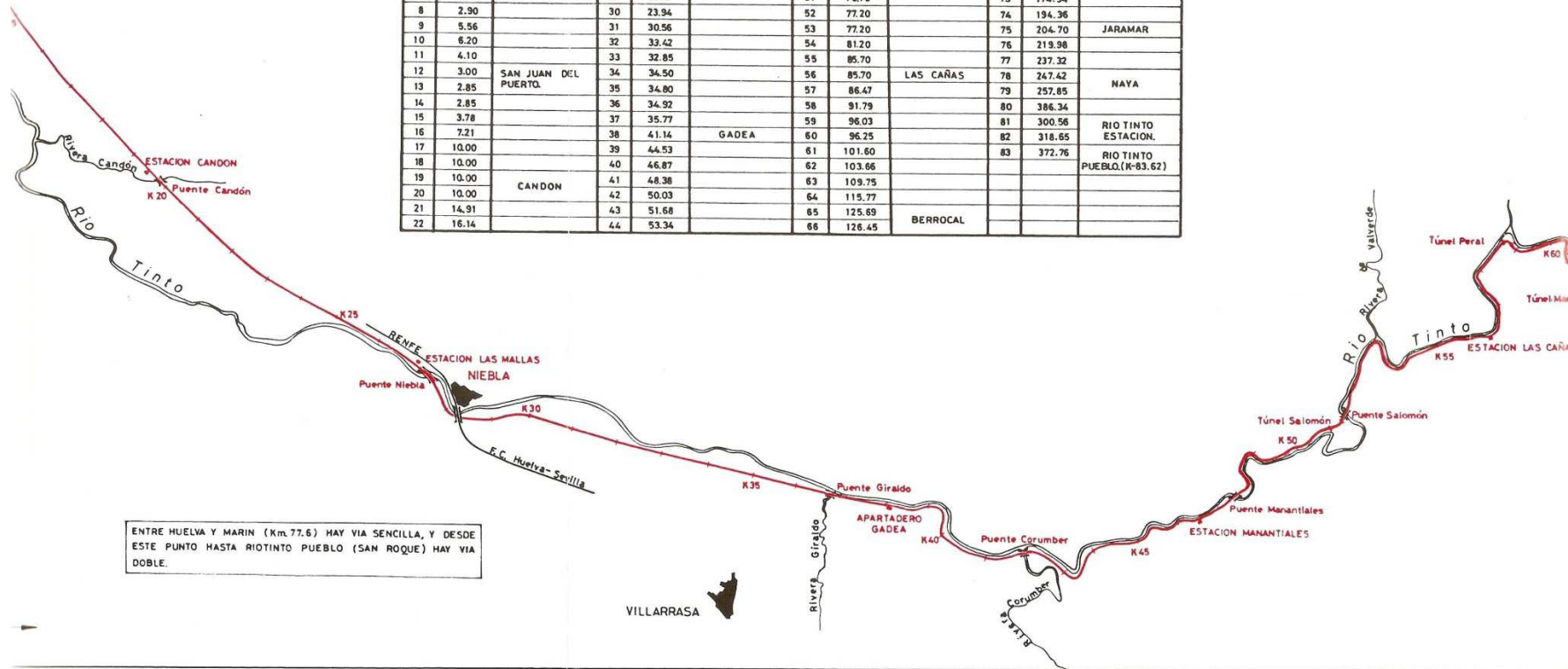
## FERROCARRIL DE HUELVA A RIOTINTO

COTAS DE LA VIA GENERAL SOBRE EL NIVEL DEL MAR

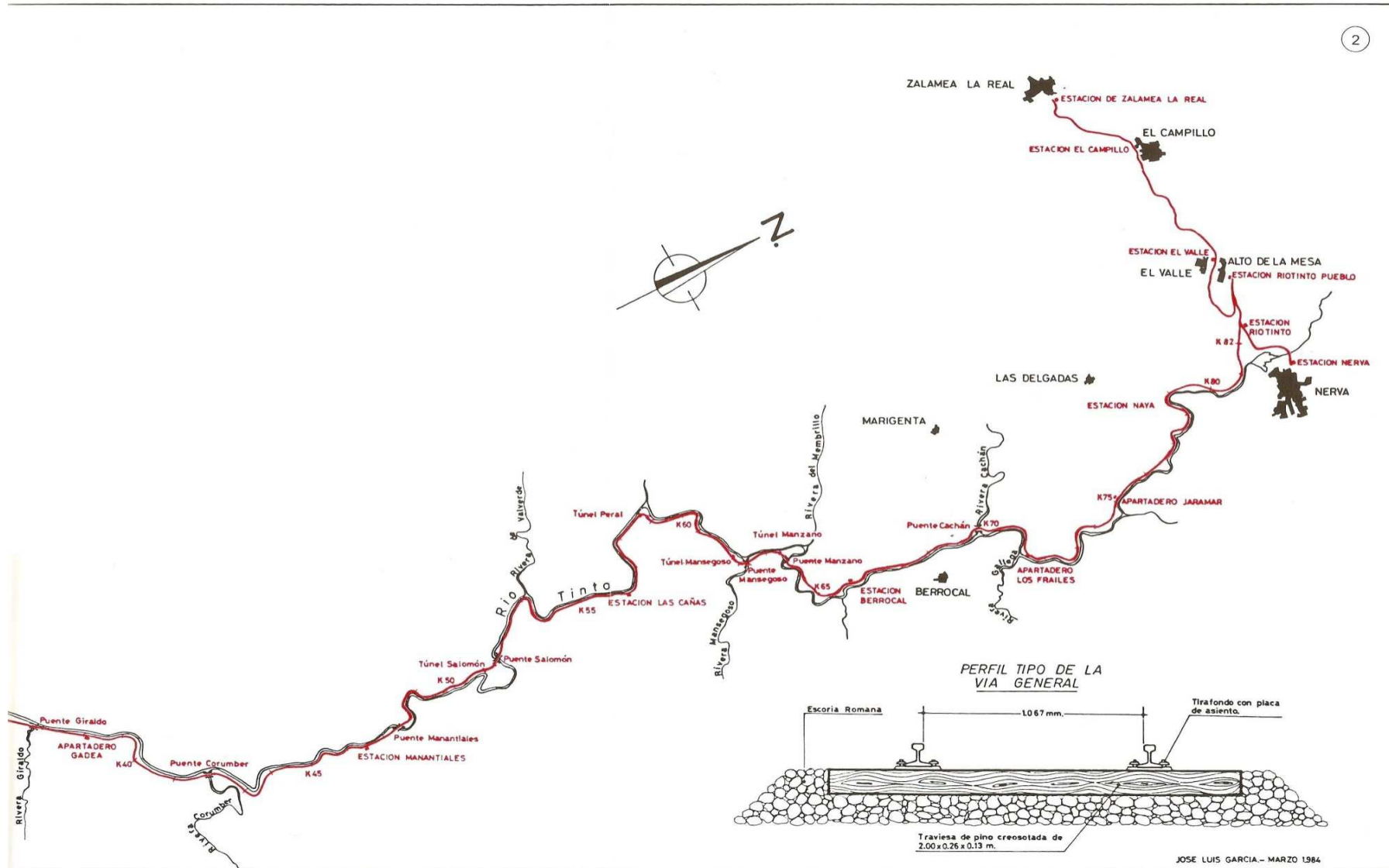
P. K.	COTAS	ESTACIONES	P. K.	COTAS	ESTACIONES	P. K.	COTAS	ESTACIONES	P. K.	COTAS	ESTACIONES
1	2.90	HUELVA.(H=0)	23	14.55		45	59.12		67	133.29	
2	2.90		24	14.55		46	62.76	MANANTIALES	68	137.34	
3	2.90		25	14.60		47	62.76		69	142.30	
4	2.90		26	15.97		48	65.35		70	147.17	
5	2.90		27	16.53	LAS MALLAS	49	68.09		71	148.93	LOS FRAILES
6	2.90		28	18.18		50	70.76		72	156.99	
7	2.90		29	22.12		51	75.73		73	174.94	
8	2.90		30	23.94		52	77.20		74	194.36	
9	5.56		31	30.56		53	77.20		75	204.70	JARAMAR
10	6.20		32	33.42		54	81.20		76	219.98	
11	4.10		33	32.85		55	85.70		77	237.32	
12	3.00	SAN JUAN DEL PUERTO.	34	34.50		56	85.70	LAS CAÑAS	78	247.42	
13	2.85		35	34.80		57	86.47		79	257.85	NAYA
14	2.85		36	34.92		58	91.79		80	386.34	
15	3.78		37	35.77		59	96.03		81	300.56	RIO TINTO ESTACION.
16	7.21		38	41.14	GADEA	60	96.25		82	318.65	
17	10.00		39	44.53		61	101.60		83	372.76	RIO TINTO PUEBLO.(H=83.62)
18	10.00		40	46.87		62	103.66				
19	10.00		41	48.38		63	109.75				
20	10.00	CANDON	42	50.03		64	115.77				
21	14.91		43	51.68		65	125.69				
22	16.14		44	53.34		66	126.45	BERROCAL			

Calamea a San Juan del Pto.

JUAN DEL PUERTO



ENTRE HUELVA Y MARIN (Km.77.6) HAY VIA SENCILLA, Y DESDE ESTE PUNTO HASTA RIOTINTO PUEBLO (SAN ROQUE) HAY VIA DOBLE.



Fuente: García, J.L., 1999



En términos comparados, sin embargo, los visitantes del Parque Minero de Río Tinto (2005) apenas suponen el 42% de la media de visitas a los (23) puntos de anclaje de la ERIH en el Reino Unido (v. Tabla 8. *Patrimonio industrial del Reino Unido: visitas a los 23 puntos de anclaje de la ERIH*). Las cifras anteriores hacen referencia a las visitas totales al parque<sup>187</sup>.

A juzgar por el éxito comercial en el tramo de Talleres Mina a Los Frailes (12 km), que atraviesa una zona de escorias y terrenos muy degradados por la actividad industrial, su rehabilitación podría dar como resultado, quizá, uno de los mayores (y más significativos) ferrocarriles turísticos de Europa<sup>188</sup>; precisamente donde más falta hace, en una de las provincias más atrasadas del Estado.

El caso del ferrocarril de Tharsis al río Odiel, por ser más reciente, se comprende menos. Su desaparición supone, ante todo, una disminución de la diversidad cultural<sup>189</sup> y, en términos absolutos, una considerable reducción de la dotación patrimonial en la comunidad (por más que no se tenga conciencia de ello<sup>190</sup>). La pérdida afecta a varias comarcas, incidiendo directamente en los municipios de Aljaraque, Gibraleón, San Bartolomé de la Torre, Alosno, Calañas, El Cerro de El Andévalo y Villanueva de las Cruces.

---

<sup>187</sup> La cifra de viajeros del ferrocarril turístico no hemos podido determinarla, según el gerente de la FRT “las estadísticas que manejan se refieren al Parque Minero en su conjunto” (Mantecón 2009), a pesar de ser aquél uno de los productos en la cartera de la entidad, con precios (obviamente) diferentes del resto.

<sup>188</sup> Ya en tiempos de la *Río Tinto Company Limited* (RTCL) fue uno de los ferrocarriles mineros más importantes de Europa.

<sup>189</sup> Como hemos visto, objeto de protección por la Convención para la Protección y Promoción de la Diversidad de las Expresiones Culturales de la UNESCO (2005).

<sup>190</sup> Bajo este punto de vista serían bienes meritorios.

Desde el punto de vista oficial, los órganos periféricos de la Junta de Andalucía en Huelva y la Diputación Provincial, que a principios de la década decidieron “archivar” el asunto, evitan desde entonces “conocer” de él; con la esperanza, quizá, de que el tiempo lo haga desaparecer definitiva y finalmente de sus agendas. Además, se da la circunstancia que, desde entonces, las prioridades de la Diputación Provincial en materia de transporte se centran en la industria aeroportuaria; a tal fin se constituyó en 2004 la sociedad Aeropuerto Cristóbal Colón, S.A.<sup>191</sup>, participada por aquélla (95%) y la Cámara de Comercio de Huelva (5%), en la que ha invertido más de medio millón de euros.

Hasta 2003, se había especulado desde esa entidad local sobre la reapertura del ferrocarril de Tharsis para uso turístico. El asunto llegaría a ser debatido en sesión plenaria de la corporación en 1994 y 2003 (v. *Anexos Anexo 10. Moción del Grupo Popular de la Diputación de Huelva sobre el ferrocarril de Tharsis al río Odiel (1994)* y *Anexo 11. Moción del Grupo Popular de la Diputación de Huelva sobre el ferrocarril de Tharsis al río Odiel (2003)*). A juzgar por las declaraciones del entonces presidente, J. Cejudo, buenas intenciones no faltaban:

Hoy por desgracia, las vías férreas provinciales no son ni sombra de lo que fueron desde el último tercio del siglo XIX. Incluso los trazados que se mantienen activos... adolecen de la puesta al día que requiere no ya su función económica y social, sino incluso su valor cultural.

Cuando el único rasero para la salvaguardia de los ferrocarriles es el de su inmediata rentabilidad, el abandono se impone a soluciones más imaginativas, que incluso, en un plazo medio, además de cubrir otros objetivos, generarían con seguridad riqueza.

Otra alternativa eficaz es el uso turístico de algunos trayectos, bien como vías verdes, o bien reconstruyendo el tráfico en los tramos de mayor interés. La

---

<sup>191</sup> La sociedad llegó a tener un sitio en Internet [www.aeropuertodehuelva.es](http://www.aeropuertodehuelva.es) hasta marzo de 2009 cuando no se renovó el dominio.

Diputación de Huelva colabora estrechamente en estos proyectos... otra manera de mantener vivo uno de los rasgos culturales que nos identifican (Cejudo 2000).

En enero de 2003, sin embargo, desde el grupo socialista en la cámara provincial se exige ya la intervención en este asunto porque ello habría significado “crear un área de ferrocarriles en nuestra Diputación Provincial” (v. Anexo 11. *Moción del Grupo Popular de la Diputación de Huelva sobre el ferrocarril de Tharsis al río Odiel (2003)*). Con todo, al año siguiente entraría de lleno en la industria aeroportuaria como se ha explicado antes.

El problema tendría una doble naturaleza; por un lado cultural: la destrucción del patrimonio industrial; y por otro económica: la erosión de las bases para el desarrollo de un turismo cultural. Si lo primero puede deberse a que la generación presente otorgue preferencia a las manifestaciones lúdicas tradicionales, en detrimento de la diversidad cultural; lo segundo evidenciaría la incapacidad del sector público para fomentar el turismo basado en recursos de patrimonio.

Nuestras hipótesis iniciales apuntaban a que la inhibición de los poderes públicos obedecía a varias razones:

- i. La incapacidad de políticos y burócratas a la hora de aplicar sobre el terreno las políticas públicas generales, de identificar recursos económicos estratégicos que, en comarcas mineras en declive, sirvan de anclaje a otras actividades económicas.
- ii. Las prácticas poco cohesivas que impiden la cooperación entre las principales fuerzas políticas. Sería lo ocurrido en la Diputación Provincial de Huelva en 1994 y 2003, cuando el grupo mayoritario vetó sendas mociones tendentes a la compra y reconversión del ferrocarril de Tharsis, sin que fuera capaz de negociar ninguna contrapropuesta

(Anexos Anexo 10. *Moción del Grupo Popular de la Diputación de Huelva sobre el ferrocarril de Tharsis al río Odiel (1994)* y Anexo 11. *Moción del Grupo Popular de la Diputación de Huelva sobre el ferrocarril de Tharsis al río Odiel (2003)*).

iii. El limitado conocimiento de los responsables políticos que les impedirían vislumbrar vías de solución a problemas complejos. Es lo que parece indicar la propuesta de quien en 2003 era responsable de Turismo de esa entidad local (en este caso de aspectos básicos del derecho y la contabilidad):

El Estado es uno de los acreedores de la mina y parte de la deuda se le podría pagar en especie, es decir, el ferrocarril pasaría a ser propiedad pública, estatal.

El siguiente paso consistiría en que el Estado ceda los tramos de la vía a cada municipio que atraviesa para iniciar la ejecución de proyectos turísticos locales (Vallellano 2002).<sup>192</sup>

Unos meses más tarde el presidente de la Diputación Provincial dice:

les confirmo que esta Diputación no está interesada en la adquisición de vías, travesías [sic], maquinaria, herramientas ni instalaciones del FF.CC. de la Compañía (v. Anexo 9. *Carta del presidente de la Diputación de Huelva al liquidador judicial de la Compañía Española de Minas de Tharsis, S.A.*).

Descomponiendo el ferrocarril en sus partes constituyentes de modo que el ofrecimiento del liquidador parece tener poco sentido.

El diputado que pretendía compensar las cuentas públicas y endosar un ferrocarril a la Tesorería General de la Seguridad Social, sería desde 2004 presidente del Patronato Provincial de Turismo, donde llegaría a enterrar para siempre el asunto del ferrocarril turístico.

### 5.3.2. El Proyecto Chatain

El activo más importante que las organizaciones de base aportan al proyecto es su pasión y compromiso por el trabajo voluntario al que se dedican (Perkin 2010, p.119).

---

<sup>192</sup> Esto, por cierto, es lo ocurrido con la Vía Verde del Litoral, una obra civil que no superó los tres años.

Mapa 6. Ferrocarril de Tharsis



Fuente: ELA Tharsis

En 2003 una visita al tramo de tres raíles del antiguo ferrocarril de Tharsis al río Odiel en las inmediaciones de La Mezquita (Gibraleón), mostraba la singularidad de una vía adaptada para compatibilizar el antiguo ancho escocés, 4 pies (1.200 mm), con el ancho Renfe, 4 pies castellanos (1.466 mm). El tercer raíl se había instalado en los años setenta para hacer posible la salida del mineral por el puerto de Huelva a través de la línea (de vía ancha) Gibraleón a Ayamonte. A tal fin se construyeron unas instalaciones en aquella estación para permitir el trasvase de la carga.

Una expedición de arqueología industrial para el conocimiento de la ingeniería en la conexión de ambas líneas llegaba tarde ya, poco antes habían levantado las últimas vías del ferrocarril costero y las instalaciones de carga en La Mezquita.

Una de las razones para actuar en pro de la preservación y reutilización del patrimonio ferroviario de la provincia era la constatación de que era algo habitual en países como Francia, primera potencia turística del

mundo. A modo de anunciación de la iniciativa, el 8 de junio de 2004 escribí “Ferrocarriles históricos, un potencial turístico”<sup>193</sup>:

Francia, primer destino turístico del mundo y país pionero de la Revolución industrial en el Continente, ha transformado en turísticos buena parte de los ferrocarriles secundarios e industriales que durante el siglo XX se fueron clausurando. Dispone en la actualidad de 46 ferrocarriles turísticos, agrupados en la asociación UNECTO, que suponen un total de 573 km de líneas, las cuales generaron unos ingresos de casi tres millones de euros en 1999; habiendo sido utilizados por 1.200.000 viajeros en 2002. Este éxito en poner en valor el patrimonio histórico industrial al servicio del turismo y el empleo, pone quizá de relieve las diferencias que nos separan de unos de los países más avanzados de Europa.

El tren de vapor de la región de *Touraine*, de 20 km entre Richelieu y Chinon ilustra quizá el éxito francés en sacar provecho de su patrimonio histórico, en beneficio del turismo y la cultura. Desde 1985 es explotado por una asociación sin ánimo de lucro, con servicio además de transporte de mercancías (Muriel 2004).

Una semana más tarde, el 30 de junio de 2004, mantuve una entrevista con J.P., Presidente del Patronato Provincial de Turismo (anteriormente diputado provincial responsable del Área de Turismo), para tratar la problemática del ferrocarril de Tharsis. El político expresó su temor de que no existiera iniciativa, más allá de la pública, que se hiciera cargo de su explotación (tras una eventual rehabilitación con fondos públicos) y señaló la necesidad de dotar el proyecto de instalaciones de hostelería (para hacerlo más atractivo para el turismo); aclaró, sin embargo, que el asunto no era de su competencia.

Si lo singular del ferrocarril de Tharsis, como se podía comprobar *in situ*, era el buen estado de las vías aún no desmanteladas (aunque cubiertas de maleza en algunos puntos tras casi cuatro años sin actividad); en el caso de Río Tinto era el espectacular paisaje de la línea (v. Imagen 19. *Ferrocarril de Río Tinto: puente de Mansegoso* e Imagen 20. *Ferrocarril de Río Tinto: puente de Salomón*) cuyo trazado sigue el cauce del río

---

<sup>193</sup> También sería publicado en la edición local de El Mundo el 23 de junio.

(aprovechando así el trabajo de la naturaleza). Para quien fuese extraño a la escasa dotación de capital social<sup>194</sup> en la sociedad local (Putnam 1993) y las características institucionales, con el capital natural de su entorno, la reconversión turística de este ferrocarril no sólo tendría un futuro prometedor, sería simplemente una cuestión de (poco) tiempo.

Tras el encuentro con el responsable del Patronato Provincial de Turismo se convocó una reunión con aquellas personas interesadas en la preservación y reutilización de los ferrocarriles históricos de la provincia; los que aún ofrecía esa posibilidad, como los de Río Tinto y Tharsis. Los convocados era expertos en patrimonio y personas cercanas a la Asociación de Amigos del Ferrocarril “Cuenca Minera de Río Tinto”; la reunión habría de servir de comité constituyente (y a la vez operativo) que pusiera las bases para la iniciativa.

El proyecto, por su complejidad, apenas podía ser referido en términos descriptivos, por lo que recibió un nombre (provisional, en tanto no se tomara una decisión formal). En adelante sería el Proyecto Chatain, en memoria del ingeniero J. Chatain, autor del proyecto de ferrocarril de Huelva a Ayamonte (1913) y máximo responsable de su ejecución durante el primer cuarto del siglo XX.

La reunión sería fijada para el 29 de julio, a las 18:00, en el Área de Desarrollo Local de la Diputación de Huelva, en ella se trataría “la explotación de los ferrocarriles mineros en desuso de la provincia de Huelva con fines turísticos” con el siguiente orden del día:

1. Presentación del Proyecto CHATAIN.
2. Exposición del estado de las líneas de Tharsis y Río Tinto.

---

<sup>194</sup> Dado el actual estado del arte en la ciencia económica, aún no existe un método (geralmente aceptado) para su medición cuantitativa.

3. Creación de una empresa para la explotación del servicio.
4. Identificación de las necesidades de material rodante.
5. Exposición por parte de los asistentes de su eventual participación en el Proyecto.
6. Formación de comisiones de trabajo.
7. Establecimiento de una agenda de actuación.

Sólo serían plenamente tratados los dos primeros puntos al alargarse la discusión sobre aquellos aspectos de la iniciativa que se revelarían esenciales: sobre qué ferrocarril actuar (Río Tinto *versus* Tharsis), qué es lo habría que hacer y cómo (v. Anexo 3. *I Reunión Proyecto Chatain*). De esta forma hubo ciertas cosas que quedaron claras:

1. El proyecto debía centrarse en el ferrocarril de Tharsis, por el mejor estado de las vías e infraestructura y porque en el caso de Río Tinto parecía claro que la gerencia de la Fundación no deseaba nuestra colaboración como voluntarios.
2. La complejidad del proyecto era tal que una primera reunión, en realidad introductoria y de presentación, no iba a proporcionar ninguna clave explícita que indicase la factibilidad del mismo. Es decir, con esa reunión nadie iba a salir de dudas, era quizá la lección más importante a extraer.
3. El ferrocarril turístico de Río Tinto, el único en Andalucía, tenía un éxito comercial fuera de toda duda, lo que evidenciaban sus 50.000<sup>195</sup> viajeros anuales y una progresión del 10%. Ello indicaba que la iniciativa giraba en torno a algo económicamente viable.
4. El desmantelamiento en los últimos años del último tramo del ferrocarril de Tharsis, desde Corrales hasta el embarcadero de El

---

<sup>195</sup> Datos aportados por uno de los presentes.



Puntal de la Cruz, suponía un obstáculo añadido al proyecto; como el escaso gálibo del puente antiguo sobre el Odiel, que sólo permitiría la llegada al embarcadero de locomotoras de maniobras.

Con una visión retrospectiva, hubo hechos que (a modo de indicadores) avisaron desde un primer momento de la dificultad, si no imposibilidad, del proyecto. En primer lugar, uno de los expertos convocados<sup>196</sup> no sólo declinó la invitación sino que advirtió de la conveniencia de no hacer nada (“si no quería buscarme problemas”). En segundo lugar, en relación con el apoyo que podíamos recibir desde instancias oficiales, el hecho de que J. Prieto, presidente del Patronato Provincial de Turismo declinara la invitación, “esa misma tarde tenía una reunión del partido” (Muriel, M., com. tel., 21 de julio de 2004). En tercer lugar, uno de los invitados cuyo concurso estimaba fundamental para el proyecto (Fax a Mantecón, J.M., 23 de julio de 2004)<sup>197</sup>, gerente de la FRT, no asistió; tampoco excusaría su presencia. En cuarto y último lugar, durante el desarrollo de la reunión<sup>198</sup> un empleado de la Entidad Local Autónoma (ELA) de Tharsis (ostensiblemente contrariado) interrumpió la presentación en curso para reprochar a la organización la escasa presencia de contenidos “tharsileños” y el exceso de contenidos de Río Tinto; “agravio comparativo” al parecer habitual pero con el que no estaba dispuesto a transigir<sup>199</sup>. También pidió ver el proyecto Chatain, “del que nadie le había informado”. Al final advirtió de que si bien la disposición a colaborar con el proyecto de las autoridades de Tharsis, Alosno (municipio

---

<sup>196</sup> Empleado de una de las organizaciones que aparecen en este trabajo (adviértase que, por razones de confidencialidad, el sexo no tiene por qué ser el que se indica).

<sup>197</sup> La invitación (obviamente personalizada) le había sido enviada también por otro conducto, a través de A. Santana, ex secretario de la propia Fundación

<sup>198</sup> La relación de asistentes y otros detalles pueden consultarse en el Anexo 1.

<sup>199</sup> Los contenidos (diapositivas) del ferrocarril de Tharsis venían sencillamente tras los de Río Tinto.

que incluye la anterior) y San Bartolomé, era un hecho<sup>200</sup>, no ocurriría lo mismo con Gibraleón y Aljaraque, ayuntamientos gobernados por el PP. Hecho éste que, en su opinión, habría de ser el mayor obstáculo para la rehabilitación de la línea hasta Corrales (municipio de Aljaraque).

J.M. Carvajal<sup>201</sup> invitaría a dos de los presentes<sup>202</sup> a visitar los talleres de Tharsis (en aquél momento bajo control de Nueva Tharsis S.A.L.) donde se encontraba la mayor parte del material rodante y de tracción del ferrocarril. Puestos en contacto con esta persona el 26 de agosto para fijar los detalles de la visita, resultó que no se podía realizar (al menos hasta septiembre) al estar Nueva Tharsis S.A.L. cerrada por vacaciones y además, en ese preciso momento, “había unos inversores interesados en la compra del ferrocarril para su explotación turística”<sup>203</sup>. Por otra parte, “se estaban llevando a cabo unos cambios en la ubicación del material ferroviario” por lo que era mejor esperar un tiempo. “Él llamaría al alcalde de Tharsis, para que también estuviera presente, a principios de septiembre”. Nunca volveríamos a saber de aquella invitación.

Si la reunión no despejó la visión del problema sí fue especialmente productiva para aumentar el conocimiento sobre el asunto, entre los asistentes había personas con profundo conocimiento de los ferrocarriles cuya rehabilitación nos interesaba. Era el caso de N. Chaparro, nacido en 1938 en la Estación Manantiales (ferrocarril de Río Tinto), ex alumno de la escuela que allí existió (para hijos de los ferroviarios) y, como su padre,

---

<sup>200</sup> Ayuntamientos gobernados por el PSOE (partido empleado municipal).

<sup>201</sup> Persona cercana a la alcaldía de Tharsis.

<sup>202</sup> N. Theyssandier y este autor.

<sup>203</sup> Sobre tal extremo no habíamos sido informados en la reunión del mes anterior. Con todo, es un recurso habitual entre la clase política provincial para dar legitimidad a proyectos empresariales “privados” de “iniciativa pública” (terminología de la Diputación Provincial), ej.: Aeropuerto de Huelva. Es lo mismo que declararía el alcalde de Tharsis a la prensa unos años más tarde (v. p.546).

empleado de la Rio Tinto Co. Ltd.<sup>204</sup> Él explicó cómo el acusado deterioro de las vías de Río Tinto tenía su origen en las mermas de los vagones tolva (sistema utilizado por la compañía), con las lluvias los restos de mineral producían ácido sulfuroso que atacaba traviesas, raíles y accesorios. En Tharsis, por el contrario, los vagones eran herméticos y se vaciaban por volcado lo que alargaba considerablemente la vida de las vías y reducía su mantenimiento. El hecho es que las vías de Tharsis estaban en un estado mucho mejor que las de Río Tinto, permitiendo incluso la circulación en buena parte de su recorrido. A ello contribuía el hecho que mientras el ferrocarril de Río Tinto fue clausurado en 1985 el de Tharsis había estado en servicio hasta diciembre de 1999.

La complejidad del asunto era tal que debieron transcurrir más de dos años para que las cosas volvieran a estar suficientemente claras para convocar una nueva reunión. A ello había contribuido el conocimiento de quienes, desde hacía un tiempo, venían haciendo campaña por la reapertura del ferrocarril andevaleño, miembros de la Asociación de Amigos de Tharsis “Ernesto Deligny”.

En enero de 2005 informé personalmente a M.A. Barreiro<sup>205</sup> que, aprovechando que trabajaba en una entidad de fomento con competencias sobre varios municipios de la línea (de Tharsis), se podría hacer algo para impulsar el proyecto. En definitiva, le reiteraba mi total disposición a colaborar con su ayuntamiento. También contactamos con un diputado en Cortes (por la provincia de Huelva) manifestándole que, en nuestra opinión, el asunto de Tharsis “necesitaba un espaldarazo decisivo desde instancias políticas” (Email a O., J., 22 de enero de 2005) y que si

---

<sup>204</sup> A partir de 1954 Compañía Española de Minas de Río Tinto, S.A.

<sup>205</sup> Agente de Desarrollo Local (ADL) del ayuntamiento de Tharsis y representante político en esa misma corporación que había asistido a la reunión de 2004.

había algo que él pudiera hacer que nos lo dijese. De esta petición no obtendríamos respuesta (tampoco del ofrecimiento anterior). Meses más tarde, en un encuentro casual con el diputado, éste nos confirmaría la recepción de la misiva, afirmando que “el asunto tenía mucha enjundia” (ahí quedó todo).

Mientras tanto, otros preservacionistas hacían lo propio para desbloquear la situación del ferrocarril de Tharsis o, cuando menos, llamar la atención sobre su situación. El 3 de mayo de 2006 unos representantes de la Asociación “Ernesto Deligny” se reunían con R.B., Delegada de la Consejería de Turismo, Comercio y Deporte en Huelva<sup>206</sup>. Según informaron al día siguiente, la reunión había sido “una decepción” (Odiel Información 2006). A finales de junio sería publicada una carta en El Mundo (Huelva) donde uno de los presentes comenta el encuentro, afirmando que lo primero que dijo la delegada es que el asunto no era de su competencia. Tras reiterar aquélla que estaban trabajando en un Plan de Turismo para El Andévalo, según el informante, les habría dicho con desdén que “eran unos románticos”<sup>207</sup>, al precisar éstos:

que estaba ya recogido... en los diferentes planes que para aprovechar el potencial turístico de la comarca era necesario poner en valor el patrimonio minero y conservar la maquinaria y la infraestructura ferroviaria y no venderla para chatarra (Gómez 2006).

El 25 de mayo de 2006 solicité a L. Gómez, alcalde de Tharsis, una entrevista para intercambiar impresiones acerca del ferrocarril (Muriel,

---

<sup>206</sup> Aún en ese puesto a fecha de julio de 2009.

<sup>207</sup> No parece que los ferrocarriles turísticos sean cosa únicamente de “románticos”, o de aficionados a los trenes. En contra de la concepción tradicional del turismo de sol y playa, eje estratégico del Patronato Provincial de Turismo de Huelva, los recursos culturales (y entre ellos el patrimonio industrial) son la base del turismo de mayor crecimiento. A medio camino entre la realidad anglosajona y la Europa mediterránea, Francia (primer destino turístico del mundo) es probablemente un buen ejemplo. Sus 80 ferrocarriles turísticos, con una extensión superior a 573 km, registraron 3 millones de viajeros en 2005. En Andalucía, el ferrocarril turístico de la Fundación Río Tinto (el único existente) es un éxito por el lado de la demanda.

M., Fax, 25 de mayo de 2006), hacerle entrega de una copia de un trabajo de doctorado (Muriel 2005)<sup>208</sup>, informarle de mi proyecto de tesis doctoral y, en definitiva, reiterarle mi ofrecimiento a colaborar en la reapertura del ferrocarril. Durante la entrevista, el 31 de mayo, el edil expresó su intención de comprar el ferrocarril (todo) antes de septiembre de ese año (el objetivo que se habían marcado) y ponerlo en explotación (únicamente) desde los Talleres<sup>209</sup> (en Tharsis) hasta San Bartolomé de la Torre. Eso era, además, lo que habría acordado con un empresario local interesado en participar en la operación<sup>210</sup>.

A finales de 2006, tras haber tratado el asunto con otros preservacionistas, aficionados, académicos y representantes públicos, llegamos a tener una visión más completa del problema y las posibles vías de solución. A finales de ese año vimos que la situación estaba lo suficientemente madura para dar un nuevo impulso a la iniciativa (centrada ahora en el ferrocarril de Tharsis) y convocamos una nueva reunión para el 10 de noviembre. A la misma invitamos al alcalde de Tharsis (Muriel, M., Email, 7 de noviembre de 2006) pero no asistió, cuando más tarde le preguntaron al respecto negó haber sido invitado, “motivo por el que no había asistido”.

---

<sup>208</sup> Una adaptación del mismo sería publicada en *Cuadernos de Economía de la Cultura* (2006).

<sup>209</sup> En los talleres del ferrocarril, si no hubiera sido por el desorden y la chatarra acumulada, la actividad parecía haberse detenido a la espera de una decisión que nunca llegaba. Entre el material de tracción destacaban las locomotoras diesel Alsthom tipo B-B: estando tres en estado de servicio (66, 68 y 69)<sup>209</sup>, dos accidentadas (67 y 71) y una semidesguazada (70).

<sup>210</sup> Tras el perfeccionamiento de la compra (2007), se levantaron las vías a partir de San Bartolomé y, a mediados de 2009, se procedió a instalar un cable de alta tensión; uso típicamente lineal de líneas ferroviarias clausuradas (Appleton 1970).

La necesidad de colaboración entre las entidades locales y los grupos de patrimonio ha sido estudiada en la literatura científica, en ausencia de aquélla difícilmente puede fructificar un proyecto de patrimonio:

Los proyectos de patrimonio en el ámbito local involucran forzosamente una variedad de grupos diferentes, organizaciones e individuos. Incluso los proyectos más pequeños necesitan negociar los objetivos, intereses y agendas de quienes están involucrados. Problemas entre pequeños grupos de patrimonio y grandes organizaciones, como los ayuntamientos, pueden surgir de la falta de fondos o la distribución desigual de éstos; la deficiencia de las instalaciones o servicios ofrecidos; acuerdos para el mantenimiento o el arrendamiento de edificios; y la percepción de una falta de apoyo al trabajo de los grupos de patrimonio, por ejemplo, una escasa promoción turística o atención a las necesidades del grupo (Perkin 2010, p.112-15).

Lo más importante habría sido tomar la iniciativa y reabrir el ferrocarril gradualmente (hasta El Empalme primero, luego hasta Alosno, San Bartolomé y así sucesivamente hasta llegar, al cabo de unos años, al río Odiel) con independencia de la propiedad a quien, obviamente, habría que solicitar el correspondiente permiso. Para poner en funcionamiento el ferrocarril no había que comprarlo sino seguir una estrategia de hechos sobre el terreno; su puesta en marcha ayudaría a resolver la cuestión de la propiedad y, finalmente, haría que las administraciones públicas acabaran interviniendo<sup>211</sup>. Éste era mi parecer, tal como expresé a los presentes, insistí en que no cabía esperar cruzados de brazos a que los políticos articularan una solución, que la misma habría de venir de la sociedad civil, de personas como nosotros los allí reunidos. A los políticos, en cualquier caso, habría que darles todo preparado para que pudiesen tomar una decisión. J.M. Carvajal, sin embargo, veía de otra forma el papel del poder político<sup>212</sup> y argumentaba precisamente lo contrario. Finalmente, lo único

---

<sup>211</sup> Llegando a un acuerdo (de compra) con el liquidador judicial de la Compañía Española de Minas de Tharsis, S.A.

<sup>212</sup> Su visión quizá se viera reforzada por sus contactos con la alcaldía de Tharsis, a sabiendas, probablemente, de que la compra del ferrocarril estaba a punto de cerrarse.

que se acordó fue pedir audiencia a un influyente político provincial para solicitar su intervención. Los debates, de esta forma, se quedaron en el punto iii, los tres restantes hacían referencia a los pasos concretos para poner en marcha la iniciativa (v. Anexo 4. *II Reunión Proyecto Chatain*). Tras la reunión se llevaron a cabo diversas actuaciones – otras reuniones, entrevistas, un programa monográfico en Actual TV, la proyección del documental *El último tren* (1990) en Tharsis, etc. –; por parte del autor hasta enero de 2008.

### 5.3.3. El estado de la cuestión en Andalucía

Como hemos podido ver, las oportunidades que, en la provincia de Huelva, han podido identificarse giran en torno a antiguos ferrocarriles mineros, por lo general de ancho de vía inferior al ibérico<sup>213</sup>. Uno de ellos ha sido restaurado parcialmente y funciona con éxito aunque lejos de su potencial, el otro no ha llegado siquiera a cristalizar por razones imputables tanto a la sociedad como a las instancias del poder político.

La iniciativa en la que participó el autor habría llegado quizá demasiado tarde, cuando desde el “establecimiento” político provincial ya se había decidido “archivar” el asunto. Cuestionarse sobre el porqué quizá no tenga mucho sentido, habría que preguntarse más bien “por qué habrían de haber hecho algo”, máxime cuando tal actuación no habría contribuido (al menos así lo habrían entendido) a su perpetuación en el poder o la maximización de su renta. Como es cierto que la búsqueda del interés general también puede servir a los intereses personales, podemos considerar (desde un punto de vista teórico) que, ambos son extremos de un *continuum*, en el cual se encontraría nuestro caso.

---

<sup>213</sup> 1.467 mm en España y 1.468 mm en Portugal, en la práctica compatibles.

Con todo, lo que hemos visto en epígrafes precedentes es el caso de la provincia de Huelva y, como tal, podría cuestionarse su representatividad. Sin embargo, una serie de razones nos llevan a pensar que es representativo, paradigmático quizá, de la situación general del patrimonio ferroviario en Andalucía:

1. En 1912 los ferrocarriles de la provincia de Huelva, tanto de vía ancha como de vía estrecha, alcanzaron su máxima extensión histórica, un total de 778 km o el 32% de los ferrocarriles de Andalucía (Gráfico 13. *Densidad ferroviaria de la provincia de Huelva durante los últimos 100 años*). Cabe recordar que la superficie provincial es el 11,6% de la andaluza.

2. Huelva es la única provincia andaluza (y quizá no casualmente) donde ha fructificado y se mantiene un ferrocarril turístico, el que explota la Fundación Río Tinto.

3. Económica y socialmente, la provincia comparte con el resto de Andalucía sus rasgos fundamentales como, por otra parte, no podía ser de otra forma.

4. Para conocer el estado del patrimonio ferroviario en Andalucía, las políticas públicas reales *versus* las declaradas, y verificar la representatividad de la provincia de Huelva, nos hemos acercado al extremo oriental de la Comunidad Autónoma (la provincia de Almería), el estado de cosas allí no difiere de lo visto en Huelva; también hemos estudiado un caso en la provincia de Córdoba.

El caso anterior (un proyecto en fase inicial) es el ferrocarril turístico del Guadiato, promovido por el ayuntamiento de Peñarroya-Pueblonuevo y apoyado por la Diputación Provincial de Córdoba. Estando prevista su puesta en servicio para 2011, supondría la puesta en valor de la línea



Almorchón-Córdoba (135 km). En el diseño y ejecución del proyecto participa la Compañía General de Ferrocarriles Turísticos, S.A. (CGFT), cuyos principales directivos están vinculados al Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español (CEHFE).

El proyecto, con un presupuesto de 14,4 millones de euros, tiene previsto su desarrollo en cuatro fases. Los trenes harían un recorrido de más de 200 km y tendrían parada en 19 estaciones que se recuperarían a tal fin (EFE 2008). Según F. Pulido, presidente de la Diputación de Córdoba, la iniciativa pretende “no ser sólo un proyecto turístico y cultural sino que sirva para generar desarrollo social y económico en el Norte de la provincia” (ibíd.).

Este caso se apartaría de lo antes visto; particularmente la implicación de diferentes administraciones públicas de la provincia de Córdoba. También cabe señalar la participación de una empresa privada en el proyecto (CGFT)<sup>214</sup>, uno de cuyos consejeros, C. Guasch, fue invitado a la reunión del Proyecto Chatain de 2006.

En aras de la reutilización del ferrocarril de Tharsis (para asegurarnos de que ninguna alternativa fuese descartada), en septiembre de 2007 hicimos saber a Guasch que nuestra actuación había entrado en vía muerta y que quizá fuera entonces conveniente la intervención de la CGFT. A tal fin le proporcionamos los contactos del alcalde de Tharsis, la presidenta de la Diputación de Huelva y el Viceconsejero de Cultura de la Junta de Andalucía.

En lo que a trenes turísticos se refiere, cabe reseñar el caso del [al-Andalus Expreso](#), “uno de los trenes más lujosos de Europa creado a la

---

<sup>214</sup> Nuestra solicitud de información tanto al Ayuntamiento de Peñarroya-Pueblonuevo como a la CGFT no ha sido atendida.

imagen exacta del *Orient Express*” (Des trains pas comme les autres – Andalousie 2004). El tren consta de unos doce coches (cinco de ellos coches-salón construidos en Francia entre 1928 y 1929), tiene una capacidad de 80 pasajeros, 25 personas a su servicio y circula por la red de ancho ibérico. El viaje dura seis días y cinco noches (ibíd.).

Habiendo iniciado sus operaciones en 1983, estuvo en servicio (como tren turístico de temporada) hasta 2005, cuando Iberrail, S.A., empresa que lo explotaba por cuenta de Renfe (propietaria del convoy), entró en concurso de acreedores. En 2007 Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE), alcanzó un acuerdo con Renfe para explotar el servicio hasta 2012. El nuevo gestor pagará al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, S.A. (ADIF), propietaria de la infraestructura viaria, un canon de 29 euros por kilómetro los dos primeros años, y de 31 los dos siguientes (García 2007). La reanudación del servicio se había previsto para 2008<sup>215</sup>, con dos salidas al mes de mayo a junio y tres de septiembre a octubre. Los trenes, que saldrían de la Estación de Sevilla Santa Justa, harían el recorrido circular Córdoba, Baeza, Úbeda, Granada Bobadilla, Ronda, Jerez, Cádiz y Sevilla. Los precios se situarían entre 3.000 € (suite doble) y 4.000 (suite individual) por persona.

---

<sup>215</sup> Nuestra petición de información a FEVE sobre la eventual reanudación del servicio no ha sido respondida.

Mapa 7. Recorrido del *al-Andalus Expreso*

Aviotren.com

El *al-Andalus Expreso* no circula por la provincia de Huelva (v. Mapa 7), precisamente donde la

infraestructura ferroviaria parece estar claramente infrautilizada. La línea Huelva a Zafra (185 km) atraviesa la provincia de Sur a Norte y ofrece paisajes de una singular belleza en el Parque Natural Sierra de Aracena y Picos de Aroche. En su recorrido se encuentra Almonaster la Real<sup>216</sup>, localidad conocida por su patrimonio histórico (incluyendo una mezquita del siglo X) y un turismo cultural en alza. Allí se celebran desde hace años unas Jornadas de Cultura Islámica a la que acuden visitantes de toda Andalucía y, a sus sesiones académicas, arabistas tanto nacionales como extranjeros. En la línea Sevilla a Huelva (110 km) se encuentra Niebla, capital de una *cora*<sup>217</sup> en *al-Andalus* y finalmente del emirato del Algarbe (último reducto *andalusí* en la baja Andalucía). Ambas podría aportar valor al recorrido del *al-Andalus Expreso* y, a la vez, potenciar el turismo cultural en la provincia.

<sup>216</sup> Estación Almonaster-Cortegana.

<sup>217</sup> Unidad administrativa similar a la provincia en nuestros días.

### 5.3.3.1. Huelva en los contextos ferroviarios andaluz y europeo

Como se ha dicho, los ferrocarriles onubenses alcanzaron su máxima extensión en 1912 (778 km)<sup>218</sup>. La caída de la densidad ferroviaria, desde entonces, ha ido pareja a los cambios estructurales en la industria química y, a resultas de ello, la extractiva (sustitución del mineral de pirita por azufre puro<sup>219</sup>), los ciclos de mercado y el agotamiento de reservas de pirita; la emergencia de una industria transformadora local, ej.: en nuestros días, la planta de concentración de Aguas Teñidas (Almonaster) que produce cobre blíster (y no mineral), con una considerable reducción de la demanda de transporte; y, en general, la gradual pérdida de mercado del ferrocarril en favor del transporte por carretera. Estos cambios han afectado, principalmente, a los ferrocarriles de vía estrecha. La única línea de vía ancha cerrada fue la de Gibraleón a Ayamonte (1987), tal como había sido previsto en la Reforma Ferroviaria. Con todo, el tramo entre La Mezquita y Gibraleón estuvo en servicio hasta 1999, dando servicio al ferrocarril minero de Tharsis; una vez adaptado éste (entre La Mezquita y Corrales), con un tercer carril, en 1975 (v. Imagen 27. *Vía de tres carriles (anchos escocés/ibérico) en las inmediaciones de La Mezquita (2003)*).

---

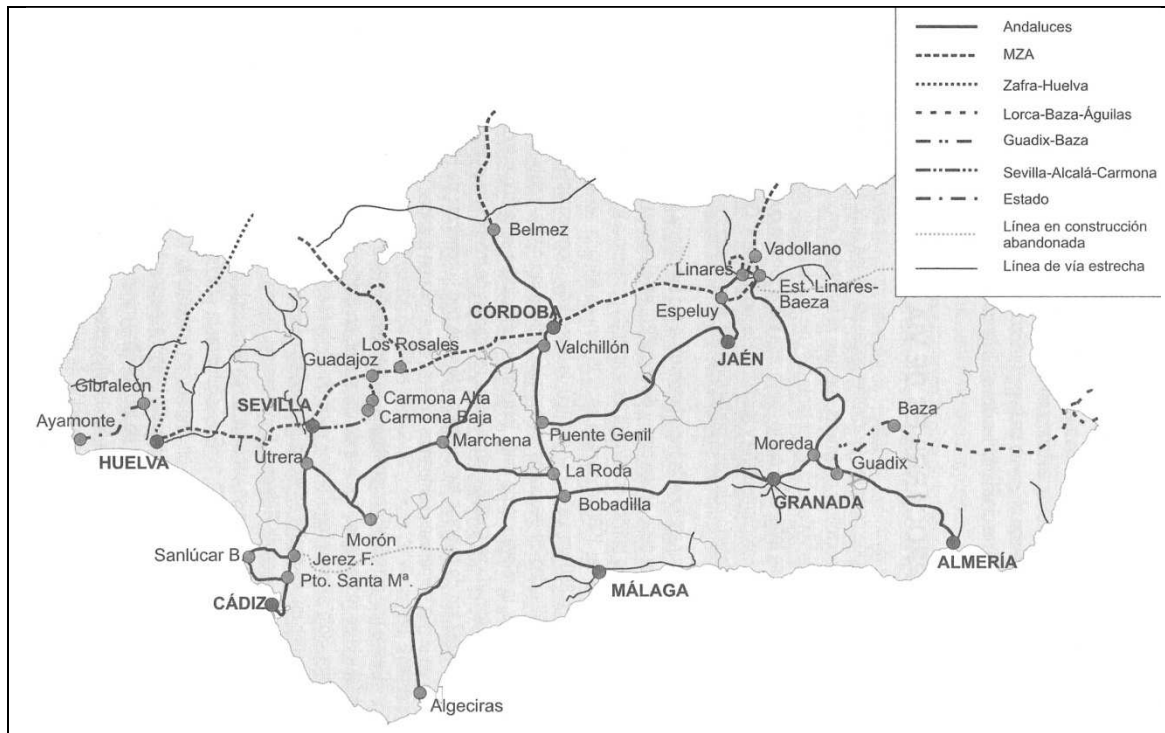
<sup>218</sup> Esos activos son los que, desde finales del siglo XX, podrían haber sido preservados y reutilizados para uso turístico; cosa que sólo marginalmente ha ocurrido.

<sup>219</sup> Subproducto del refinado del petróleo y la fundición del cobre.

Mapa 8. La red ferroviaria española en 1941

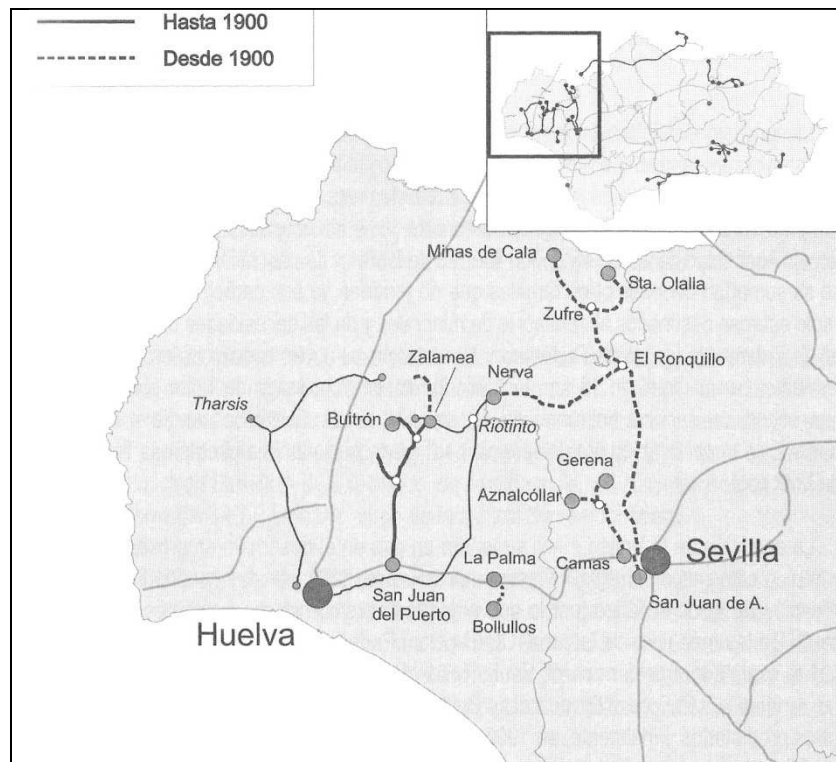


Mapa 9. Mapa ferroviario de Andalucía en 1940



Fuente: Cuéllar 2005, p.527

Mapa 10. Mapa ferroviario de la provincia de Huelva. Líneas de vía estrecha antes y después de 1900



Fuente: Cuéllar 2005, p.532

Tabla 35. Densidades ferroviarias en Europa 1913 (km de ferrocarril por 1.000 km<sup>2</sup>)

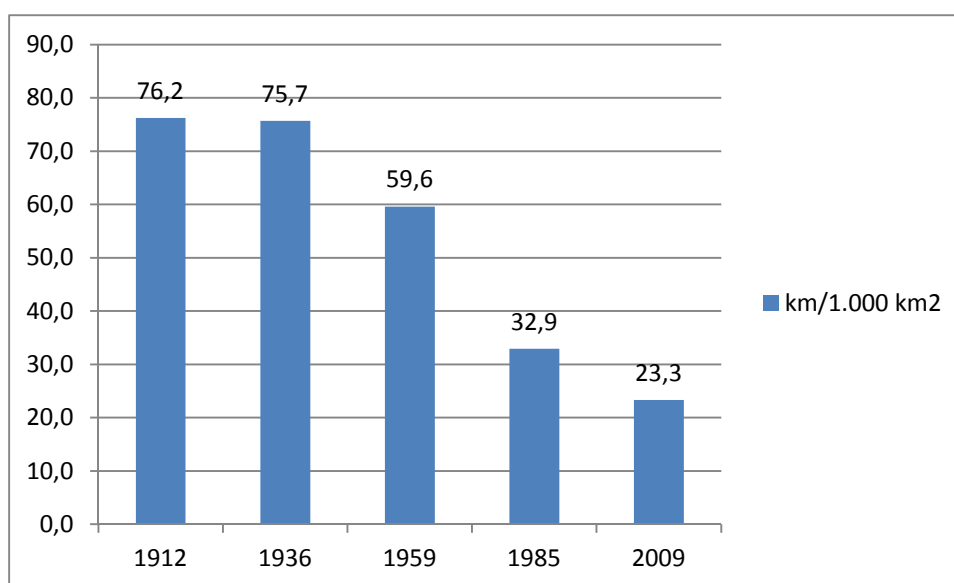
Bélgica	299
Gran Bretaña	129
Alemania	118
Suiza	117
Dinamarca	98
Holanda	98
Francia	95
Austria-Hungría	68
Italia	61
Suecia	32
España	31
Rusia	12
Noruega	10

Fuente: Krantz 1992 citado en Carreras 1999, p.46

En 1912 la densidad ferroviaria<sup>220</sup> (v. Gráfico *ut infra*) de la provincia de Huelva (76) superaba ampliamente las de Andalucía (28) y España (30), así como la de espacios más desarrollados en Europa como Austria-Hungría (68), Italia (61) o Suecia (32). El extraordinario desarrollo ferroviario de la provincia hay que atribuirlo (como es práctica común) al nivel de actividad minera en la Faja Pirítica Ibérica (v. Gráfico

14. *Producción de piritas en la provincia de Huelva*) que, en su mayor parte, aflora en ella.

Gráfico 13. Densidad ferroviaria de la provincia de Huelva durante los últimos 100 años



Fuente: elaboración propia.

<sup>220</sup> Km de líneas férreas por cada 1.000 km<sup>2</sup>.

Su disminución a lo largo del siglo XX implicó la reducción de capacidad en el sistema ferroviario (v. Gráfico 15. *Extensión de los ferrocarriles en la provincia de Huelva durante el siglo XX*) que, obviamente, había alcanzado su mayor escala en las primeras décadas del proceso expansivo iniciado en 1870.

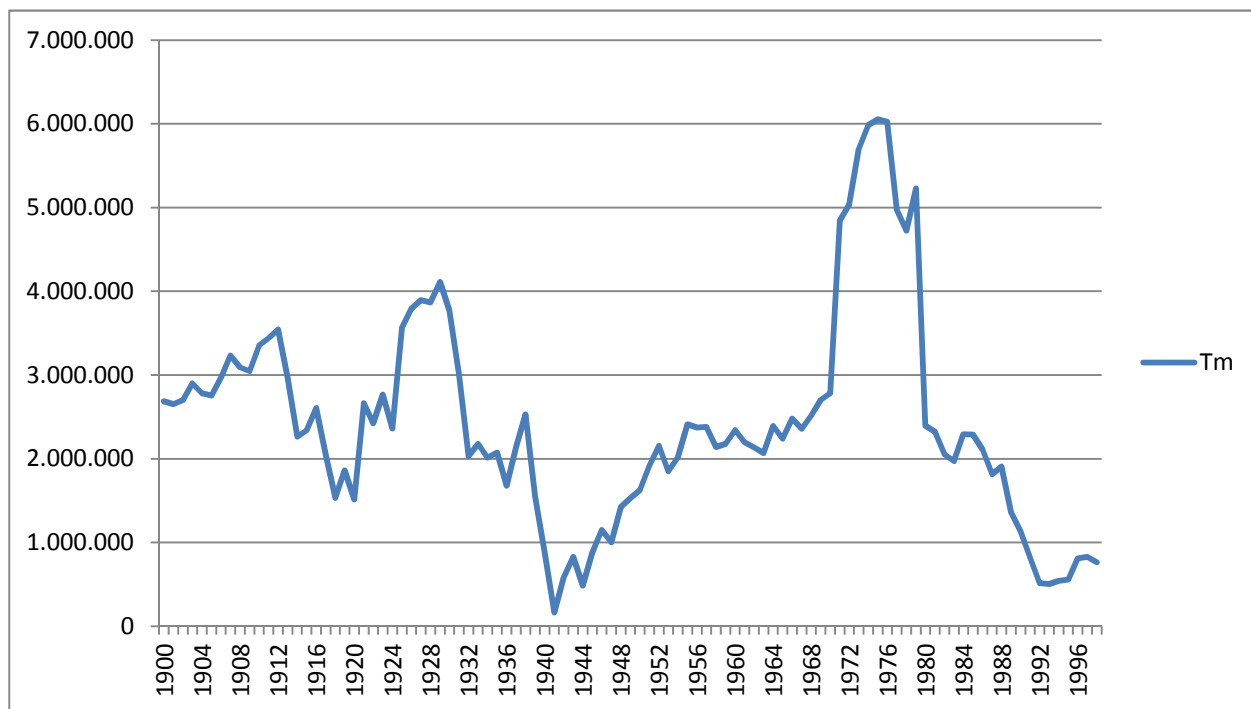
Con todo, no existe un modelo de ferrocarril turístico en Andalucía (y probablemente tampoco en España) que pueda ser replicado. La situación del ferrocarril de Tharsis al río Odiel (ahora propiedad municipal) ha empeorado progresivamente desde su cierre en 1999. Desde entonces se han sucedido los levantamientos de vías. Las posibilidades de reutilización turística se alejan conforme va pasando el tiempo, diez años ahora tras su clausura. En el Anexo 2. *La situación del patrimonio industrial de origen británico en Andalucía* puede encontrarse un sumario<sup>221</sup> de la situación de este ferrocarril a finales de 2007.

---

<sup>221</sup> La traducción al español del original inglés.

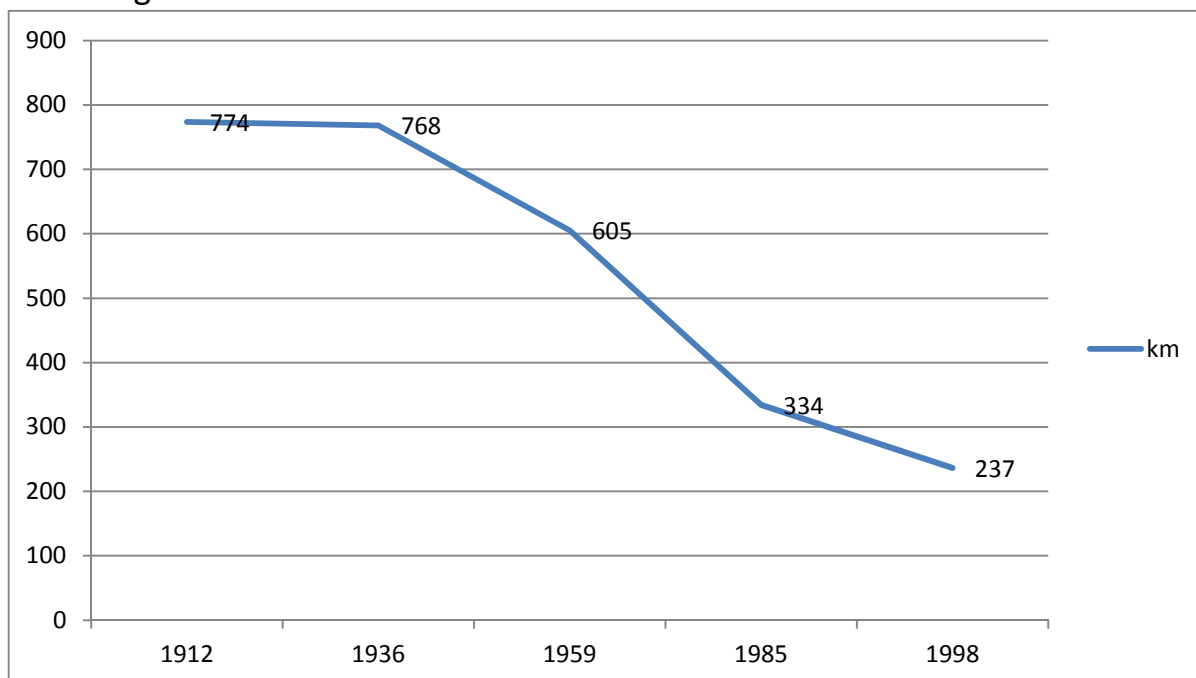


Gráfico 14. Producción de piritas en la provincia de Huelva durante el siglo XX



Fuente: D.G. Minas y Combustibles. Estadística minera y metalúrgica de España (v. IEA)

Gráfico 15. Extensión de los ferrocarriles en la provincia de Huelva durante el siglo XX



Fuente: elaboración propia.

Nota: todos los anchos de vía considerados.

### 5.3.3.2. Políticas públicas y gobernanza de patrimonio ferroviario

#### i. El ferrocarril de Tharsis

El 10 de noviembre de 2007 tendría lugar en Tharsis la proyección del documental inédito de M.A. González (1991) *[El último tren](#)* (49'), en un acto organizado por la asociación Ernesto Deligny<sup>222</sup> que tuvo lugar en dependencias municipales. El evento suscitó el interés de los medios de comunicación y, según los organizadores, asistieron unas cien personas. Uno de los profesionales que más interés habían mostrado en asistir al acto fue un reportero de Canal Sur en Huelva que, un día antes de la proyección, nos escribió:

Necesito con urgencia algún teléfono para localizar al autor del documental sobre el ferrocarril minero de Tharsis. Es fundamental para que yo hable con él antes y poder ofrecer la noticia al informativo regional de Canal Sur TV. Por favor, facilítame ese teléfono de inmediato... (Informante Núm. 1 2007).

Su misiva fue contestada inmediatamente, sin embargo, finalmente no asistiría<sup>223</sup>; tampoco nadie de la RTVA o el ayuntamiento de Tharsis.

En el ámbito de las políticas públicas, la actuación unilateral de una entidad pública en un proyecto de patrimonio, a pesar de su eventual capacidad financiera, tiene sus costes y, desde luego, sus limitaciones.

Un proyecto participativo impulsado por la comunidad local puede involucrar una serie de participantes y organizaciones asociadas. Al resultar estos proyectos de una necesidad identificada, o una petición por parte de uno o varios grupos, normalmente el museo, galería o administración no puede permitirse ser muy restrictivo en cuanto a los grupos que van a participar. Alienar o ignorar a quienes consideran que deberían participar en el proyecto, por ser de importancia para ellos, puede ser contraproducente. Ese proyecto no será verdaderamente impulsado desde las bases al no reflejar adecuadamente la diversidad y profundidad en esa comunidad (Perkin 2010, p.116).

---

<sup>222</sup> Esta asociación es crítica el gobierno municipal, razón por la que probablemente no figura en la relación de asociaciones locales que el ayuntamiento publica en Internet (Ayuntamiento de Tharsis 2009).

<sup>223</sup> Unos días más tarde le escribimos para informale de que el acto había contado con una nutrida asistencia de público y, de paso, conocer el motivo de su inasistencia; nunca recibimos respuesta.

Y señala algo que diverge claramente del caso del ferrocarril de Tharsis, donde un “técnico” local y representante político<sup>224</sup> asiste personalmente al alcalde en este asunto.

Si bien es cierto que el director de proyecto es seguramente un profesional de una gran organización con capacidad financiera, el proyecto tiene que desarrollarse en estrecha coordinación con los grupos de base. Sus necesidades y visión de futuro han tener la misma prioridad que en el caso de grandes organizaciones (ibíd.).

A pesar de ello, no cabe pensar que Canal Sur perdiera súbitamente el interés por el ferrocarril de Tharsis. Del 6 al 8 de marzo se celebró la “I Fiesta del Ferrocarril de Tharsis” organizada por un aficionado al modelismo ferroviario con el respaldo del ayuntamiento. La respuesta a una petición de información pone probablemente en evidencia en qué condiciones el ayuntamiento de Tharsis está dispuesto a aceptar la colaboración de voluntarios<sup>225</sup>:

Pues todavía quedan algunos detalles que concretar de las actividades, por lo que no puedo mandaros el definitivo, que calculo estara unos dias antes.

Por ahora deciros que habra la exposicion de maquetas modulares Euro-N, un concurso de dibujos para niños, y casi seguro una exposcion fotografica del ferrocarril de Tharsis, cedido por la asociacion de Riotinto.

Estamos barajando la posivilidad y viavilidad de montar un mercadillo, y de proyectar en el cine del pueblo (Salon socio cultural) varias sesiones del documental del ferrocarril de Tharsis elaborado por Manuel Angel.

Si teneis alguna idea ma, o algo que aportar, estamos con los brazos abiertos (Flores 2009).

Ahora sí, [Canal Sur Noticias](#) informaba sobre el evento:

Rescatar el ferrocarril minero que unía El Andévalo con la Costa es el objetivo del ayuntamiento de Tharsis que ya ha puesto en marcha algunas iniciativas... (Miranda 2009).

El reportero desplazado al lugar dice que la exposición de maquetas ferroviarias ha sido “el plato fuerte” de la I Fiesta del Ferrocarril de Tharsis

---

<sup>224</sup> Obviamente del mismo partido que el alcalde.

<sup>225</sup> La cita es literal.

y, tras ello, intervienen tanto D. Flores, el “animador” de la fiesta, como L.G., el alcalde.

Con el titular “Tharsis ya es dueña de su patrimonio ferroviario minero”, el 2 de enero de 2008 un diario provincial anunciaría en titulares la compra<sup>226</sup> del ferrocarril, haciendo propio el discurso de la entidad local:

El Ayuntamiento acaba de firmar las escrituras y trabaja para proteger todo el patrimonio adquirido, así como para restaurar la maquinaria y trabajar en el proyecto turístico (Salgado 2008).

El alcalde de Tharsis explica cómo se condujo la operación y cuál es el resultado:

hemos contado con el total apoyo del Ayuntamiento de Alosno para llevar a bueno [sic] puerto estas negociaciones que nos hace [sic] dueños de todo el patrimonio ferroviario de Tharsis (ibíd.).

Como si hubiese que adquirir el patrimonio (un bien público) para protegerlo, el político afirma<sup>227</sup>:

en primer lugar lo que tenemos que hacer es proteger este patrimonio (ibíd.).

Y anuncian la pronta intervención de la Consejería de Cultura para catalogar el patrimonio ferroviario:

en los próximos días se van a trasladar unos técnicos de la Consejería de Cultura que van a valorar todo el patrimonio y así decidir aquellos elementos que por su interés sean susceptibles de proteger. En palabras de L.G.<sup>228</sup>, "en marzo de 2008 podríamos tener ya consolidada esta figura de protección sobre nuestro patrimonio" (ibíd.).

En el proyecto de reutilización del ferrocarril para uso turístico intervendría la Diputación Provincial:

Con la colaboración de la Diputación Provincial de Huelva, el Ayuntamiento tharsileño va a contratar un equipo de expertos para asesorar en la elección del

---

<sup>226</sup> En realidad su perfeccionamiento.

<sup>227</sup> Lo mismo que, implícitamente, el informador.

<sup>228</sup> La abreviatura es nuestra.

mejor trazado y sobre todo con la opción más viable para el proyecto turístico (ibíd.).

En la financiación del proyecto turístico habría de intervenir un grupo inversor importante:

Pero en torno a este proyecto turístico corren aires frescos ya que, según ha desvelado el alcalde, hay un grupo inversor importante interesado en asentarse en la localidad. "Mantenemos conversaciones que podrían materializarse muy pronto", asegura.

El interés de este grupo, del que el regidor no ha querido adelantar el nombre para no entorpecer la negociación, reside en explotar como hospedaje para turistas la Casa Dirección, la Casa de Huéspedes y el Club (Salgado 2008).

Poco importaba que cinco años antes G.R., Delegada Provincial de Cultura, declarase que "El patrimonio industrial de Huelva no tiene menos valor que la Alhambra" (Vallellano 2003) y anunciara el inicio de actuaciones para catalogar el ferrocarril:

se está preparando la documentación para declarar también como sitio histórico la comarca de El Andévalo Minero, en la que se integran Tharsis, Alosno y Calañas. Además, hemos realizado un inventario de bienes inmuebles de las compañías de Zufre [sic] y Cobre de Tharsis y la de Piritas de Huelva, que hemos declarado también como sitio histórico. En este catálogo están recogidas las vagonetas, la antigua línea férrea que discurría desde Tharsis hasta Corrales. En total son 51 elementos que cuentan con la protección de la Junta. Ahora, una vez protegidos, comenzaremos a restaurarlos. Algunos se encuentran en muy mal estado. Pero ya hemos dado un paso importante. De este modo hemos evitado su expolio, su venta o la degradación provocada por el paso del tiempo. Una de las actuaciones inmediatas será la rehabilitación de las vagonetas de Tharsis, que son magníficas (Vallellano 2003).

Sobre las posibilidades del patrimonio industrial en regiones industriales en declive señalaba:

Actualmente, el patrimonio conservado y explotado cuidadosamente puede generar empleo y riqueza, pero no es la panacea para estos pueblos. Esa comarca necesita proyectos de diversificación económica. Que vengan empresas a invertir. Con la cultura se puede aportar un granito de arena para paliar la crisis (ibíd.).

El edil de Tharsis, sin embargo, no se equivocaba, nada de lo que anunció la Delegada de Cultura se ha llevado a efecto, extremo que el propio Departamento de Catalogación e Inventario del Patrimonio

Histórico, Dirección General de Bienes Culturales, de la Consejería de Cultura, nos confirmaría el 21 de julio de 2009. Lo único que figura inscrito, como es sabido, es el muelle embarcadero de El Puntal de La Cruz (en el río Odiel) en la categoría de monumento, con fecha de 14/10/1997. Junto a él varias locomotoras de maniobras Ruston que operaban en el mismo.

Toda vez que en marzo de 2008 la situación legal del ferrocarril seguía siendo la misma, R. Torres, Consejera de Cultura, se pronunció en la Comisión de Patrimonio del Parlamento de Andalucía a favor de su catalogación como Zona Patrimonial:

explicó que inicialmente Cultura inscribió el muelle... en el Catálogo del Patrimonio Histórico Andaluz en la categoría de monumento, pero... la nueva Ley... de Patrimonio Histórico motivó un cambio de parecer, porque "lo más adecuado" es la nueva figura de "zona patrimonial" para "la cuenca en su conjunto con la red ferroviaria" (S.P. 2008).

No sólo desde instancias del poder político se construye y defiende un panorama irreal sobre el patrimonio ferroviario, también (sorprendentemente) desde la academia. En un curso de verano de la Universidad Internacional de Andalucía (La Rábida), en 2006, se daría a conocer una "lista de elementos B.I.C. catalogados"<sup>229</sup> del distrito minero de Tharsis. La misma incluía la Banda de Música de La Zarza (67), los Vestuarios Campo de Fútbol de La Zarza (34) o la Romería de St<sup>a</sup>. Bárbara (68), junto a un total de 68 elementos muebles e inmuebles relacionados con la actividad minera y el ferrocarril.

Según el docente a cargo del seminario:

En el año 2003, la inscripción realizada en el CGPHA con carácter genérico colectivo de los muebles e inmuebles de las Compañías de Cobre y Azufre de Tharsis, S.L. y la Sociedad Francesa de Piritas de Huelva, en la actualidad denominadas Nueva Tharsis S.A.L. y Piritas de Huelva S.A.L., ha dado lugar a la

---

<sup>229</sup> La lista, si existe, será de otra cosa pero no de elementos declarados BIC.

elaboración de la documentación técnica para la declaración como Bien de Interés Cultural, en la categoría de Sitio Histórico de los bienes de dichas compañías, más concretamente los ubicados en Tharsis, La Zarza y Lagunazo (R. 2006, p.4).

Información que, obviamente, no se corresponde con la realidad, basada probablemente en estudios que el mismo haya podido llevar a cabo para la Consejería de Cultura<sup>230</sup>. El expediente administrativo o bien fue archivado, o nunca fue incoado o aún estaría en trámite (6 años después de haber sido iniciado). Sobre la lista de los 68 elementos, el Departamento de Catalogación e Inventario del Patrimonio Histórico, Dirección General de Bienes Culturales, nos responde indirectamente evitando la cuestión<sup>231</sup>:

En la actualidad hay varios bienes pertenecientes a las minas de Tharsis que sí están inscritos en el CGPHA como BIC, monumento: varias máquinas locomotoras del muelle de carga de la empresa Compañía Española de Minas de Tharsis. Este muelle se inscribió el 14/10/1997 y se publicó en el BOJA Nº 134, del 18/11/1997 (Dirección General de Bienes Culturales 2009a).

Y ante las dudas, insistimos en la consulta originalmente formulada (señalando que ya conocíamos la catalogación del muelle): “qué otros bienes relativos a las minas o el ferrocarril de Tharsis están inscritos en el CGPHA, a título genérico o como BIC”, a lo que nos responden:

Sólo nos consta inscrito lo que hemos incluido en la respuesta anterior (Dirección General de Bienes Culturales 2009b).

Ante nuestra sorpresa y extrañeza, el 21 de enero de 2010 nos dirigimos a la interesada, ahora Directora General de Bienes Culturales, convencidos de que finalmente sería ella quien nos aclarase el asunto; sin embargo, no respondería a nuestra comunicación. Como no cejamos en nuestro empeño, terminamos por interesar a la propia Consejera de

---

<sup>230</sup> De forma particular la “incoación del expediente administrativo para la declaración como Sitio Histórico de la cuenca minera de Tharsis, Alosno y La Zarza” (2003).

<sup>231</sup> Y de forma anónima (a pesar de haber solicitado la identificación del autor). Algo, habitual (en caso de responder) entre el personal de la administración pública andaluza. Evidentemente no es el caso de Gran Bretaña.

Cultura. El 22 de febrero la Jefa del Gabinete de la Consejera nos informa que ha dado traslado de nuestra petición a la Dirección General de Bienes Culturales (de las Revillas 2010); aún así tampoco contestaría.

Sobre las motivaciones del ejecutivo andaluz para “llevar a cabo” los supuestos inventario y catalogación, el docente afirma:

Estas dos actuaciones pueden considerarse como el comienzo de las grandes actuaciones sobre el patrimonio minero-industrial de la provincia de Huelva. Para ello hay que diferenciar perfectamente las dos grandes cuencas mineras de Huelva: la Cuenca Minera de Riotinto y la Cuenca Minera de Tharsis (R. 2006, p.6).

Dando con ello la bienvenida a lo que parece ser el comienzo de unos nuevos tiempos, un nuevo enfoque, para el patrimonio industrial; afirmando que la actuación del gobierno andaluz está destinada a proteger unos elementos patrimoniales que,

no debieran quedar fuera de lo que en un momento pudiera ser la creación de un futuro Museo Minero-Industrial a semejanza del actual de la Fundación Riotinto en la Comarca de dicho nombre (R. 2006, p.5).

Prueba de que nada que tenga que ver con el distrito minero de Tharsis, incluyendo el ferrocarril hasta el río Odiel, está protegido, ni siquiera inventariado, es el levantamiento de las vías desde San Bartolomé de la Torre a Corrales en 2009. El alcalde de Tharsis, haciendo buenas sus palabras de que “en primer lugar lo que tenemos que hacer es proteger este patrimonio [el ferrocarril de Tharsis al río Odiel]” (Salgado 2008), un año después adjudicaría el desmantelamiento de ese tramo a Demoliciones y Chatarras Santana, S.L.U.<sup>232</sup> (v. Anexo 13. *Entidad Local Autónoma Tharsis. Anuncio*). Con todo, tres semanas después, el informativo de televisión Canal Sur Noticias diría:

---

<sup>232</sup> Su condición de adjudicataria se desprende del anuncio de la Delegación Provincial de Innovación Ciencia y Empresa publicado en el BOJA Núm. 29, 12 de febrero 2009, p.75.



Recuperar ese legado [del ferrocarril] es el ambicioso objetivo del ayuntamiento de Tharsis que ya empezó el año pasado con la compra de la línea hasta Corrales y que, en breve, afrontará su siguiente fase... (Pedregosa 2009).

Tras ello interviene L.G., Alcalde de Tharsis, quien expone las dos fases:

Recuperar en primer lugar, en una primera fase, los 22 km que van desde la Estación de Tharsis hasta la de San Bartolomé... y después poner en valor el tramo desde San Bartolomé hasta Aljaraque-Corrales con una gran vía verde (G. 2009).

El noticiario gubernamental concluye:

El ayuntamiento de Tharsis busca dinero y apoyos para recuperar el tren minero en un par de años (Pedregosa 2009).

Con todo, el político local ha empezado con la “segunda fase”, la “gran vía verde”, aunque olvidó mencionar que era para la conducción de fluido eléctrico. Ese abril de 2009 mes ya se estaba acometiendo la segunda fase: el levantamiento de las vías para la instalación de un tendido de alta tensión (v. Imagen 11). Estando instaladas las torretas justo en el centro de la “gran vía verde” parece poco probable que alguien (que no sea del personal de la empresa energética) haga uso de la misma.

Similar a la anterior es la actuación del ejecutivo de Tharsis en materia de patrimonio ferroviario mueble. En mayo de 2008 se anunciaba la licitación, por procedimiento abierto mediante concurso, de la “restauración de dos locomotoras de vapor del siglo XIX y un tractor diesel” (v. Anexo 12. *Tharsis. Anuncio de Exposición Pública*). El proyecto, que tenía un presupuesto base de 86.652 euros<sup>233</sup>, consistía (en realidad) en pintar las máquinas<sup>234</sup>. El contrato, sin embargo, ya había sido adjudicado, e incluso ejecutado (entre mayo y junio de 2006)<sup>235</sup>. En las

---

<sup>233</sup> Según se señalaba, contaba con financiación de fondos estructurales.

<sup>234</sup> El término “restauración” es definido en la Carta de Riga (v. Anexo 7. *Carta de Riga (2005)*).

<sup>235</sup> En anuncio de rectificación el día 28 (en el mismo medio), finalizado ya el plazo para la presentación de ofertas, el licitador aclara que se trata en realidad de “recuperar” y no “restaurar” determinado material de tracción y rodante. Por lo que parece, el anuncio anterior

Imágenes 14 y 15, tomadas el 7 de octubre de ese año, pueden verse las tres locomotoras con su nuevo aspecto. La empresa adjudicataria, Restauoarte S.C., afirma:

Hoy en día ya son muchas las instituciones privadas y públicas, ayuntamientos, hermandades y cofradías y un largo etcétera, los que le han confiado sus proyectos; (Restauoarte 2009).

Las locomotoras acabarían siendo colocadas en la vía pública<sup>236</sup>, algo común en la provincia, ej.: Corrales y Río Tinto<sup>237</sup>. Sobre esta práctica el Art. 5.I de la Carta de Nizhny Tagil (2003) dice:

La conservación del patrimonio industrial depende de la preservación de la integridad funcional, y las intervenciones en un sitio industrial deben, por tanto, estar enfocadas a mantener su integridad funcional tanto como sea posible. El valor y la autenticidad de un sitio industrial pueden verse enormemente reducidos si se extrae la maquinaria o los componentes, o si se destruye los elementos secundarios que forman parte del conjunto de un sitio.

En términos similares se pronuncia la Carta de Riga (2005) en sus Art. 2 y 4. El color dado a las ruedas supone una quiebra de los principios básicos de la restauración<sup>238</sup>, establecidos en los Art. 6 y 8.

Para conocer si la situación descrita es exclusiva de la provincia del poniente andaluz nos hemos acercado a la realidad de Almería, la provincia del levante; allí nos hemos puesto en contacto con la Asociación Almeriense de Amigos del Ferrocarril (ASAFAL).

En la solicitud de información decía:

Conozco... la situación de abandono, por parte de los poderes públicos y la sociedad en general, del patrimonio ferroviario en la provincia de Huelva y, de forma particular, el ferrocarril de Tharsis, clausurado en 1999... Estoy interesado en saber si en Almería, o alguna otra provincia del oriente andaluz, ocurre algo

---

se correspondería al trabajo ejecutado en 2006, del que no consta (en ese boletín) que se hubiera publicitado.

<sup>236</sup> En vísperas de las elecciones municipales de 2007.

<sup>237</sup> En el Anexo 1 puede encontrarse más información sobre la situación del ferrocarril de Tharsis en el momento de su adquisición por la ELA.

<sup>238</sup> Si es que la intervención puede considerarse como tal (la máquina no funciona, sólo tiene un revestimiento exterior).

parecido y, especialmente, si se ha notado (para bien) la entrada en vigor de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, que por primera vez (en su Título VII) contempla el patrimonio industrial y habla en su preámbulo de "la importancia del Patrimonio Histórico como recurso turístico de gran interés y la contribución que su difusión turística tiene en el desarrollo de una sensibilización social para su protección o mejora...". ¿Funciona la Comisión Provincial de Patrimonio de Almería, se ha interesado por el patrimonio ferroviario de la provincia? (Muriel 2008).

La respuesta pone de manifiesto que la gobernanza pública en el otro extremo de Andalucía no difiere de lo que hemos visto:

Aunque a causa de mi trabajo no debería ser yo quien juzgara a la Comisión Provincial de Patrimonio... sí le diré que parece que su labor es puramente "defensiva". Ante la aprobación de alguna figura de planeamiento urbanístico la Comisión debe pronunciarse sobre la afección de algún bien cultural, velando por su adecuada conservación. Lo paradójico es que, por lo que yo sé, la actuación de los representantes de la Delegación de Cultura es menos "conservacionista" que la de otras Delegaciones que cabría pensar, a priori, que eran más "desarrollistas". Un ejemplo claro es el Plan Especial Ferroviario en Almería capital, que a punto estuvo de cortar el vínculo entre el Cable Inglés y la Estación con una gran rotonda. Me cuentan que Cultura no alegaba nada, y al final se "salvaron los muebles" gracias a Obras Públicas (López 2008).

La destrucción de la primera planta de lixiviación en la comarca de Rodalquilar, construida en los años treinta por una compañía británica, fue denunciada por el Grupo Mineralogista de Madrid:

le contaré lo sucedido en torno a la Planta Dörr de las Minas de oro de Rodalquilar... La Consejería de Medio Ambiente decidió en su momento la puesta en valor del enclave inigualable de Rodalquilar, enfocándola principalmente bajo el prisma medioambiental, relegando los aspectos geomineros a un segundo plano. Los bulldozers arrasaron la vieja Planta Dörr para construir... un auditorio al aire libre. ¿Dónde estaba la Comisión Provincial? No lo sé... Transcurrido cierto tiempo sin tener noticias, me contestaron [desde un medio de comunicación] que habían hablado con la Delegación de Cultura y que les habían dicho textualmente: "a veces es mejor no remover...". La posterior, y monumental, Planta Denver se ha salvado por ahora de los bulldozers, pero puede caerse sola (López 2008).

También en Almería lo publicado (no ya en la prensa sino en boletín oficial) se aparta a veces de los hechos sobre el terreno:

Otro ejemplo significativo es el del cargadero del ferrocarril de Bédar a Garrucha, con el episodio esperpéntico de la publicación en el Boletín Oficial de la Junta, varios años después de su catalogación como Bien de Interés Cultural, de la delimitación exacta de la protección... con vistas a reclamar... vía judicial... la destrucción de gran parte del Bien (ibíd.).

Del desinterés (real, que no declarado) en la Consejería de Cultura por el patrimonio industrial fue también exponente la Viceconsejería, a cuyo titular nos dirigimos infructuosamente (nunca respondió) tras haberle expuesto, verbalmente, las líneas generales del Proyecto Chatain:

El pasado día 10 mantuvimos un breve encuentro en la Facultad de Económicas de Sevilla tras su intervención en las jornadas de economía de la cultura. Como le comenté, formo parte de un grupo de trabajo que tiene por objetivo la puesta en servicio, la reapertura, del antiguo ferrocarril de Tharsis al río Odiel con fines de turismo cultural: el Proyecto Chatain.

Ese mismo viernes mantuvimos una reunión en Huelva para avanzar en el proyecto, el cual es auspiciado por Eusebi Casanelles, Presidente Mundial de *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* (TICCIH), y Director del *Museu de la Ciència i la Tècnica de Catalunya* en Terrassa; y apoyado por el Presidente Ejecutivo de Alstom España S.A., Antonio Oporto.

Hasta el momento, como ya le adelantaba, el proyecto se ha desarrollado al margen de los poderes públicos; pero dado que se trata de patrimonio industrial, de un bien público por su naturaleza, la participación de éstos ha de ser obligada.

El proyecto se inscribe en las líneas maestras de su intervención en las Jornadas, en el marco de la tercerización de la economía y el turismo cultural. Además, es una práctica común en los países más avanzados de Europa el uso del patrimonio industrial ferroviario con fines culturales y turísticos; lo único que puede garantizar su preservación.

Le agradecería por ello si pudiese estudiar este asunto, para dar el eventual impulso que este proyecto necesita también desde la Junta de Andalucía... (Muriel 2006).

El apoyo que ciertas personalidades nos habían brindado, tal como les habíamos solicitado, era moral (su constatación de la coherencia del proyecto en líneas generales); con independencia de que, más adelante, hubiesen decidido implicarse activamente.

El apoyo de Antonio Oporto, Presidente Ejecutivo de Alstom España S.A., tenía un gran valor simbólico, las locomotoras que pensábamos utilizar (depositadas desde el cierre del ferrocarril en los talleres de Tharsis) eran Alstom tipo B-B:

El año pasado visité el ferrocarril turístico de las minas [de Río Tinto]. Doy la bienvenida a la iniciativa y te deseo que sea un gran éxito. Si podemos ayudar en algo, por favor háznoslo saber (Oporto 2006).

Eusebi Casanelles, Presidente mundial de TICCIH, nos ofrecería su apoyo incondicional (v. Anexo 5. *Carta del Presidente de TICCIH*).

El Plan Estratégico de la Cultura en Andalucía (PECA), en su capítulo 4º, Marco Estratégico, expone la misión, valores y visión<sup>239</sup> de la “administración pública cultural andaluza”. En cuanto a la misión, el ejecutivo parece comprometerse a la creación de un entorno favorable a la cultura en sentido schumpeteriano:

Orientamos todas nuestras energías para disponer de una administración pública cultural andaluza con capacidad de relación que lidere y coordine las acciones con otros agentes públicos y privados, y fomente la creatividad y la innovación como fuente de todo proceso cultural (Consejería de Cultura 2008, p.104).

Sobre los Valores que “respaldan el trabajo de la organización... sus relaciones con la ciudadanía y los agentes sociales” dice:

Dotamos de un carácter participativo a nuestras políticas, donde todos los segmentos culturales deben sentir que les representa, que les va a ser útil y les tiene en cuenta, buscando para ello el mayor consenso posible (ibíd.).

Nada, sin embargo, que objetar. El horizonte temporal del PECA es 2008/11, posterior a la misiva enviada a la Viceconsejería (2006).

Otro de los agentes a los que intentamos dar a conocer el proyecto fue la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE). Con su gerente intentamos ponernos en contacto en repetidas ocasiones tras algún breve encuentro en que fue informado sobre el Proyecto Chatain y la realización de esta tesis doctoral. De los escritos que le dirigimos no tuvimos respuesta. A. García, responsable del Área de Patrimonio de la FFE, hizo saber que las posibilidades de implicación en el Proyecto Chatain eran

---

<sup>239</sup> En nuestros días, algo habitual en las grandes organizaciones.

nulas (Entrevista personal, ca. 21 de septiembre de 2006); al parecer, no era asunto que incumbiese a la entidad<sup>240</sup>.

Con todo, poco después volveríamos a escribir al gerente de la FFE para darle más detalle sobre el Proyecto, recabar su apoyo moral e invitarlo a la reunión de noviembre:

Durante el IV Congreso de Historia Ferroviaria de Málaga estuvimos hablando sobre los ferrocarriles históricos de la provincia de Huelva, y antes del verano le hice llegar un trabajo de 2005, *Patrimonio Industrial y Economía de la Cultura. La reconversión de los ferrocarriles históricos en la provincia de Huelva*, que podrá encontrar en ese hiperenlace.

El próximo 10 de noviembre un grupo de expertos y personas interesadas por el patrimonio industrial ferroviario vamos a celebrar una reunión, en Huelva, para discutir y abordar la reapertura del ferrocarril histórico de Minas de Tharsis al río Odiel. Le escribo en esta ocasión para pedirle su apoyo moral, como Director Gerente de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles...

Nos sirve de referente la experiencia francesa, donde ya existen 62 ferrocarriles turísticos explotados por asociaciones sin ánimo de lucro, integradas en la *Union des Exploitants de Chemins de Fer Touristiques et de Musées* (UNECTO). Adjunto encontrará también la invitación para esta reunión, donde se puede apreciar una locomotora Alsthom en circulación por el tramo de Mina de la Zarza al Empalme, este mismo año desgraciadamente desguazado para chatarra... (Muriel 2006).

De esta misiva no tuvimos respuesta, tampoco de la petición de apoyo moral realizada (tras una entrevista personal<sup>241</sup>) al Director de la Fundación Social y Cultural Caja Rural del Sur<sup>242</sup> (Muriel 2005), ni de la petición de ayuda dirigida a Hispania Nostra (Muriel 2007) y posterior llamada de atención a Europa Nostra (Muriel 2008).

---

<sup>240</sup> Precisamente lo contrario de lo que sostenía el presidente de la Diputación Provincial de Huelva en el pleno de 1 de Agosto de 1994 (v. Anexo 10. *Moción del Grupo Popular de la Diputación de Huelva sobre el ferrocarril de Tharsis al río Odiel (1994)*).

<sup>241</sup> En el transcurso de la cual se nos hizo saber que “no disponían de dinero”.

<sup>242</sup> Esta entidad es uno de los patrocinadores (“donantes”) del “monumento” a la virgen del Rocío en Huelva (Asociación Pro-Monumento a M<sup>ra</sup> Stma. del Rocío en Huelva 2009). A título de ejemplo y como referencia, la Fundación Cajasol (patrocinada por la entidad financiera rival) ha aportado 20.000 euros (Domínguez 2008).

Sobre la importancia de un gobierno desinteresado, en la creación de una atmósfera favorable para los negocios y la creación de riqueza, se publicó en el Financial Times:

en la actualidad, es principalmente en los países sin una economía de mercado desarrollada donde una gran parte de la riqueza se deriva de la influencia política y no de los negocios.

Este cambio en la naturaleza de la distribución de la riqueza vino con la emergencia del gobierno desinteresado. A los funcionarios del estado se les instruye para promover el interés general y no para aumentar su poder y llenar los bolsillos de quienes gobiernan. Existe una correlación directa entre los índices de corrupción elaborados por organizaciones como Transparencia Internacional y los indicadores de prosperidad nacional como el PIB per cápita. La correlación existe porque una vida comercial efectiva requiere la mediación honesta de políticos y empleados públicos, jueces y reguladores. Sin un gobierno desinteresado la confianza de la que depende una compleja economía moderna rápidamente se desvanece: no existen expectativas del cumplimiento de los contratos ni seguridad en los derechos de propiedad ni estabilidad en las relaciones comerciales (Kay 2004).

Lo hasta ahora visto no es precisamente el paradigma de “gobierno desinteresado”, tan importante como eso es la intervención efectiva del poder público y sus agentes en defensa del interés general.

A finales de 2006 parecía más claro cómo proceder siguiendo un enfoque práctico. Como era ineludible contar con ciertos recursos financieros que, por otra parte, nos indicasen el respaldo efectivo de un patrocinador (más allá del apoyo moral que ya teníamos), volvimos a entrar en contacto con Alstom España:

Deseaba proponerte, o más bien preguntarte, por la posibilidad de que Alstom España colaborase financieramente en la reapertura del ferrocarril de Tharsis. El asunto, aunque parece de gran envergadura, en realidad consiste en constituir una masa crítica que desbloquee el *impasse* institucional y el marasmo en que se encuentra. De las cinco locomotoras Alsthom existentes en Tharsis, creo que dos se encuentran en estado de volver a circular (con la salvedad de que llevan seis años guardadas en los talleres) y hay cinco km de vías para hacer pruebas. Rehabilitando un punto en que la vía está inutilizada por un incendio, de Tharsis a San Bartolomé de la Torre (22 km) la vía se encuentra en un estado aceptable.

Lo que yo pretendo es hablar con los liquidadores de la Compañía Española de Minas de Tharsis, S.A. que venden el ferrocarril con las máquinas por 240.000 €, y

pedirles permiso para utilizarlo provisionalmente. En definitiva, Antonio, creo que éste, más que ningún otro, es un asunto de expectativas; con independencia de la formación y sensibilización de la sociedad. Y la participación de Alstom como socio protector de la entidad que vamos a constituir, Asociación para la Explotación del Ferrocarril de Tharsis (AEFT), creo que puede constituir un espaldarazo o impulso decisivo. Te lo propongo también porque tratándose de un ferrocarril histórico, abierto al tráfico en 1871, y que las locomotoras son Alsthom (1969), podría ser un buen caso de megamarketing para la empresa.

Adjunto te envío lo que publicó el semanario 7 Días Andalucía con motivo de la reunión que mantuvimos en noviembre, y la carta de Eusebi Casanelles, Presidente Mundial del *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* (TICCIH) y Director del Museo de la Ciencia y la Técnica de Cataluña (Muriel 2006).

El directivo volvería a acoger favorablemente nuestra petición, poco después nos hizo saber que solicitaba a A. López, Director de Comunicación, el “estudio de mi propuesta preliminar” (Oporto 2007).

El Proyecto Chatain llegaría a su fin en enero de 2008 al anunciar el ayuntamiento de Tharsis la compra del ferrocarril. El escaso apoyo de base desaconsejaba mantener abierta cualquier línea de actuación.

## ii. El ferrocarril de Río Tinto

Explotado desde 1992 por la “Fundación Río Tinto para la Historia de la Minería y la Metalurgia”<sup>243</sup> (FRT), un hecho característico de este ferrocarril turístico (máxime desde una perspectiva británica) es la ausencia de voluntarios<sup>244</sup>. El estilo de liderazgo en la entidad, de tendencia autocrática y escasamente participativo, se inscribe en un contexto más general de tipo cultural. El sector privado en Andalucía, caracterizado (a nivel general) por una gestión basada en la Teoría X de

---

<sup>243</sup> Reconocida por Orden de 15 de octubre de 1987 del Ministerio de Cultura (BOE núm. 265, de 5 de noviembre de 1987), como Fundación Cultural Privada de servicio y promoción, con el carácter de benéfica.

<sup>244</sup> Hace años hubo uno pero finalmente desistió al pedirle la dirección que se afiliara al Régimen Especial de Trabajadores Autónomos (RETA) de la Seguridad Social para reembolsarle los gastos. Ello contrasta con la realidad en los ferrocarriles turísticos británicos. En el Bluebell Railway – de 9 millas (14,48 km) con doble vía – por ejemplo, los fines de semana 170 voluntarios cubren la casi totalidad de los puestos necesarios: *catering* a bordo, conducción de las locomotoras, intervención, mantenimiento de las vías, talleres, etc.



McGreogor (1960 citado en Anheier 2005), se muestra poco dinámico e inadaptado a la Sociedad de la Información (Castells 1997). El resultado más evidente sería un nivel de desempleo del 26,33% (19,5% ES; 9,6% UE<sub>27</sub>)<sup>245</sup>, propio de una economía en desarrollo (o en transición).

La iniciativa de constituir la Fundación Río Tinto (FRT) se gestó desde instancias políticas, sus dos primeros presidentes fueron destacados miembros del PSC, E. Lluch (ex ministro de Sanidad), y el PSOE, J. Rodríguez de la Borbolla (ex presidente de la Junta de Andalucía); junto a ellos, colaboradores de su confianza.

Sintomático también del mal de fondo es el abandono de ferrocarril a partir del apartadero Los Frailes (Berrocal), el tramo de mayor valor natural y paisajístico. El ferrocarril de Río Tinto está en servicio en un 21% de su extensión, el tramo abierto al tráfico en 1985 (de Talleres Mina a Las Mallas), 56 km (67%) de una longitud original de 83 km; eso 22 años después de crearse la FRT (1988) y recepcionar el tramo antes citado. A pesar de ello, la entidad llega a afirmar:

Fundación Río Tinto en su afán de salvaguardar el patrimonio histórico minero de la comarca ha recuperado 12 Km. de la antigua línea comercial de Riotinto... disfruta de paisajes impactantes como el antiguo polo industrial de la comarca y parajes naturales siempre acompañando el curso del Río Tinto (FRT 2009).

En la candidatura a los premios de la Fundación Biodiversidad 2009<sup>246</sup> (Ministerio de Medio Ambiente), J.M., director general de la FRT, expone sus méritos:

---

<sup>245</sup> El primer dato es del IEA (cuarto trimestre de 2009), los dos últimos de Eurostat (diciembre de 2009).

<sup>246</sup> Los Premios están dirigidos tanto a emprendedores y profesionales del ámbito rural y pesquero como a comunicadores y creadores. El concursante participa en la modalidad Liderazgo e innovación, Innovación en acción; la de mayor dotación económica, 20.000 euros. Según las Bases, "el objetivo fundamental de los Premios es promover el conocimiento de la naturaleza y del medio rural, así como recoger y difundir aquellas actuaciones que generan

En este periodo también se ha puesto en funcionamiento el Ferrocarril Turístico... La importancia de este patrimonio, conservado y restaurado fue reconocida con la declaración de Bien de Interés Cultural, con la categoría de Sitio Histórico... (M. 2009, p.5).

Lo que habría que considerar teniendo en cuenta que:

El trabajo que se realizó no era fácil, un trazado viario entre Talleres Mina a Niebla en estado deplorable, todas las estaciones e instalaciones en ruinas, 18 locomotoras y más de 150 vagones de todos los tipos en mal estado y diverso material auxiliar en estado de abandono. También está abierto al público el Museo Ferroviario de Zarandas (ibíd.).

En realidad, la FRT nunca ha llevado a cabo actuaciones sobre el patrimonio entre Los Frailes y Las Mallas (Niebla) (33 km).

El candidato hace la siguiente Síntesis de Méritos:

Fundación Río Tinto contribuye a la sociedad de su entorno generando empleo, riqueza y bienestar. Desarrolla proyectos innovadores posibilitando la sostenibilidad de la biodiversidad, conservando el patrimonio natural, y mejorando la calidad de vida (ibíd.).

El eslogan de la candidatura aparece en el encabezamiento del papel membrete de la FRT:

La Fundación Rio Tinto como ejemplo de su trabajo en pro de la rehabilitación de patrimonio, defensa de la biodiversidad y desarrollo territorial (ibíd.).

En el apartado 5, los Resultados (de las Acciones desarrolladas, apdo. 3) expone el empleo generado desde que se creó la Fundación:

El Parque Minero de Riotinto, puesto en marcha en 1992, es hoy una realidad que se ha consolidado y ha permitido la creación de veinte puestos de trabajo fijos y algunos más temporales (ibíd.).

Clave para descifrar la información, y comprender la naturaleza de las relaciones de poder en la región (más allá de la innovación), son las cuatro cartas de nominación que anexa el concursante. Los firmantes de las mismas son: M.A., Delegado del Gobierno de la Junta de Andalucía en

---

sinergias entre el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales y la mejora de la calidad de vida en las poblaciones rurales.

Huelva; J.L., Delegado Provincial de la Consejería de Medio Ambiente; A.P., Presidente de la Federación Onubense de Empresarios (FOE); y E.P., Vicepresidenta Segunda de la Mancomunidad de Municipios Cuenca Minera. El texto de las cuatro cartas es el mismo<sup>247</sup>, tomado de las bases del premio “Liderazgo e innovación, Innovación en acción”<sup>248</sup> (en lo que aparece subrayado), donde se especifica el contenido genérico de las cartas de nominación.

Las candidaturas deberán contar con, al menos, tres cartas de nominación que expongan los méritos del candidato como ejemplo de originalidad e innovación en la aplicación de modelos de negocio basados en la gestión sostenible de los recursos naturales que contribuyan a reforzar la solidez y la competitividad del tejido empresarial en el medio rural (Fundación Biodiversidad, 2009, p.2).

La FRT, siendo una entidad privada, percibe cuantiosas ayudas públicas, sólo del Instituto Nacional de Empleo (INEM), en concepto de Escuelas Taller y Casas de Oficio<sup>249</sup>, recibió de 2000 a 2003 una media de 1.502.456 euros al año<sup>250</sup>. Más recientemente, la Consejería de Empleo le ha concedido 220.000 euros para un nuevo proyecto

dirigido a buscar inversores que estén interesados en montar sus negocios en los municipios de la zona minera onubense, así como para desarrollar acciones de orientación a emprendedores para informarles de las ayudas y servicios que tienen a su disposición a la hora de poner en marcha sus proyectos económicos y de empleo (S.P. 2009).

En contra de lo que manifiestan el Presidente de la Federación Onubense de Empresarios, y los otros firmantes de la declaración cuadruplicada, la “gran labor contribuyendo a generar empleo, riqueza y bienestar” supone que los 20 empleos creados por la FRT (desde que

---

<sup>247</sup> Siendo algo habitual en Andalucía pone de manifiesto varias cosas: la irrelevancia de tales referencias, el papel de la apariencia (nominalismo) y la prevalencia de las relaciones.

<sup>248</sup> Por más que el original aparezca sobrecorregido (el atributo no concuerda en número) y se haga alguna modificación menor.

<sup>249</sup> Conceptos 19.101 324B 48601 y 19.101 324B 48602.

<sup>250</sup> Cifra estimada. Calculada según las cantidades percibidas durante los siguientes períodos: 2000 (4T), 2001 (3T), 2002 (4T) y 2003 (1T).

iniciara su actividad en 1987), sólo en subvenciones del INEM, suponen un coste para el erario público de más de un millón y medio de euros al año<sup>251</sup>; “un ejemplo de originalidad e innovación en la aplicación de modelos de negocios (sic)” (v. Anexo 14. *Carta del Delegado del Gobierno de la Junta de Andalucía en Huelva*).

Aunque (a diferencia de la Rio Tinto Co. Ltd. y las sociedades que la sucedieron) la FRT ya no opera en el sector extractivo, también recibe subvenciones de la Dirección General de Industria, Energía y Minas, en materia de “Planificación, Desarrollo Energético y Fomento de la Minería, Programa 73”. Durante el período 2008/209 le ha sido concedido una subvención “excepcional” de 200.000 euros para la redacción del “Plan Director para la gestión del Patrimonio Industrial Minero de la Faja Pirítica Onubense”. Lo que pone de manifiesto dos cosas: primero, que (en la práctica) no sólo es la Consejería de Cultura la competente en asuntos de patrimonio cultural (y dentro de éste el industrial); y segundo, que (sin lugar a dudas) el patrimonio industrial es objeto de interés creciente por otros departamentos del gobierno andaluz.

Como en el caso de Tharsis, el problema del ferrocarril turístico de Río Tinto es de oferta y no de demanda. A.M. Bernal, patrono de la FRT y catedrático de Historia Económica de la Universidad de Sevilla nos lo confirmaría. El ferrocarril no se extiende río abajo de Los Frailes porque “ya no fabrican esas traviesas”, a lo que habría que añadir “la cuestión de la crisis y la disminución de ayudas que se obtenían a través de las Escuelas taller...” (Bernal 2010). En una entrevista mantenida con el académico el 1 julio de 2009, éste nos confirmaría el éxito comercial del

---

<sup>251</sup> Consideramos a estos efectos el nivel de subvenciones estimado para el período 2000/03.

ferrocarril turístico, afirmando que de sus ingresos (prácticamente) se mantiene la FRT; igualmente nos habló de la memoria estadística llevada a cabo sobre los viajeros.

Para entender el rol de liderazgo en el seno de la FRT, no sólo hay que tener en cuenta que su máximo ejecutivo es una persona dinámica que está ampliando la “frontera de la producción” de la FRT, haciendo de la entidad un agente de desarrollo (Plan ATIPE) y un actor importante en cuestiones de patrimonio (con competencias en toda la cuenca minera). Si la Fundación Río Tinto es la sucesora de la Rio Tinto Co. Ltd., hay que tener presente quien era el director general de ésta y qué papel desempeñaba en la sociedad local. En un contexto de caciquismo<sup>252</sup>, oligarquía y pobreza, en una comarca sin otras alternativas económicas (aparte de la emigración) y apartada de las zonas más industrializadas del país; el máximo ejecutivo de Río Tinto era poco menos que un virrey.

El más recordado y odiado de los que tuvo la Compañía fue Walter J. Browning, que estableció un dominio absoluto y autoritario de las minas durante su permanencia en el cargo (1908-1927). Fue un completo autócrata que no toleraba críticas y que, hacia 1914, era conocido entre la gente de la comarca como “el rey de Huelva” (Baena 2007, p.41).

Extremo confirmado por fuentes de la propia Rio Tinto plc, que afirma que Browning “tenía mal carácter e iba armado con una pistola”, y que era “un director general estricto... apodado ‘el terremoto’<sup>253</sup> por sus colaboradores” (Mills 2007).

En nuestros días, el director general de la Fundación Río Tinto reacciona de forma encontrada a la información divergente. En unas

---

<sup>252</sup> Este término es habitualmente utilizado por la historiografía dominante para describir la sociedad local a principios del siglo XX. En el presente, por su carácter peyorativo, sólo es empleado ocasionalmente, en el debate político acalorado.

<sup>253</sup> Literalmente así, en español.

declaraciones en las que cuestiona la labor de M. Bago, Subdelegado del Gobierno de España en Huelva, y la Delegación Provincial de Cultura, por el hurto de elementos metálicos del ferrocarril río abajo de Los Frailes<sup>254</sup>, el periodista lo describe “irritado por el exceso de celo que soporta su institución en cuanto acontece lo más mínimo”<sup>255</sup> (Moreno 2009).

Cien años después de Browning, el sector público, indirectamente (por medio de subvenciones), ha sustituido al sector extractivo en la cuenca minera de Río Tinto. En torno a él, más aún que en el conjunto de Andalucía (por ser una comarca en declive y regresión demográfica), gira buena parte de la vida económica. Con este trasfondo, la FRT va a actuar como agente del Gobierno en el diseño e implementación de políticas públicas; las de la Consejería de Empleo y las de patrimonio cultural que asume la Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa<sup>256</sup>. Es algo que el máximo ejecutivo de la entidad deja entrever en su candidatura a los premios Biodiversidad:

6. Actor principal en Desarrollo Territorial.

Se ha asumido como compromiso participar en las estrategias de desarrollo, que por las distintas Administraciones y agentes socioeconómicos, se han venido diseñando... (M. 2009, p.9).

En el apartado anterior, Resultados, afirma:

Debemos resaltar la importante labor desempeñada por el programa de Escuelas Taller y Casas de Oficio, desarrollando los recursos humanos de la Comarca Nos estamos convirtiendo en una importante fuente de generación de mano de obra cualificada... (ibíd., p.7).

Algo que no se entiende dado el estado del patrimonio ferroviario bajo su custodia y/o gestión, tanto inmueble como mueble; más aún teniendo en cuenta los fondos públicos recibidos en concepto de Escuelas Taller y

---

<sup>254</sup> El ferrocarril sólo está protegido como Bien de Interés Cultural (BIC) hasta este punto.

<sup>255</sup> Las comillas son nuestras.

<sup>256</sup> Dirección General de Industria, Energía y Minas.

Casas de Oficio. En la Imagen 22 se puede apreciar el estado de una locomotora Garrat 146 en las instalaciones de la FRT<sup>257</sup>.

La visita al Parque Minero de Río Tinto, y especialmente el ferrocarril, parece que merece la pena; la cifra creciente de visitantes así lo pone de manifiesto (v. Gráfico 12. *Visitas al Parque Minero de Río Tinto 1992-2008 (miles)*). Es un servicio que la FRT opera de forma comercial, como haría cualquier empresa privada. El oferente crea un valor por el que la gente está dispuesta a pagar.

En la literatura económica se aborda la casuística de las empresas sociales y se hace una tipificación de las diferentes clases de actividad según el tipo de valor creado.

No existen líneas divisorias claras entre las diferentes clases de valor: económico y social, público y privado. Además, la mayoría de los emprendedores sociales desempeña su labor en una gama de diferentes tipos de valor: sin duda, ésta es una de las cosas que los distingue. En ocasiones pueden llevar a cabo una actividad comercial tal como podría hacer una empresa privada, produciendo los mismos bienes y/o servicios. También pueden producir un valor que sólo el gobierno puede pagar, i.e. el caso de bienes y servicios públicos. O pueden crear valor que otros están dispuestos a pagar, como fundaciones y donantes privados (Mulgan 2006, p.86-87).

Resulta paradójico que la Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa<sup>258</sup>, estando el ferrocarril de Río Tinto abandonado (o perdido) en su mayor parte, encomiende a la “fundación benéfico-docente” la redacción del Plan Director para la gestión del Patrimonio Industrial Minero de la Faja Pirítica Onubense. Más aún que la Consejería de Empleo, teniendo en cuenta el coste en fondos públicos del empleo creado por la FRT, le otorgue funciones propias de una agencia de

---

<sup>257</sup> En la actualidad está siendo “restaurada”, como en el caso de Tharsis, para ser expuesta en el Museo de la entidad.

<sup>258</sup> En el marco del Programa de Planificación, Desarrollo Energético y Fomento de la Minería.

desarrollo; no parece que la delegación de unos servicios públicos<sup>259</sup> con ejercicio de autoridad<sup>260</sup> (seguramente *de facto* más que *de iure*) resulte en beneficio de los intereses generales.

Podemos concluir que la Fundación Río Tinto crea valor privado en base a unos bienes públicos (el patrimonio industrial); que, teniendo en cuenta el escaso aprovechamiento de la capacidad productiva, ese valor está muy por debajo de su potencial; y que, con la excepción quizá del archivo histórico, no existen elementos de juicio para pensar que la entidad cree valor social.

#### 5.3.3.3. Diagnóstico del patrimonio ferroviario en Andalucía

El diagrama *ut infra* muestra los factores que afectan a la preservación y reutilización del patrimonio ferroviario en la provincia de Huelva y, de forma más general, en Andalucía. Vamos a analizar cómo afectan cada uno de los tres canales, (a), (b) y (c), a la preservación y reutilización del patrimonio industrial.

##### Primer canal (a). El voluntariado

Uno de los presupuestos básicos del voluntariado es la confianza en la persona o entidad que se beneficiaría del trabajo gratuito, si no existe tal confianza (sobre todo en lo que se refiere a la defensa y protección de un bien público como el patrimonio) no tiene sentido la aportación de trabajo

---

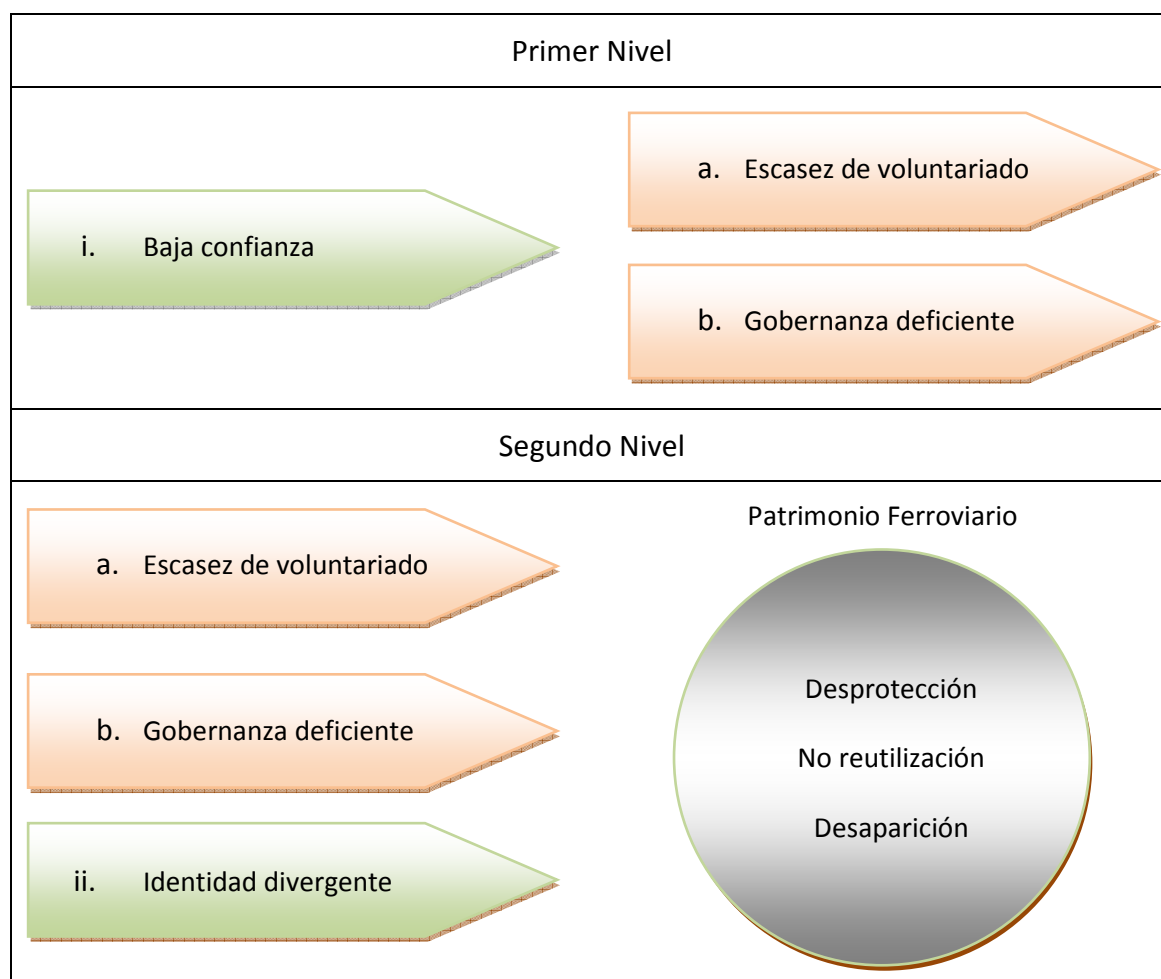
<sup>259</sup> La gestión de políticas laborales y de fomento y la elaboración de un Plan Director del Patrimonio Industrial para la provincia.

<sup>260</sup> “La Administración podrá gestionar indirectamente, mediante contrato, los servicios de su competencia, siempre que tengan un contenido económico que los haga susceptibles de explotación por empresarios particulares. En ningún caso podrán prestarse por gestión indirecta los servicios que impliquen ejercicio de la autoridad inherente a los poderes públicos” (Art. 155.1 del Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas).

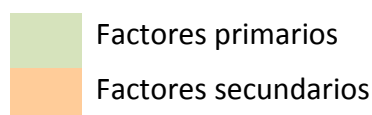


voluntario. La falta (o escasez) de voluntariado<sup>261</sup> es un inconveniente decisivo para la preservación y reutilización de un bien público como el patrimonio industrial y, desde el punto de vista de la oferta, para el desarrollo del turismo de patrimonio.

Figura 6. Diagnóstico de la situación del patrimonio ferroviario en Andalucía



Fuente: elaboración propia



El factor primario (i) tiene una métrica común (como hemos visto, el porcentaje), el factor primario (ii) carece de una métrica común, por lo

<sup>261</sup> A parte de un desafío a la lógica económica del patrimonio, reconocida en diversos instrumentos internacionales, particularmente la Declaración de Portorož (2001), del Consejo de Europa, sobre el Papel de las Organizaciones de Voluntarios en el Campo del Patrimonio Cultural.

que sólo puede ser tenido en cuenta de forma cualitativa. Los factores secundarios (a) y (b), aun determinados por un factor común como la confianza, son *per se* de naturaleza diferente. Para comprender la incidencia de los cuatro factores (i, a, b; ii) sobre el patrimonio industrial, hay que tener en cuenta que actúan simultáneamente, de ahí que el efecto final pueda ser tan negativo.

Que el voluntariado es crítico para el éxito de los ferrocarriles turísticos es algo que se manifiesta desde instancias oficiales en Gran Bretaña. El Railway Heritage Committee (RHC), en su memorando a la Comisión de Cultura, Medios y Deporte de la Cámara de los Comunes, afirma:

Los ferrocarriles turísticos funcionan en parte, o en su totalidad, con voluntarios y están muy involucrados en la comunidad local. Funcionan por y para la comunidad local, a la vez que para el público en general (Cámara de los Comunes 2006, p.301).

Con la excepción de organizaciones de base como hermandades y cofradías, casinos y peñas – “absolutamente mayoritarias en Andalucía” (Escalera 2001, p.89) – la sociedad civil tiene un escaso protagonismo en el país; más aún en comparación con Inglaterra y las sociedades anglosajonas en general. En nuestro caso el voluntariado estaría fomentado (cuando no encauzado) por una entidad gubernamental, la Agencia Andaluza del Voluntariado<sup>262</sup>; ello reforzaría el papel clientelar del gobierno (autonómico o local), ejerciendo una influencia decisiva en las asociaciones y la sociedad civil en general. Como ocurre con la confianza, no disponemos de datos comparables sobre el voluntariado en Andalucía a nivel particular sino en España a nivel general: un 5% de la población

---

<sup>262</sup> La intervención gubernamental en el ámbito del tercer sector alcanza su paroxismo con la Orden de 18 de febrero de 2009 (BOJA núm. 45, p.34, de 6 de marzo) por la que se aprueba el modelo de carné de persona voluntaria en Andalucía.

adulta trabaja como voluntaria contra un 30% en el Reino Unido (Johns Hopkins Center for Civil Society Studies 2004).

En referencia al Tercer Sector, la teoría económica sostiene que

las ventajas comparativas de la empresarialidad social derivan de una mayor habilidad en gestionar y crear valor social (Mulgan 2006, p.85).

Las empresas sociales, como cualquier otro tipo de empresa, dependen de su habilidad en crear valor y de la medida en que la gente o individuos con capacidad de compra reconozcan ese valor (Mulgan 2006, p.87).

Segundo canal (b). La gobernanza pública

La creencia de que el poder público (i.e.: gubernamental) persigue el interés público y las sociedades capitalistas el interés privado (la “rentabilidad económica”) parece ser generalizada. En referencia a las empresas internacionales que estuvieron presentes en la provincia, A.G., profesor de la Universidad de Huelva dice que,

el objetivo fundamental de los ingleses fue obtener el mayor beneficio económico en el menor tiempo posible (Cámara 2009)<sup>263</sup>.

Como si esa máxima, por extremadamente general y teórica<sup>264</sup>, pudiera ser de utilidad a alguna empresa, o hubiera aparecido en algún memorándum de la *Rio Tinto Company Limited*. Sin embargo es una creencia habitual sobre el mundo de los negocios (incluso en Inglaterra), en palabras de J. Kay (1998), un postulado de la *DIY economics*<sup>265</sup>. De

---

<sup>263</sup> Seminario *Ausencias y presencias inglesas en Huelva* 2009.

<sup>264</sup> Ficción legal y mito vulgar, la realidad en la gestión de cualquier negocio es lo suficientemente compleja como para aplicar semejante política, en extremo simple. Lo mismo que es una ficción, de la Economía Neoclásica (encarnada en Alfred Marshall) y a la vez popular, pensar que los políticos, los burócratas o el clero no comparten las motivaciones del “Homo Economicus”. La creencia, no siendo exclusiva del ámbito andaluz, tiene más arraigo que en el mundo anglosajón; producto, quizá, de la moral católica y la tradición marxista, más acusadas en la Europa mediterránea.

<sup>265</sup> Acrónimo de *Do it yourself* (DIY) acuñado por David Henderson (1985).

forma más vulgar, F.N., diputado provincial, llegaría a decir (en respuesta al proponente de una ruta turística) que “en lugar de establecer una Ruta Británica se debería rendir homenaje a los mineros explotados por los ingleses” (v. Anexo 11. *Moción del Grupo Popular de la Diputación de Huelva sobre el ferrocarril de Tharsis al río Odiel (2003)*).

Por otro lado, declaraciones como las de J.C. (2000), presidente de la Diputación de Huelva, expresando la responsabilidad y el compromiso de los poderes públicos (frente al ánimo de lucro de la iniciativa privada) para la salvaguardia del patrimonio ferroviario, reflejan la divergencia entre el discurso político y los hechos.

Los casos estudiados sugieren un estilo de liderazgo, de los representantes públicos en la provincia de Huelva, y Andalucía en general, que podríamos denominar “arcaico”: entre clientelar y paternalista, poco abierto a la sociedad civil y escasamente participativo; ello impediría aprovechar y galvanizar el voluntariado social. Desde las instancias del poder, quienes desean trabajar como voluntarios – pero son ajenos a la familia o el partido – serían vistos con suspicacias y recelo<sup>266</sup>.

Además, parece existir la percepción generalizada de que el poder político es la principal, si no la única, forma de actuar sobre la comunidad. Si en los antiguos países socialistas el Partido era “la vanguardia de la sociedad”, en nuestro caso sería la Junta cuando no el ayuntamiento. Todo ello parece indicativo de que estamos ante una sociedad de baja confianza interpersonal (Fukuyama 1995).

---

<sup>266</sup> En este sentido, es sintomático que si la persona de confianza del alcalde de Tharsis para asuntos del ferrocarril es un compañero de partido, empleado en el ayuntamiento; en la FRT uno de los más estrechos colaboradores del director general (quizá el que más) es su propio cónyuge.

Las actas de las sesiones plenarias de la Diputación de Huelva<sup>267</sup>, relativas al ferrocarril de Tharsis al río Odiel (v. Anexos 9 y 10), ponen de manifiesto la pobre expresión escrita de los diputados provinciales y su personal dependiente. Debería bastar ello, quizá, para comprender la dificultad de la entidad local (si acaso tuvo interés) para liderar un proyecto complejo y no estructurado como la preservación y reutilización de un ferrocarril histórico. En términos más generales, pone en entredicho la legitimidad de esa entidad ante los ciudadanos y su papel como garante de los intereses generales. El contenido de las actas, además, revela la escasa cohesión de los representantes públicos en torno a los intereses que dicen defender, rechazando de entrada las propuestas del adversario en aras de sus intereses de grupo.

Del caso andaluz se infiere que la escasa confianza social se manifiesta, a través de este segundo canal, en una débil confianza política (Newton 2001), lo que daría como resultado una pobre gobernanza pública.

el capital social y una sociedad civil desarrollada ayudan a hacer posible el buen gobierno y el buen gobierno ayuda a sostener el capital social y las condiciones de una sociedad civil (Newton 2001, p.211).

### Tercer canal (c). La identidad colectiva

El hecho de que Andalucía sea la Comunidad Autónoma más dependiente<sup>268</sup> del Estado español (Flores y Garriga 2007), parece corresponderse con una dependencia y un complejo de inferioridad que – por negados que sean (Escalera 2001)<sup>269</sup> – parecen estar presente en el imaginario colectivo. En la provincia de Huelva, parece que lo bueno haya de venir de fuera, en este sentido el caso del Aeropuerto de Huelva, o la consigna (“destino turístico”) del Patronato Provincial de Turismo “Huelva

---

<sup>267</sup> De 26 de Julio de 1994 y 24 de enero de 2003.

<sup>268</sup> En términos económicos.

<sup>269</sup> Tal como sostiene ese autor, tal negación es un axioma de la identidad andaluza.

la Luz”, tienen algo en común: en ambos casos el “desarrollo turístico” habría de venir de arriba. A nivel más regional, la Expo 92 en Sevilla jugó, probablemente, el mismo papel en el discurso político; una operación, desde las altas esferas, llamada a redimir a Andalucía de su atraso<sup>270</sup>.

La autopercepción de andaluces e ingleses diverge claramente, ésta última se articularía en coordenadas diferentes:

La larga historia de prosperidad significa que “Inglaterra no tiene complejos de inferioridad... Gracia a Dios y a su *navy*, nunca ha sido invadida” (Maurois 1918 citado en Paxman 1999, p.130).

Lo anterior se vería aún aumentado tras la victoria en la Segunda Guerra Mundial (Paxman 1999).

Uno de los rasgos que, más significativamente, marcan la divergencia cultural entre Andalucía y Gran Bretaña es la forma en que se manifiesta la identidad colectiva. Andalucía es una entidad infraestatal y, en ella, la identidad colectiva se manifiesta por medio de las fiestas y las manifestaciones de religiosidad popular (Escalera 2001). Gran Bretaña constituye un marco de análisis muy diferente<sup>271</sup>, en gran medida por ser una entidad política de otro rango: un estado clave en la historia mundial que, hasta 1945, llegó a detentar un imperio global. Gran Bretaña, además, lideró la Revolución Científico-técnica y, posteriormente, la Revolución industrial. Todo lo anterior, junto al individualismo, las instituciones (entre ellas la monarquía, el parlamento y la fe protestante), el hecho de ser una sociedad liberal y, por último – aunque no por ello menos importante –, la insularidad conforman su identidad colectiva.

---

<sup>270</sup> Como bien se precisa en Economía, los conceptos de atraso y desarrollo son relativos, dependen del estándar de referencia. Como aspiramos a más, el nuestro son las economías del norte de Europa (EU<sub>15</sub>).

<sup>271</sup> Incluso Inglaterra, si consideramos ésta el marco de análisis.

La identidad colectiva dominante en Andalucía no parece favorecer la preservación y reutilización del patrimonio industrial, éste sería considerado ajeno a lo andaluz y de escaso interés (en contra de lo que ocurre con el patrimonio religioso). En Gran Bretaña, por el contrario, la concepción del patrimonio ferroviario es claramente divergente, así al menos lo entiende la entidad de derecho público RHC:

Estos sitios [los ferrocarriles turísticos] pueden actuar canalizando el orgullo local a la vez que ofreciendo un lugar para otras actividades culturales. Además, desempeñan un importante papel educativo (Cámara de los Comunes 2006, p.301).

Dicho de otra forma, lo que por un lado reflejan producciones como *Rocío*<sup>272</sup> (1980) y por otro *Enginemmen*<sup>273</sup> (1959) o *Devil's Dyke - A Victorian Pastime* (1979) son realidades dispares (si no antitéticas), alternativas y excluyentes; dos funciones de producción diferentes de la economía de la cultura, cada una de las cuales emplea unos recursos limitados.

En la problemática del ferrocarril de Tharsis parece subyacente la falta de confianza. En el caso de Río Tinto, a pesar de las diferencias (y apariencias) la sintomatología es básicamente la misma. El mismo problema de fondo que incide en la preservación y reutilización del patrimonio ferroviario afecta a uno y a otro.

---

<sup>272</sup> En *Rocío* (1980), aunque desde un punto de vista heterodoxo, se reflejan la religiosidad y los patrones lúdicos mayoritarios en Andalucía. Muestra, quizá, del riesgo que supone desafiar la cultura dominante, F. Ruiz, su director, fue condenado en 1982 a una pena de arresto, multa y el pago de 10 millones de pesetas en concepto de indemnización. La cinta, secuestrada cautelarmente por la autoridad judicial el 8 de abril de 1981 (unas semanas después del fracasado golpe de estado), sería parcialmente censurada; en los años noventa llegó a ser transmitida por RTVE y RTVA (del Río 2009).

<sup>273</sup> Un homenaje a la tracción vapor cuando ya se procedía a la sustitución de esa tecnología en la red convencional.

Imagen 18. Ferrocarril de Río Tinto: río arriba de la Estación de Las Cañas



Muriel

Imagen 19. Ferrocarril de Río Tinto: puente de Mansegoso



Muriel



Imagen 20. Ferrocarril de Río Tinto: puente de Salomón



Muriel

Imagen 21. Ferrocarril de Río Tinto: puente de El Manzano



Muriel

Imagen 22. Locomotora Garrat de la Fundación Río Tinto (ca. 2006)



FRT

Imagen 23. Tren turístico de la Fundación Río Tinto



FRT

Imagen 24. Ilustración conmemorativa de la inauguración del ferrocarril de Tharsis al río Odiel (1871)



Imagen 25. Ilustración conmemorativa de la llegada del primer tren a Alosno



Imagen 26. Muelle embarcadero en el río Odiel, diseñado y construido por W. Arrol (ca. 2004)



ELA Tharsis

Imagen 27. Vía de tres carriles (anchos escocés/ibérico) en las inmediaciones de La Mezquita (2003)



Muriel

Imagen 28. El tramo anterior (una vez levantadas las vías) cuando se instalaba un tendido eléctrico de alta tensión (2009)



Muriel

Imagen 29. El Empalme con el ramal de La Zarza (2004)



Muriel

Imagen 30. Locomotora diesel Alsthom B-B Núm. 68 (2006)



Muriel

Imagen 31. Locomotora “restaurada” en un espacio público de Tharsis (ca. 2007)



ELA Tharsis

Imagen 32. Locomotora de maniobras Ruston recién “restaurada” (2006)



Muriel

### Conclusiones

En el conjunto de Andalucía, la Reforma Ferroviaria de 1985 supuso el cierre de 382 km de líneas de vía ancha (el 44% del kilometraje clausurado en España) y su eventual destrucción como patrimonio ferroviario. En la provincia de Huelva, por el contrario, la reducción ferroviaria tiene más que ver con el cierre de líneas de vía estrecha (ferrocarriles mineros), en total 368 km desde 1959 de los que sólo 50 km (14%) eran de vía ancha.

El análisis de los ferrocarriles en la provincia de Huelva ha puesto de manifiesto la notable disminución de su extensión durante el siglo XX, registrándose una acusada caída a partir de 1936. Con la excepción del ferrocarril de Río Tinto, el cierre de líneas férreas en Andalucía no ha supuesto la preservación y reutilización del patrimonio emergente, en primer lugar el material y con el paso del tiempo el inmaterial. Por norma general, se han levantado las vías y en algunos casos, con mayor o menor

éxito, se ha acondicionado la plataforma como Vía Verde; la vía realmente española.

La provincia de Huelva fue un emporio minero, desde el último tercio del siglo XIX hasta igual período del siglo XX, gracias a la introducción de la tecnología del vapor y el maquinismo que, desde hacía décadas, triunfaban en las regiones más avanzadas de Europa. La innovación tecnológica vino con las inversiones de grandes compañías, por lo general extranjeras (británicas y, en menor medida, francesas), que fueron paradigma del capitalismo internacional y la Revolución Industrial.

En 1912 la densidad ferroviaria de la provincia (76) excedía, con diferencia, la de su entorno, alcanzando sus 51 líneas férreas una extensión máxima de 773,52 km; su densidad actual (23) se corresponde con los 236,60 km de ferrocarriles (de vía ancha) en servicio (líneas Sevilla-Huelva, Zafra-Huelva y ferrocarril de la Autoridad Portuaria de Huelva). Esta acusada disminución de la densidad ferroviaria (v. Gráfico 13. *Densidad ferroviaria de la provincia de Huelva*) tiene que ver con el cambio estructural de la economía; principalmente en el sector primario (extractivo), afectando especialmente a los ferrocarriles de vía estrecha, y la irrupción del transporte por carretera, afectando más a los ferrocarriles de vía ancha.

En Andalucía, ante la ausencia de un Tercer Sector que se haga cargo de la preservación y reutilización del patrimonio ferroviario (como ocurre en Gran Bretaña), el sector público estaría llamado a desempeñar un papel fundamental. Además, como ocurre en otros espacios de la Europa mediterránea, los ciudadanos esperan que sea el gobierno quien intervenga en defensa de los bienes públicos (de forma particular el



patrimonio industrial). En este contexto, la gobernanza pública adquiere un papel decisivo. Si el sector público no cumple su papel como garante del patrimonio cultural; si la actuación gubernamental está viciada por la incapacidad y/o unas políticas corruptas<sup>274</sup>, el resultado, como hemos visto, es el deterioro y pérdida eventual del patrimonio ferroviario. Más aún cuando, reflejo de una identidad colectiva articulada en torno a la religiosidad y las fiestas populares, el patrimonio industrial, y particularmente el ferroviario, juegan un papel secundario.

Más allá de las consideraciones de tipo institucional, y dentro del análisis microeconómico, nuestro trabajo pone de manifiesto que el problema de los ferrocarriles turísticos en Andalucía es de oferta y no de demanda. Ello explica, hasta el día de hoy, los escasos kilómetros de vía en servicio y el número creciente de viajeros.

---

<sup>274</sup> En el sentido de “fallidas”.



## **Conclusiones generales**

---



Hemos podido ver como el Patrimonio Cultural es objeto de un interés creciente por la Ciencia Económica y el Patrimonio Industrial especialmente apreciado en las naciones más desarrolladas de Europa. Junto a ello, se ha puesto de manifiesto que el turismo cultural muestra mayor dinamismo y estabilidad que el turismo de masas, siendo más respetuoso con el patrimonio de las comunidades locales.

Nuestro trabajo, un estudio industrial en el marco de la Economía de la Cultura, ha servido para conocer la industria ferroviaria en la provincia de Huelva comparándola en el tiempo y el espacio; hemos identificado todas y cada una de las 51 líneas férreas que han llegado a existir. La investigación diacrónica ha puesto de manifiesto la magnitud del patrimonio ferroviario que ha llegado a aflorar durante el siglo XX pero que se ha perdido; 537 km, desde que alcanzara su máxima extensión en 1912 (con el 32% del kilometraje de Andalucía) hasta la actualidad. La metodología principal se ha basado en el estudio de caso, tomando la provincia de Huelva como muestra de la población objeto de estudio (las provincias andaluzas) y comparando los resultados con los de Gran Bretaña. La representatividad de la muestra analizada, tanto en kilometraje como en extensión temporal (más de 15 años<sup>275</sup>), otorga significatividad a los resultados; máxime cuando se han contrastado con los de provincias no limítrofes<sup>276</sup>. Para obtener la información primaria nos hemos ayudado de la entrevista (51 llevadas a cabo en España) que, si bien *ad hoc*<sup>277</sup>, nos ha permitido contrastar y corroborar los hechos observados.

---

<sup>275</sup> Desde que la Diputación de Huelva, reunida en Sesión Plenaria, tratase el asunto del ferrocarril de Tharsis en 1994.

<sup>276</sup> Especialmente el caso de Almería, en el otro extremo de la región.

<sup>277</sup> Intercambios personales sobre el asunto, sin cuestionario.

Todo ello nos ha permitido conocer el caso andaluz de los ferrocarriles turísticos; caso que, si bien modesto (máxime en comparación con Gran Bretaña), es revelador de las fuerzas culturales subyacentes en la sociedad andaluza.

La preservación y reutilización de ferrocarriles históricos en Gran Bretaña es un fenómeno surgido de la sociedad civil – basado en un voluntariado genuino – y una respuesta cultural basada en la identidad colectiva; todo lo cual se ve facilitado por un entorno de alta confianza. Lejos del modernismo que critica McCloskey (1985), hay una serie de hechos que indician la existencia de una gran disparidad entre los niveles de confianza de Gran Bretaña y Andalucía. Más o menos sorprendentes para un español en general, y un andaluz en particular, pero difíciles de percibir en un país donde son algo normal, un producto natural del orden social. Nos referimos, en el caso británico, a la inexistencia de una tarjeta de identidad<sup>278</sup> (algo crucial en este sentido); la práctica en la Administración Pública de gestionar los expedientes con base en memorandos (más que en documentación aportada por el ciudadano), lo que permite realizar numerosas gestiones administrativas por teléfono; la inexistencia en las casas no ya de rejas sino también de persianas; el acceso al interior de los supermercados por cualquier línea de caja y no por una entrada al efecto; la existencia de un impuesto sobre la circulación de vehículos (*licence*) y no un Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM), por lo que si el vehículo no circula en la vía pública (por cualquier motivo) no está sujeto al impuesto; la presentación de solicitudes ante la Administración Pública con base en lo declarado (sin documentación adjunta); la autodeclaración de las bajas por incapacidad

---

<sup>278</sup> Lo que España sería el Documento Nacional de Identidad (DNI).

laboral transitoria de hasta siete días (sin parte médico); el cumplimiento del deber de expedir y entregar factura, probablemente tan habitual en Gran Bretaña como inusual en Andalucía; o la inexistencia de concursos y/o oposiciones para acceder al empleo público. Los anteriores son sólo algunos de los elementos que nos llevan a plantear la tesis de la confianza. A ello habría que añadir la elevada cohesión social en Gran Bretaña (algo que se aprecia a simple vista) en relación con los estándares ibéricos, por las políticas sociales del Estado (no por la familia).

El efecto en la economía de una baja confianza es similar al de un impuesto (aumento de los costes y disminución de la inversión), desplazando hacia arriba la curva de producción; aparte de favorecer la actuación oportunista de políticos y burócratas. En la economía del patrimonio el efecto se aprecia especialmente en la escasez de voluntariado. Como la cultura, por las externalidades de los bienes culturales, es un campo natural de actuación del poder público, la calidad en la gestión de las políticas públicas<sup>279</sup> (también dependiente de la confianza) tiene una especial repercusión; en el caso de Andalucía ya lo hemos visto. Desde el punto de vista de la Economía de la Cultura, tanto la teoría como la experiencia comparada ponen de manifiesto que, dadas las externalidades de los bienes públicos, y particularmente el patrimonio ferroviario, es el Tercer Sector (genuinamente considerado) el más indicado para gestionar su preservación y (eventual) reutilización.

A esto, como ya hemos expuesto en el capítulo 5º, habría que añadir (en el caso andaluz) una identidad colectiva ajena a lo que supuso y ha supuesto la Revolución Industrial; en el plano simbólico, el vapor y el

---

<sup>279</sup> Lo que diferencia a los países más avanzados del resto no son las políticas públicas sino la gestión de éstas, la gobernanza pública.

maquinismo. Se podrá argumentar que asociaciones y voluntariado no faltan en Andalucía, que la Semana Santa es un buen ejemplo. Es cierto, pero en este caso no es la confianza el factor de cohesión sino las creencias y prácticas religiosas. En sentido inverso, advierta el lector de cómo sería la Semana Santa si todos y cada uno de los que participan en las procesiones fuesen asalariados (de las hermandades y cofradías); lo mismo es válido para las *railway preservation societies* (RPS) y los ferrocarriles turísticos británicos.

El lector no debe interpretar nuestro trabajo, nuestra tesis, como algo pesimista, no; simplemente hemos llevado a cabo un ejercicio de Economía comparada entre dos realidades geopolíticas muy diferentes. Gran Bretaña, además, es una de las naciones más desarrolladas de Europa y, desde luego, la primera en desarrollarse. Si la comparación la hubiésemos llevado a cabo con algún país al sur del estrecho de Gibraltar, el resultado hubiera sido diferente. Como se insiste en Economía, el desarrollo es un concepto relativo. Por otro lado, nuestro trabajo sugiere que la situación en el resto de España no difiere significativamente.

Junto a la tesis de la confianza y la identidad colectiva, queremos enfatizar una que, por obvia, no ha merecido quizá la suficiente atención, nos referimos a la asignación de recursos. Es un axioma en Economía que los recursos (económicos) son limitados y tienen usos alternativos (y por ello excluyentes). Quiere esto decir que no cabe esperar que la sociedad andaluza destaque en todo, en todos los tipos de bienes y manifestaciones culturales; cada sociedad tiene su propia cultura con una particular asignación de recursos y no es nuestra intención (ni, obviamente, está en nuestras manos) cambiar el orden establecido. Tan cierto como lo anterior es que, con los recursos productivos disponibles (tanto onerosos como



gratuitos) y la demanda existente, el resultado podría ser muy diferente del que realmente es, cosa que hemos tratado de explicar en el capítulo 5º.

Nuestra tesis no pretende tener la última palabra en los diferentes aspectos tratados, es una contribución al conocimiento científico, al estado de la ciencia y, como tal, una *stepping stone* (punto de apoyo) para seguir adelante en la investigación científica. Determinados aspectos no han ido estudiados (o no suficientemente) por falta de espacio, teniendo en cuenta las prioridades. La industria británica de ferrocarriles turísticos es un rico universo desde el punto de vista empresarial, pudiendo llevarse a cabo estudios monográficos o bien sobre diferentes aspectos de la misma, ej. el marketing. La investigación sobre el voluntariado está muy avanzada en Gran Bretaña, el *Institute for Volunteering Research* (IVR) lleva a cabo una interesante labor, habiendo desarrollado herramientas analíticas para la medición y evaluación del voluntariado, el “Volunteering Impact Assessment Toolkit”.

El papel de la confianza parece fuera de duda, nuestra investigación así lo ha puesto de manifiesto, sin embargo no se dispone de datos a niveles de agregación inferiores, sería interesante obtenerlos y contrastarlos con los resultados de nuestra investigación.

Por último, y no por ello menos importante, estimamos que la valoración contingente puede ofrecer una valiosa información a los efectos de la extensión o la reapertura de una línea, para ello es indispensable la implicación del operador; de lo contrario se corre el riesgo de obtener una información estadísticamente consistente pero económicamente irrelevante (algo desgraciadamente muy frecuente).

Desde un punto de vista teórico, el modelo gráfico que sirve de paradigma explicativo de la situación en Andalucía (v. Figura 6, p.563) puede ser objeto de ulterior estudio. Es decir, se trataría de construir un modelo analítico que explique la influencia de las variables independiente (la confianza) y dependientes (la gobernanza pública y el voluntariado) en el patrimonio ferroviario; teniendo en cuenta la identidad colectiva, un fenómeno de crucial importancia, descriptible aunque no cuantificable.

En todas las sociedades humanas existen fuerzas poderosas que convergen para mantener el *estatus quo* establecido. La inercia social es un poderoso factor que impide, o cuando menos dificulta, cualquier cambio que afecte a los presupuestos sobre los que se asienta el orden establecido. A las élites en el poder (aun de forma inconsciente) no les interesaría la preservación y reutilización del patrimonio industrial, la toma de conciencia sobre el pasado industrial andaluz; ello supondría un desafío a la identidad colectiva actual y los valores dominantes (que las legitiman). Las tradiciones religiosas, e intereses asociados, podrían verse debilitados por un cambio de paradigma identitario y la eventual reasignación de recursos<sup>280</sup> (algo también ajeno al pensamiento consciente). Los ayuntamientos, a través del sostenimiento y promoción de la religiosidad popular, refuerzan la cohesión en torno a un sistema de valores que acaba siendo sacralizado. Cuanto más cohesionada esté una comunidad local en torno a su(s) icono(s) más fuerza adquieren sus manifestaciones y celebraciones, y más recursos (públicos y también privados) se dedican a ello. Este proceso circular, retroalimentado, acaba erosionando la diversidad cultural (UNESCO 2005), unos de los rasgos que

---

<sup>280</sup> Es algo particularmente cierto en la sociedad británica de nuestros días, lo que explica unos índices de lectura superiores y una mayor propensión a viajar.

más y mejor caracterizan la riqueza (cultural) de una nación. Frente a la afirmación de que “esto también es cultura”, en relación con la Semana Santa y las romerías (y por consiguiente habría mucha cultura), cabe señalar que no sólo eso es cultura: el principio de la diversidad cultural.

El advenimiento de la Sociedad de la Información (y su epítome Internet), de la globalización tal como la conocemos hoy en día, lejos de unificar los patrones culturales, está produciendo una reacción en contra; un repliegue de las comunidades tradicionales sobre sí mismas (con la ayuda de las nuevas tecnologías) (Castells 1997). Internet, por tanto, no sólo tendría efectos convergentes, en el sentido de crear segmentos sociales de carácter global, ej.: el activismo medioambiental o político; sino también divergentes, reforzando la segmentación en grupos cohesionados en torno a valores tradicionales. La religión, parece evidente, ofrece seguridad en unos tiempos de aceleración del cambio tecnológico y transformaciones sociales. En las sociedades más tradicionales (habitualmente las menos industrializadas), en “el fin de la historia” (Fukuyama 1992), el hecho religioso adquiere mayor intensidad; una reacción, quizá, a la modernidad.

Con todo, la cultura no es algo monolítico ni inmutable en el tiempo como, desde posiciones tradicionalistas, a veces se pretende. Andalucía también es su pasado industrial, de él es exponente el capitalismo decimonónico de base extractiva y las industrias de servicios –como los ferrocarriles – que le dieron servicio. Precisamente aquí, en los orígenes de la Revolución Industrial y el maquinismo en Andalucía, se halla un terreno común con la historia de Gran Bretaña. Las grandes compañías que introdujeron la tecnología del vapor en la explotación minera de la Faja Pirítica Ibérica y el transporte auxiliar eran principalmente británicas

y, en menor medida, francesas. La provincia de Huelva es un exponente de este pasado económico.

## **General conclusions**

---

We have seen that cultural heritage is increasingly an object of interest for the economic science and that industrial heritage is particularly appreciated in Europe's most advanced nations. In addition, it came up that cultural tourism shows a higher dynamism and stability than mass tourism as well as being more respectful with the heritage of local communities.

Our work has served the purpose of knowing the railway industry of the province of Huelva in a diachronic sense and comparing it within time and space; identifying all and every one of the 51 railway lines that have ever existed in the province. Our work, an industrial study within the framework of cultural economics, enabled us to know the railway industry in the province of Huelva comparing it through time and the space; we have identified every one of the 51 railway lines that have ever existed. The diachronic research shows the amount of railway heritage that came up during the 20<sup>th</sup> century but has been lost; 537 km (334 m), since its peak in 1912 (when it reached the 32 per cent of the mileage in Andalusia) until today.

The main methodology has been the case study taking the province of Huelva as a sample from the whole population (the Andalusian provinces) and comparing the results with those in Britain. The representativeness of the analyzed sample, both in mileage and time extension (more than 15 years<sup>281</sup>), gives significance to the results; particularly when they have been contrasted with those of non-border provinces<sup>282</sup>. To obtain the primary information we made use of the interview (51 were made in

---

<sup>281</sup> Since the Plenary Session of the Diputación of Huelva discussed the issue of the Tharsis railway in 1994.

<sup>282</sup> Particularly in the case of Almería, on the other side of the region.

Spain) that although ad hoc<sup>283</sup> enabled us to contrast and corroborate the observed facts.

Thus, we were able to know the case of the touristic railways in Andalusia that, while being a modest one (particularly in comparative terms) reveals the underlying cultural forces in the Andalusian society.

In Britain, the preservation and reuse of heritage railways is a phenomenon that has arisen out of civil society and backed by a genuine volunteering. It is a cultural response based on the collective identity whose implementation is facilitated by a high-trust environment. Far from the Modernism that McCloskey (1985) bashes there is a number of facts that show disparity between the levels of trust in Britain and Andalusia. More or less surprising for a Spaniard in general, and an Andalusian in particular, but difficult anyhow to perceive in a country where they are habitual, it is a natural product of the social order. We mean in the British case, the lack of an ID card (something crucial in this sense); the practice, in the government and public bodies, of managing files on the basis of memoranda (rather than documentation handed in by the citizen) what enables the handling of queries and files over the telephone; the lack in houses of grilles and even blinds; the access to supermarkets by any till line and not exclusively by a dedicated entrance; the existence of a car licensing and not a tax on car ownership (like IVTM<sup>284</sup> in Spain), so if the vehicle is not used it is not taxed; the submission of applications on the basis of what is declared (usually with no documentation enclosed); the self-declaration of sick leaves up to seven days (with no need to go to the GP); the fulfilling of the invoicing obligations, probably something as

---

<sup>283</sup> Personal exchanges on the issue without a questionnaire.

<sup>284</sup> Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica

habitual in Britain as unusual in Andalusia; or the nonexistence of competitions to work with the Government. These are only some elements that make us propose the thesis of trust. In addition, we should take into account the high social cohesion in Britain (something noticeable at first sight), in comparison with the Iberian standards, due to the welfare state and not to the family.

The effect on the economy of a low trust is similar to the one of a tax (an increase of costs and a decrease of investment), moving upwards the production curve –apart from enabling the opportunist behaviour of politicians and bureaucrats. The effect is particularly noticeable in the shortage (not to mention the lack) of volunteering. As culture is a natural domain for public intervention – due to the externality of cultural goods – the quality of public policies (also dependent on trust) has an especial impact; in the case of Andalusia we have already seen. From the point of view of cultural economics, both the theory and the comparative experience show that, given the externalities of public goods in general and railway heritage in particular, it is the Third Sector (genuinely considered) the most suitable to manage its preservation and (eventual) reuse.

As explained in Chapter 5, it must be added (in the Andalusian case) a collective identity alien to what meant and has meant the Industrial Revolution; steam power on a symbolic level. It could be argued that associations and volunteering are not scarce in Andalusia, that religious brotherhoods are a case in point; it is maybe true, however in this case the cohesion factor is not trust but the religious beliefs. On the contrary, it can be realized how it would be Easter if all those who take part actively in the processions were employees (with the brotherhoods); the same



reasoning is valid for railway preservation societies (RPS) and British heritage railways. The reader should not interpret our work, our thesis, as something pessimistic, not at all. We have just carried out an exercise of comparative economics between two very different geopolitical identities. In addition, Great Britain is one of the most advanced nations in Europe and indeed the first one to be developed. If the comparison would have been made with a country south of the Strait of Gibraltar the result would have been different; as has been pointed out in economics, development is a relative concept. Also, our work suggests that the situation in the rest of Spain is not substantially different.

Beside the thesis of trust and collective identity, we wish to stress another one that, even if obvious, has probably not received due attention, i.e.: the resources allocation. It is an axiom in economics that economic resources are limited and have alternative uses (being thus excludable). It means that it is not to be expected the Andalusian society to excel in everything, in every kind of cultural goods and expressions; every society has its own cultural production function and its own allocation of cultural resources and we do not intend – nor it is in our hands – to change the established order. As true as that is that given, the productive resources available (whether onerous or free), and the current demand, the outcome could be very different, something we tried to explain in Chapter 5.

Our thesis is not intended to be the ultimate word in all the aspects we have dealt with; it is a contribution to scientific knowledge, to the state of the science and, as such, a stepping stone to proceed forward with the research programme. A number of points have not been studied (or not enough) due to limited space taking into account priorities set up:

heritage railways industry in Britain is a rich universe from the business' point of view, a number of monographic studies could be done, e.g.: marketing, funding, and staffing practices. The research on volunteering is rather advanced in Britain. The *Institute for Volunteering Research (IVR)* carries out interesting work having developed analytical tools for the measurement and evaluation of volunteering, e.g.: the Volunteering Impact Assessment Toolkit. According to our research, the role of trust seems out of the question, even if we have no aggregate data below national level. It could be interesting to proceed forward with a regional-level measurement and to put it into contrast with the results of our research. Last but not least, we deem that contingent valuation can offer valuable information for the extension or re-opening of railway lines. However the involvement of the operator is needed otherwise we face the risk of obtaining information statistically consistent but economically irrelevant.

In all human societies there are powerful forces that converge to maintain the status quo. Social inertia is a powerful factor that impedes, or at least makes difficult, any change affecting the tenets of the established order. The élites in power (even if unconsciously) would not be interested in the preservation and reuse of the industrial heritage, the awareness of the Andalusian industrial past; it would challenge the current collective identity and the dominant values that legitimize it. The religious traditions and related interests could be weakened by a change of identity paradigm and its subsequent resource allocation (something alien as well to conscious thought). Local authorities, by supporting and promoting popular religiosity, harness social cohesion through a system of values that ultimately are being sacralized. The more cohesive a local

community becomes around its icon(s), the stronger its manifestations and celebrations, the more resources (public as well as private) are allocated to it. This circular process ultimately erodes cultural diversity (UNESCO 2005), one of the features that best and most characterize the cultural wealth of a nation. In face of the claim that this is culture too – regarding traditional religious celebrations and festivals (and therefore there would be much culture) – it can be pointed out that not only that is culture: the principle of cultural diversity.

The advent of the Informational Society (epitomized by the Internet) and globalization – as it is known today – far from unifying cultural patterns is producing a counter-reaction, a redeployment of traditional communities on themselves (Castells 1997). The Internet therefore not only would have convergent effects, in the sense of creating social segments of a global nature, e.g.: environmental activism; but also divergent ones, harnessing the segmentation into groups cohering around traditional values. Religion, it seems apparent, offers security in an age of acceleration of technological change and social transformations. In the most traditional societies, at “the end of history” (Fukuyama 1992), the religious issue gains momentum, a counter-reaction perhaps to modernity.

Anyhow, culture is not something monolithic neither immutable throughout time as from a traditionalist stance is sometimes pretended. Andalusia is also its industrial past epitomized by extractive-based 19<sup>th</sup> century capitalism and the ancillary industries – such as railways – that enabled it. Precisely here, in the origins of the Industrial Revolution in Andalusia, lies a common ground with the history of Britain. The big companies that introduced steam technologies in the mining exploration

of the Iberian Pyrite Belt and railway transportation were mostly British and to a lesser extent French. The province of Huelva epitomizes this economic past.

## Anexos

---



### Anexo 1. Cuestionario – Impacto local de un ferrocarril turístico

i.	Ferrocarril:
ii.	Localidad:
iii.	Ancho de vía:
iv.	Longitud máxima de la línea:
v.	Longitud actual de la línea:
vi.	Año de apertura:
vii.	Año de clausura (en su caso):
viii.	Año de reapertura (en su caso):

A. Razón de ser original del ferrocarril			
El ferrocarril fue inicialmente construido como:	A.1.	Línea secundaria de pasajeros	
	A.2.	Parte de una red principal	
	A.3.	Mercancías/ferrocarril industrial – especifique el tipo de producto principal transportado (ej.: carbón, pirita, productos agroalimentarios, etc.	
	A.4.	Ferrocarril turístico	

B. Características económicas actuales del ferrocarril	
B.1.	Gasto total de capital fijo (inversión) en los últimos 10 años
B.2.	Gastos de explotación del último ejercicio
B.3.	Ingresos totales del último ejercicio
B.4.	Estimación del gasto total del ferrocarril en bienes y servicios de proveedores locales durante el último ejercicio

C. El ferrocarril como atracción turística	
C.1. El ferrocarril y/o museo ferroviario está abierto	...meses por año
C.2. El ferrocarril funciona como atracción transportando pasajeros	...días por año
C.3. Número total de visitantes al ferrocarril y/o museo ferroviario durante el último ejercicio	
C.4. Número total de viajes pasajeros	
C.5. Número total de km pasajeros	
C.6. Número estimado de visitantes adicionales atraídos a la zona durante el último ejercicio	
C.7. Número estimado de visitantes adicionales que pernoctan en la localidad durante el último ejercicio	

D. El ferrocarril como generador de empleo	
D.1. Número total de empleados (a jornada completa o parcial) del ferrocarril	
D.2. Empleados PETC <sup>285</sup>	
D.3. ¿Ofrece el ferrocarril puestos formativos en escuelas-taller o casas de oficios? En caso afirmativo especifique el número de alumnos durante el último ejercicio	
D.4. Número total de voluntarios	
D.5. Voluntarios PETC	
D.6. Número total de personas que han participado en actividades del ferrocarril como empleados, aprendices o voluntarios (excepto los visitantes de pago) durante el último ejercicio	

Fuente: adaptado de Bogiazides *et al.* (2005)

<sup>285</sup>Personal Equivalente a Tiempo Completo



## Anexo 2. La situación del patrimonio industrial de origen británico en Andalucía

Uno de los ferrocarriles escoceses más importantes, de ancho 4 pies (1.220 mm) – como el metro de Glasgow –, es quizá el de la antigua *Tharsis Copper & Sulphur Co. Ltd.*, entre Tharsis y el río Odiel en Corrales (Huelva). Constituida en 1866 y con sede en Glasgow, el objeto social de la compañía era la explotación de las minas de Tharsis, en la Faja Piritica Ibérica. En 1871 concluiría la construcción del ferrocarril para dar salida al mineral, hasta entonces transportado a lomo de mulas; razón por la cual la producción había sido escasamente competitiva.

El ferrocarril minero en forma de “Y” tenía una longitud de 47 km (29,21 millas) desde Tharsis a Corrales y estuvo en servicio durante 128 años, hasta 1999; el ramal de La Zarza fue clausurado en 1990. El magnífico muelle embarcadero en el río Odiel, frente a Huelva, fue construido por *Sir William Arrol & Co.*, también de Glasgow. Uno anterior, adyacente, fue desmantelado en la década de 1970. Las minas de Tharsis y La Zarza están situadas en la comarca de El Andévalo, a 30 millas al oeste de las de Río Tinto, explotadas por la compañía del mismo nombre, creada en 1873; otro paradigma del industrialismo británico en el sur de la península Ibérica.

En 1970 intereses españoles se harían con la mayoría del capital en la *Tharsis Copper & Sulphur, Co. Ltd.*, lo que daría paso a la Compañía Española de Azufre y Cobre de Tharsis, S.A. que, tras fusionarse con la *Société Française des Pyrites de Huelva*, llegaría a ser la Compañía Española de Minas de Tharsis, S.A.; sociedad cotizada en la Bolsa de Madrid y durante años controlada por el Banco Santander.

A mediados de los noventa, como resultado del hundimiento de los precios en los mercados internacionales, la minería del cobre en la provincia de Huelva llegaría a su fin. A ello contribuiría también la sustitución del mineral de piritita por el azufre puro, algo con lo que no se contaba en la industria química 125 años atrás; entonces, este elemento no era un subproducto del refinado del petróleo ni se encontraba en estado puro en el mundo explorado. En los últimos años, tanto en Tharsis como en Río Tinto, los empleados se hicieron con las respectivas explotaciones mineras, por un precio simbólico, y crearon sendas sociedades anónimas laborales. En 1999 llegó a su término el contrato de Nueva Tharsis S.A.L. para el suministro de pirititas al productor de fertilizantes Fertiberia, en la otra orilla del Odiel; su no renovación precipitó el cierre de la mina y, con ella, el ferrocarril.

Desde entonces, y hasta el día de hoy, el ferrocarril se encuentra en situación de abandono. Si en los primeros años tras el cierre, tanto del ramal de La Zarza como de la línea principal, se debatió en la Diputación Provincial de Huelva su eventual compra y reutilización, pronto se pondría de manifiesto la incapacidad de la clase política para arbitrar una solución; convertido el asunto, por un lado, en arma arrojadiza y, por otro, en pretexto para inhibirse. Con todo, eran escasos los conocimientos sobre posibles vías de solución. En 2002, el presidente de la Diputación Provincial escribió al liquidador judicial de la Compañía Española de Minas de Tharsis, S.A., en respuesta a su oferta, diciéndole: “... esta Diputación no está interesada en la adquisición de vías, travesías (sic), maquinaria, herramientas ni instalaciones del FFCC de la Compañía”. Este llegaría a ser un punto de no retorno para la entidad local, sobre todo ante quienes, desde la oposición, propugnaban la creación de una “ruta [turística] británica”

en la provincia. Cinco años después, partes del ramal de La Zarza a El Empalme y el último tramo en Corrales han sido desmantelados para chatarra.

Como desde entonces ha habido voces críticas contra el abandono y desmantelamiento de este magnífico conjunto de patrimonio industrial, las autoridades de Tharsis acabarían expresando su voluntad de adquirir el ferrocarril para su reutilización con fines turísticos. El alcalde manifestó que la operación se llevaría a cabo antes de octubre de 2006, llegándose a cerrar a finales de ese año por 300.000 € (209.541 £).

Recientemente, según fuentes cercanas a la intervención judicial, la compra-venta habría sido perfeccionada en la notaría de Valverde del Camino. Los compradores habrían sido la Entidad Local Autónoma de Tharsis (la línea principal hasta Corrales) y un empresario local (el ramal de La Zarza). Tanto de la adquisición como del otorgamiento de escritura pública no ha trascendido nada oficialmente.

Si sólo el perfeccionamiento de la operación ha llevado más de un año, no cabe quizá ser muy optimista sobre el futuro de la línea y su eventual readaptación para uso turístico. Cuanto más tiempo pase más difícil será salvarlo, toda vez que los elementos, el vandalismo y el pillaje están acabando progresivamente con esta magnífica obra de ingeniería victoriana; exponente de una Revolución Industrial de cuño escocés en Andalucía occidental.

Hasta ahora, ni el Gobierno andaluz (el competente en asunto de patrimonio) ni el español han hecho nada ni tienen plan alguno (que yo sepa) para evitar la pérdida de tan importante legado de patrimonio industrial. Quizá haya llegado el momento, también en el Reino Unido, para ayudar a salvar el patrimonio de origen británico en el exterior.

Una nueva Ley de Patrimonio Cultural, aprobada por el Parlamento de Andalucía los días 14 y 15 de noviembre de 2007, cabe ser calificada como avanzada y con altura de miras, tanto en su preámbulo (aún carente de valor normativo) como en el articulado, considerando por primera vez el patrimonio industrial como tal. Sin embargo, queda por ver si los hechos sobre el terreno experimentarán algún cambio.

Traducido del original inglés de Muriel (2008). *Ill-fated British industrial heritage in Andalusia*.

### Anexo 3. I Reunión Proyecto Chatain

---

29 de julio de 2004

En la Sala de Juntas del Área de Desarrollo Local de la Diputación de Huelva (Ctra. Nacional 431 de Sevilla a Huelva, km 630) a las 18:10 del 29 de julio, se dan cita los Sres. Emilio Romero Macías, Juan Manuel Carvajal, Miguel Ángel Barreiro Jesús, Luis Pérez Dorado, Nicolás Chaparro González, Nicole Theyssandier, Manuel Ramírez Oria y Manuel J. Muriel Ramírez para tratar el Proyecto CHATAIN, de rehabilitación de líneas de ferrocarril (FC) en desuso con fines turísticos para salvaguardar el patrimonio industrial ferroviario de la provincia de Huelva, y particularmente las líneas de Tharsis y Río Tinto.

---

- M. Muriel toma al inicio la palabra agradeciendo a los presentes su interés y asistencia a la reunión y presenta a las personas del grupo que no se conocen. A continuación comienza con la presentación visual del Proyecto.

- Luis Pérez afirma que el tren turístico de la Fundación Río Tinto (FRT) transporta anualmente 50.000 viajeros, con una progresión anual del 10%.

- Nicolás explica que Atlantic Copper, S.A. es la propietaria de los terrenos del FC de Río Tinto, y que la FRT lo es de la vía. Los terrenos del FC tienen una anchura de 50, 20 y 10 m a cada lado de la vía, dependiendo del municipio de que se trate. Afirma también que por razones técnicas (la pirita oxidada derramada encima de la vía) el FC de Río Tinto no es rehabilitable, cosa que no ocurre con el de Tharsis pues los vagones no eran de tolva sino herméticos.

- Emilio Romero pone de manifiesto que debemos olvidarnos de la FRT, pues es evidente que no tienen ningún interés en la preservación del patrimonio industrial ferroviario más allá de lo que en la actualidad llevan a cabo. Igualmente afirma que el único FC rehabilitable es el de Tharsis, y que su ramal a la Zarza se encuentra en la actualidad muy deteriorado, con varios cortes de la vía.

- Juan Manuel Carvajal, E. Romero y M.A. Barreiro dicen que la Diputación Provincial en 2002 dejó pasar la oportunidad de comprar el FC de Tharsis a los liquidadores de Madrid por 20 m de pesetas, tras haber salido a subasta por algo más.

- E. Romero dice que el Embarcadero de Tharsis es en la actualidad propiedad de la Autoridad Portuaria de Huelva, y que el FC sólo es rehabilitable de Corrales hacia Tharsis; por el escaso gálibo del puente del Odiel y porque ha sido desmantelada la vía desde Corrales hasta el embarcadero.

- J.M. Carvajal explica que la CEMT cedió a la SAL el FC a condición de que fuese explotado, por tanto ahora no le pertenece a Nueva Tharsis SAL.

- M.A. Barreiro dice que esta empresa, que al parecer es gerenciada por el Sr. Antonio Castillo, tiene material que podría ceder para la reapertura del FC.

- E. Romero detalla el material rodante que en la actualidad se encuentra en las instalaciones de la Cía. Minera en Tharsis: 5 Locos Alsthom, 1 de ellas para piezas de repuesto, y 3 Locos de vapor, Corrales, Odiel y Saucita; estando solamente la primera en buen estado. También además diverso material rodante de arrastre, entre los que

se encuentra el coche del director. Existe también en Tharsis una planta de creosotado.

- J.M. Carvajal cuenta los orígenes y razón de ser de la Asociación Luciano Escobar de Tharsis; y del Grupo Argantonio de investigación del patrimonio histórico de la Universidad de Huelva.

- M.A. Barreiro es taxativo a la hora de afirmar que no se puede hacer nada sin los Ayuntamientos por los que transcurre el FC, sin su aportación económica. Que la colaboración total del de Tharsis es un hecho; pero que hay recabarla también de los otros, y que habida cuenta que hay municipios del PSOE y otros del PP, esto es un serio problema.

- E. Romero coincide con Barreiro en esto, y dice que inexcusablemente tenemos que celebrar una próxima reunión con un representante de cada uno de los ayuntamientos. Al parecer los de Aljaraque y Gibraleón pueden ser los más reticentes a colaborar con el Proyecto.

- Nicole dice que existen programas europeos que pueden solventar la falta de capitales privados. Al parecer el PRODER es uno de ellos.

- Manuel Ramírez expone su interés y preocupación por el patrimonio histórico industrial y por un desarrollo turístico compatible con el medio ambiente, mostrándose interesado en seguir colaborando con el Proyecto.

- M. Muriel pide que las subsiguientes gestiones que tenga que llevar a cabo las pueda hacer en calidad de representante de la AFCMRT, cosa que aunque en principio no tiene la aceptación de E. Romero y Luis Pérez luego es plenamente concedida.

- J.M. Carvajal invita a Nicole y a Manuel Muriel a visitar las instalaciones mineras en Tharsis, con el permiso, al parecer, fácilmente obtenible de A. Castillo. Este señor, según comentan, fue quien llevó a cabo el desmantelamiento del Embarcadero de Tharsis y los raíles hasta corrales.

- M. Muriel propone finalmente que se celebre otra reunión en el último trimestre del año.

Finaliza la reunión a las 20:30

Firma de Manuel J. Muriel Ramírez

#### Anexo 4. II Reunión Proyecto Chatain

---

10 de noviembre de 2006

En la Sala Portugal del Área de Desarrollo Local de la Diputación de Huelva (Ctra. Nacional 431 de Sevilla a Huelva, km 630) a las 18:15, se dan cita los Sres. Juan Manuel Carvajal, Luis Pérez Dorado, Nicolás Chaparro González, Manuel Ángel González Sánchez, Agustín Gómez Pérez, José Gómez Ponce, Jaime Rodríguez Borrero y Manuel J. Muriel Ramírez para tratar el Proyecto CHATAIN: la rehabilitación del ferrocarril clausurado de Tharsis para uso turístico y cultural; como medio para salvaguardar el conjunto de patrimonio industrial y dinamizar la economía del Andévalo.

---

Orden del día:

- i. Proyección de un documental sobre el ferrocarril de Tharsis al río Odiel.
- ii. Estado de cosas y evolución desde la última reunión.
- iii. Reapertura del FC de Tharsis: constitución de una entidad para su explotación.
- iv. Nombre y domicilio social de la entidad.
- v. Composición del comité de dirección.
- vi. Agenda de actuaciones para 2007.

Reporteros gráficos de El Mundo (Huelva Noticias) y Huelva Información se personan en la reunión para tomar fotografías de los asistentes.

1. Toma la palabra inicialmente M. Muriel, quien agradece a los presentes su asistencia, a los responsables de Desarrollo Local (particularmente al Sr. Pedro Rodríguez) la cesión de la sala de reuniones y a Mirador Sur Comunicaciones, S.L.L. el trabajo de gabinete de prensa realizado. Se procede a la visualización del reportaje de 6 minutos sobre el antiguo ferrocarril y tren minero de Tharsis, obra al parecer de José Luis García Mateo. En ese momento hace presencia el Sr. José Juan de Paz. Sánchez, quien había sido invitado a la reunión.

2. Se procede a abordar el punto 2. Del orden del día. En este sentido el Sr. M. Muriel toma la palabra y hace una exposición del estado de cosas desde la última reunión, haciendo resaltar lo siguiente:

- Las personas que han dado su apoyo al Proyecto Chatain: Eusebi Casanelles Rahola, Presidente Mundial de *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* (TICCIH), y Director del Museo de la Ciencia y la Técnica de Cataluña, en Terrassa; Antonio Oporto, Presidente Ejecutivo de Alstom España S.A.; Carlos Guasch, Vicepresidente del Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español (CEHFE); y Miles Oglethorpe de *The Royal Commission on the Ancient Historical Monuments of Scotland* (RCAHMS). Da lectura seguidamente a la carta que E. Casanelles le ha dirigido dando su apoyo al Proyecto. Afirma también que esa misma mañana ha mantenido un encuentro con el Viceconsejero de Cultura, Sr. José M<sup>a</sup> Rodríguez Gómez, a quien le ha expuesto el proyecto. Habiendo sido interrogado por éste sobre la asistencia de Manuela [Parralo] a la reunión, como es sabido Diputada de Cultura (Diputación Provincial de Huelva). M. Muriel puso al

Viceconsejero en antecedentes sobre la inhibición de los poderes públicos provinciales en este asunto, y acordaron mantenerse en contacto.

- El estado de cosas al día de hoy, es decir, el desmantelamiento del ramal de La Zarza a El Empalme en el primer semestre de este año, vendido por 90.000 € al chatarrero Sr. Antonio Quintero; y el estado de abandono del resto de la línea. La falta de compromiso e irresponsabilidad de los alcaldes de las entidades locales afectadas, la Diputación Provincial y los órganos periféricos de la Junta de Andalucía, particularmente las Consejerías de Turismo y Cultura.

- Sostiene M. Muriel que es necesario constituir una asociación para impulsar el proyecto, para servir de interlocutor con los poderes públicos y la sociedad en general, para aunar los esfuerzos de todos aquellos interesados en salvar el Ferrocarril. Que la iniciativa debe partir de la sociedad civil, de personas como los allí presentes.

3. Agustín Pérez, toma la palabra y se pregunta cómo es que el Alcalde pedáneo de Tharsis, Sr. Lorenzo Gómez Volante no ha asistido [no habiendo disculpado tampoco su asistencia] a la reunión. A ello responde M. Muriel que se le cursó una invitación personalizada.

4. Juan Manuel Carvajal interviene y afirma que no cabe constituir entidad alguna para la explotación del FC, que ante todo hay que aguardar que se despeje la situación legal del mismo, que los políticos resuelvan la misma. Que sin el beneplácito del Ayuntamiento (de Tharsis) no es posible tocar nada en los talleres. Por otra parte, tras leer la carta de E. Casanelles, resta importancia a la misma, afirmando que él ya ha acompañado a miembros del TICCIH, de menor rango que E. Casanelles, en visita a Tharsis.

5. Luis Pérez apunta que no es posible acceder a los talleres de la antigua compañía minera, en usufructo de Nueva Tharsis Sociedad Anónima Laboral, sin el permiso de la Gerencia, del Sr. Antonio Castillo. Que la Guardia Civil hace presencia en las instalaciones en cuanto detecta la presencia de extraños en ella.

6. M. Muriel insiste en que la iniciativa debe corresponder a la sociedad civil, quien debe caminar por delante de los políticos en la resolución de un problema complejo como el del FC de Tharsis. Que por supuesto toda acción e iniciativa debe coordinarse con los poderes públicos, con la SAL y los liquidadores judiciales de la Compañía Española de Minas de Tharsis S.A., pero que una asociación constituida a tal efecto debe liderar el proyecto. Dice que habría que seguir el ejemplo francés, donde más de una cincuentena de ferrocarriles turísticos son explotados por asociaciones sin ánimo de lucro.

7. A lo anterior responde J.M. Carvajal diciendo que eso no vale aquí, que lo que suceda en Francia o Cataluña [donde la Diputación de Barcelona interviene en la rehabilitación de ferrocarriles históricos y la protección del patrimonio industrial ferroviario] no es aplicable a Andalucía. Preguntado por M. Muriel si es por un hipotético carácter inferior de los andaluces responde afirmativamente.

8. Agustín Pérez interviene diciendo que ha hablado ese mismo día con Juan A. Millán, Alcalde de Cartaya, quien le ha manifestado su voluntad de participar

impulsando el proyecto, que no liderándolo. Y expresa su positiva impresión sobre la conversación telefónica mantenida con el edil cartayero.

9. J.M. Carvajal recibe con buena disposición la eventual participación de J.A. Millán en el proyecto, expresando que es el tipo de apoyo que se necesita.

10. M. Muriel alerta sobre el peligro de desmantelamientos adicionales de la línea, afirmando que desde la última reunión ya se ha perdido el tramo de La Zarza a El Empalme, clausurado al tráfico según afirma M. A. González Sánchez en agosto de 1990. Se pone sobre la mesa la situación legal del resto de la línea, sobre la que el chatarrero A. Quintero tiene una opción de compra por valor de 240.000 €. Éste le habría propuesto al alcalde de Tharsis una operación conjunta para explotar 18 km del FC, hasta S. Bartolomé de la Torre, y desmantelar el resto, realizando el ayuntamiento una aportación de capital. En este sentido, Agustín Gómez afirma que el ayuntamiento de Tharsis dispone de 140.000 €.

11. José Gómez, a modo de clausura, interviene diciendo que habría que redactar un manifiesto para dar a conocer los avances realizados hasta la fecha e implicar a más agentes sociales, como el Colegio de Ingenieros Técnicos Industriales. Y procede a redactar el mismo, el cual él se hará cargo de difundir.

En torno a las 20:00 M. Muriel recibe una llamada de Carlos Sáenz de Huelva Información, la cual no puede responder por estar inmerso en los debates.

La reunión finaliza a las 20:20 sin haber tratado los puntos iv, v y vi del orden del día.

Firma de Manuel J. Muriel Ramírez

## Anexo 5. Carta del Presidente de TICCIH



[www.mnactec.com/TICCIH](http://www.mnactec.com/TICCIH)

Manuel Muriel  
calle Iglesia, 42, 1ª pl.  
E-21440 Lepe

Apreciado Manuel,

Recibe mi felicitación por el proyecto de rehabilitación del ferrocarril de las Minas de Tharsis en el río Odiel. En toda Europa se ha hecho una labor importante en la reutilización con fines turísticos de antiguas líneas férreas. Por desgracia en nuestro país no ha sido así y hemos visto como la infraestructura de las líneas abandonadas eran desmanteladas y a lo sumo en algunas de ellas se han creado unas vías verdes para la práctica del cicloturismo. Estas líneas, aparte de preservar un patrimonio, son también interesantes porque por ellas pueden circular ferrocarriles a vapor.

Con su destrucción se pierde parte de nuestra memoria histórica y un futuro activo que no sabemos si dentro de unos años se tendrán que utilizar de nuevo.

Os doy mi incondicional apoyo y espero que el proyecto llegue a su fin muy pronto.  
Recibe un abrazo

Eusebi Casanelles Rahola  
Presidente de TICCIH  
Terrassa 7 octubre 2006

**TICCIH The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage**

<http://www.museu.mnactec.com/TICCIH>

**PRESIDENT:** Eusebi CASANELLES, Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya, Rambla d'Ègara 270, 08221 Terrassa, SPAIN

Tel: +34 937 368 966 Fax: +34 937 368 960. [ecasanelles@correu.gencat.es](mailto:ecasanelles@correu.gencat.es)

Bank Account: Lloyds TSB Bank plc, 27 Fore Street, Redruth, TR15 2BJ. Bank Sort Code 30 97 00. Account No. 1351659. Account Name. TICCIH

**Registered in England as a Charity – Registered number 1079809**



## Anexo 6. Heritage Railway Association. Information Papers

---

1. Lineside Fires
2. Signalling on Minor Railways (*de baja*)
3. Operating a Railway (*de baja*)
4. Insurance (revisado en 1995)
5. Replaced by operating manual (*de baja*)
6. Replaced by operating manual (*de baja*)
7. Carriage and Wagon Maintenance (*de baja*)
8. Competitions
9. Preserved Railway Accounts and Economics
10. Asbestos
11. (*de baja*)
12. Volunteer Recruitment
13. The Data Protection Act 1984 (revisado en 1998)
14. Pennies from Heaven (ways of raising funds for voluntary bodies – being updated)
15. Day to Day Operation of a Railway (*de baja*)
16. Crime on Preserved Railways – Prevention and Cure
17. Training of Volunteers
18. Business Planning for Railway Preservation
19. A guide to the Charities Act 1992
20. Is your Charity Trading?
21. Forming a Trading Subsidiary
22. Working with the Disabled
23. Risk Assessment (*de baja*)\*
24. Safety Aspects of Permanent Way and Civil Engineering & Supplement\*
25. Catering
26. Handling the Takings
27. Orders under the Transport & Works Act 1992
28. Employment Contracts
29. The Archives of Heritage Railways – What to keep and how to keep it
30. Heritage Railways and the Media
31. Railways and Filming
32. Guidelines for Internet Websites

33. HRA Advisory Services
34. Conditions of Carriage Relating to Passengers & Luggage
35. Guidance for Organising School and pre School Parties
36. Aspects of Employment in 2004
37. Duties and Roles of Company Directors and Chairmen
38. The Role and Duties of the Company Secretary
39. Funding for Training

\*Estos manuales han sido incorporados al *Safety Manual* (Manual de Seguridad).

## Anexo 7. Carta de Riga (2005)

---

### Federación Europea de Ferrocarriles Turísticos e Históricos (FEDECRAIL)

#### INTRODUCCIÓN

La misión de esta Carta es guiar las decisiones tendentes a hacer posible el disfrute de los ferrocarriles turísticos por las generaciones futuras.

Los ferrocarriles turísticos han tenido un gran éxito en el rescate, restauración, preservación y explotación de equipamiento histórico.

Es nuestra esperanza que esta Carta sea de ayuda a todas aquellas personas involucradas a la hora de ver oportunidades para la toma de decisiones inteligentes.

La Carta ha sido promulgada para complementar las otras cartas existentes sobre conservación del patrimonio.

#### OBJETO

La Carta de Riga es una declaración de principios que guían la conservación, restauración, mantenimiento, reparación y uso de equipamiento histórico de ferrocarriles en explotación. Todo ello ha de servir a nuestros miembros para la toma de decisiones inteligentes.

#### DEFINICIONES

##### Ferrocarriles Turísticos

A los efectos de esta Carta, son los ferrocarriles históricos o preservados, ferrocarriles y tranvías museo, ferrocarriles en funcionamiento, museos de tranvías y ferrocarriles turísticos, incluyendo trenes de época que circulen por la red nacional y otros ferrocarriles.

##### Equipamiento Ferroviario

A los efectos de esta Carta puede incluir edificios o infraestructura que forman parte del ferrocarril en su conjunto.

##### Preservación

Es el proceso de conservar un objeto a salvo de daños y deterioro, manteniéndolo de forma adecuada para conservar su condición, calidad y memoria.

##### Restauración

Es el proceso de reparar o reconstituir partes desaparecidas para conseguir el estado inicial de un objeto. La restauración puede incrementar la solidez de un objeto en relación con su estado anterior y, por lo general, es algo más que la pura conservación. No debe ser ni invisible ni demasiado aparente.

##### Reparación

Es el proceso de ajuste o sustitución de componentes. El estándar específico de la condición mecánica es alcanzado con independencia de la integridad histórica de las piezas que puedan ser modificadas o desechadas.

#### Artículo 1

Con objeto de salvaguardar el patrimonio ferroviario deben usarse las capacidades científicas y técnicas junto con las instalaciones necesarias para preservar y explotar el equipamiento histórico, en el marco de una cultura de seguridad e higiene.

#### Artículo 2

El objeto de preservar y restaurar elementos ferroviarios históricos y las prácticas de trabajo asociadas es su salvaguardia, ya sean artefactos tecnológicos significativos, vestigios de la historia del transporte o un medio para perpetuar habilidades tradicionales.

#### Artículo 3

El mantenimiento en todos los aspectos de su equipamiento y el regular funcionamiento es primordial para la supervivencia de los ferrocarriles turísticos. Un medio importante para interpretar el equipamiento ferroviario histórico es su explotación, con procedimientos de trabajo tradicionales, y su presentación en público.

#### Artículo 4

La identificación de cometidos socialmente útiles para los elementos ferroviarios históricos facilita su preservación aunque tal uso debe conllevar el menor cambio posible, el cual deberá ser completamente reversible.

#### Artículo 5

Un ferrocarril turístico deberá reflejar no sólo la importancia de su propio papel como sistema de transporte sino, en su caso, también sus propios orígenes históricos y el impacto en la comunidad.

#### Artículo 6

El proceso de restauración es un trabajo altamente especializado. Su finalidad debe ser preservar y revelar el valor histórico, funcional y estético del equipamiento ferroviario tradicional. Debiendo estar basado, siempre que sea posible, en el respeto y comprensión, de los diseños y especificaciones originales.

#### Artículo 7

En la conservación de elementos ferroviarios históricos deben usarse materiales y técnicas originales o históricamente acordes, salvo cuando ya no sea posible por razones de seguridad, legislación o disponibilidad. En estos casos deberán usarse sustitutos contemporáneos de tales materiales o técnicas.

#### Artículo 8

La restauración de un elemento de equipamiento ferroviario histórico no significa que tenga que ser restaurado a su estado original tal como fue construido. En ocasiones, el equipamiento adquiere su importancia histórica durante el período de funcionamiento posterior. La restauración a cualquier estado anterior sólo debe llevarse a cabo tras una cuidadosa consideración de los archivos históricos y documentación disponible sobre ese período, tras lo cual debe redactarse y ser adoptado un plan de restauración. El material que sea reemplazado por uno nuevo debe ser identificado como tal con un sistema de marcaje permanente.

#### Artículo 9

El equipamiento de seguridad obligatoriamente añadido debe integrarse armoniosamente, en la medida de lo posible, en el elemento conservado o restaurado. En caso de ser un añadido, o una modificación del aspecto original, debe ser claramente indicado.

#### Artículo 10

Cualquier otra modificación posterior, cualesquiera que sean sus razones, debe ser tan cuidadosa con el aspecto y apariencia del elemento original como sea posible. Idealmente, estas modificaciones deben ser reversibles y cualquier pieza original significativa que sea sustituida deberá ser conservada para su posible reutilización futura.

#### Artículo 11

Cada una de las etapas en el trabajo de conservación o restauración de un elemento ferroviario histórico habrá de ser sistemáticamente planificada y registrada. El archivo resultante de estos procesos deberá ser conservado, como mínimo, durante el período de vida de elemento.

#### Artículo 12

Toda entidad involucrada en la reparación, restauración, mantenimiento, conservación y explotación de ferrocarriles turísticos y equipamiento ferroviario deberá poner en práctica las medidas necesarias para la conservación de sus registros y archivos.

Traducido del inglés (v 10en.doc, Okt.05) por Manuel Muriel.

## Anexo 8. Glosario de términos ferroviarios ingleses

---

a) *Railway* (ferrocarril)

Todo sistema de transporte guiado regulado por la *Railway and Other Transport System (Approval of Works, Plant and Equipment) Regulations 1994*. Incluye ferrocarriles convencionales, tranvías y ferrocarriles ligeros, así como nuevas formas de sistemas de transporte guiados.

b) *Infrastructure* (infraestructura)

Los trabajos y estructuras que forman la ruta permanente del ferrocarril. La infraestructura sirve de base generalmente a una vía por la que circula el tren. En algunos sistemas de transporte guiados la vía no está separada de la infraestructura.

c) *Train* (tren)

Vehículo o combinación de vehículos que circulan por una vía férrea. Un tren puede consistir por tanto de uno o más vehículos enganchados, incluyendo una o varias locomotoras o unidades motoras.

d) *Standard gauge* (vía ancha)

Un ferrocarril con ancho de vía de 1.435 mm (4 ft 8 ½ in).

e) *Narrow gauge* (vía estrecha)

Un ferrocarril con ancho de vía mayor o igual a 350 mm e inferior, a efectos de este documento, al ancho estándar. Las vías estrechas en el Reino Unido son: 15 in (381 mm), '2 ft' - normalmente 1 ft 11 ⅝ in (600 mm); 2 ft 3 in (686 mm); y 2 ft 6 in (762 mm).

f) *Broad gauge* (vía ancha)

Toda vía superior al ancho estándar. Las vías anchas históricamente usadas en Gran Bretaña eran 7 ft 0 ¼ in (2.140 mm) en el *Great Western Railway* y 5 ft 3 in (1.600 mm) en Irlanda.

g) *Highway* (vía)

Se usa con cualquiera de los siguientes significados: vía para carruajes, camino para caballistas, vía para ciclistas, camino para viandantes y cualquier otro lugar al que el público tenga acceso (incluyendo acceso exclusivo con peaje). Los términos aquí usados son definidos con más detalle en la *Highways Act 1980* de Inglaterra y Gales y, para Escocia, en la *Roads (Scotland) Act 1984*.

h) *Open coach* (coche abierto)

Vagón de pasajeros sin techo (distinto del concepto moderno de coche salón).

i) *Toast-rack coach* (coche tostadora)

Coche, tanto con techo como sin techo, sin puertas y abierto por los lados para acceder a los asientos.

i) *Shunting locomotive* (locomotora de maniobras)

Máquina de corta distancia utilizada exclusivamente para maniobrar el material rodante en estaciones y apartaderos.

(Adaptado de *Guidance on Minor Railways 2007*)

Anexo 9. Carta del presidente de la Diputación de Huelva al liquidador judicial de la Compañía Española de Minas de Tharsis, S.A.<sup>286</sup>

---

*Papel Membrete de la*  
Diputación de Huelva

PRESIDENCIA

---

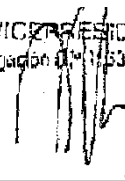
Sr. Liquidadores de la Compañía  
Española de Minas de Tharsis, S.A.

Huelva, 17 de mayo de 2002.

Como continuación a las conversaciones que hemos venido manteniendo sobre esta cuestión, por el presente le confirmo que esta Diputación no está interesada en la adquisición de vías, travesías, maquinaria, herramientas ni instalaciones del FFCC de la Compañía.

**EL PRESIDENTE**

**EL VICEPRESIDENTE**  
(Por Delegación de Poderes de 09-08-99)



Fdo.: Juan Fernández Batanero

**Fdo. José Cejudo Sánchez**

---

<sup>286</sup> Transcripción literal del original (con la misma ortografía y sintaxis).



Anexo 10. Moción del Grupo Popular de la Diputación de Huelva sobre el ferrocarril de Tharsis al río Odiel (1994)<sup>287</sup>

Gabinete de Prensa	08:13:00	03:05:2006	1/4
--------------------	----------	------------	-----

*Papel Membrete de la*  
Diputación Provincial  
de Huelva

Minuta Borrador Acta N. 14

La Excma. Diputación Provincial en sesión celebrada el día 26 de Julio de 1.994, adoptó entre otros el siguiente acuerdo:

**14.- Moción del Portavoz del Grupo Popular sobre la línea de ferrocarril minero de Tharsis como ferrocarril medioambiental.**

Se da lectura al Dictamen de la Comisión, cuya votación arroja el siguiente resultado: PSOE, reserva de voto y PP y PA, si.

Interviene en defensa de la Moción, el Portavoz del PP, Sr. Rodríguez, que da lectura literal a la misma y que dice así: "El Grupo Minero de Tharsis se encuentra al norte del término municipal de Alosno, comunicado por una carretera de 7 km. con Alosno y por un ferrocarril minero de 48 Km. con el Puerto de Huelva. La explotaciones se localizan en los alrededores del poblado de Tharsis.

En la actualidad sólo están activas dos explotaciones, Filón Norte para la obtención de pirita y Filón Sur para extracción de gossan destinado a la producción de oro y plata, estando inactivas Sierra Bullones, Filón Centro, Cantaneras-Vulcano, Lagunazo, Vieja Almagrera y Nueva Almagrera. La empresa propietaria es Minas de Tharsis, S.A. que comenzó la explotación en el siglo pasado.

Tharsis sin duda fue una de las minas más explotadas en la antigüedad por la dimensión de las instalaciones y restos encontrados en Filón Norte, Centro y sur, cuando se retornó la actividad minera en el siglo pasado. En conjunto, se ha estimado un volumen próximo a los 3,5 millones de Toneladas de escorias procedentes de la fundición de metales y se tiene noticia de la existencia de galerías, socavones, ruedas de desagüe y otros restos arqueológicos.

Tharsis es también, junto con Riotinto, el centro minero más importante de la Franja Pirítica, por el número de explotaciones que agrupa, las reservas con las que cuenta y sus producciones. Estas han alcanzado en las épocas de máxima actividad un volumen cercano a las 800.000 toneladas al año, siendo la producción media de los últimos años superior al medio millón de toneladas.



<sup>287</sup> Transcripción literal del original (con la misma ortografía y sintaxis).

Gabinete de Prensa	08:13:26	03:05:2006	2/4
--------------------	----------	------------	-----

*Papel Membrete de la*  
Diputación Provincial  
de Huelva

El ferrocarril, aún en actividad, es uno de los elementos importantes en la mina, no sólo por el gran volumen transportado desde Tharsis, sino porque también sirve para la salidad de mineral desde La Zarza. Dentro del conjunto se conservan aún algunos elementos antiguos, aunque con el tiempo otros han sido renovados: destacan las tres locomotoras de vapor y algunos vagones de la época y los edificios de talleres, estación, etc.

Junto a la estación se encuentra la central eléctrica, en la actualidad abandonada, de principios de siglo.

El primer tramo de ferrocarril, de 48 km., se comienza a instalar hacia 1.867, para unir Tharsis con el Centro de tratamiento de pirita de Corrales y con el embarcadero construido en la ría de Huelva para la exportación de minera; más tarde se instalan otros 11 kms. hasta La Zarza.

La recuperación y potenciación de esta línea de ferrocarril sería de gran utilidad, de cara al aprovechamiento de los recursos naturales, paisajísticos y medioambientales así como arqueológicos de las localidades por las que transcurrir, y de forma especial la zona minera de Tharsis.

A través de este ferrocarril turístico y medioambiental, que propugnamos desde el Grupo Popular de Diputados Provinciales, además de optimizar el actual trazado de la vía, se lograría el doble objetivo de cara a los potenciales visitantes, que sin duda, sería muchos de dar la máxima difusión a lo que constituye parte del Patrimonio Cultural de nuestra Provincia, y una referencia de primer orden a la hora de estudiar la historia de la minería de Huelva, de la cual Tharsus constituye uno de sus núcleos fundamentales.

Por todo lo expuesto anteriormente, elevamos al Pleno para su aprobación la siguiente:

MOCION

ACUERDO UNICO.

Que la Excm. Diputación Provincial de Huelva, en conexión con los Organismos Públicos y Privados que correspondan se convierta en el mecanismo de gestión, de cara a la utilización



Gabinete de Prensa	08:13:52	03:05:2006	3/4
--------------------	----------	------------	-----

*Papel Membrete de la*  
Diputación Provincial  
de Huelva

de la línea de ferrocarril minero de Tharsis, como ferrocarril turístico, medio-ambiental y de turismo. verde, lo cual contribuiría de forma fundamental al desarrollo socio-económico de la comarca de Tharsis y a dotar de un aliciente turístico mas a los recursos potenciales de nuestra Provincia, amen, de a través de nuestra minería, constituye parte muy importante del Patrimonio Cultural de la Provincia de Huelva.

Huelva, 23 de Julio de 1.994"

En definitiva, lo que el Grupo Popular pretende es que esta línea ahora no usada, pueda convertirse en un ferrocarril turístico y medioambiental y de esta forma dotar a la Provincia de un aliciente más. No estamos ante una experiencia nueva y pedimos que la Diputación se convierta en el gestor de esta iniciativa en unión de los Organismos públicos y privados que le corresponda.

El Portavoz del PA, Sr. Romero, manifiesta que en esta Provincia no existen iniciativa publica ni privada para el desarrollo turístico, y que en Huelva no se ha dado aún el despliegue turístico. Todo este Patrimonio histórico de la minería no se debe perder, y debe ser la Administración quien abra el camino y el estudio de todo esto, para que el desarrollo turístico sea una realidad.

El Portavoz de IU. Sr. Camacho, considera que es interesante la Moción, como todo lo que es el mantenimiento del Patrimonio.

Lo que cabe ahora es estudiar su viabilidad e interesar a RENFE o empresas privadas para su explotación. Para todo esto se precisa un estudio socio-economico de la Provincia. Lo que hemos pedido ya varias veces.

El Portavoz del PSOE, Sr. Cejudo, considera el tema importante y oportuno, pero considera que este proyecto se articule a través de la Fundación, en donde existe un organo ejecutivo , que es la Gerencia, que es la responsable de la ejecución del proyecto que comprende la consecución de un Parque minero que integraría instalaciones diversas tales como el propio ferrocarril, un museo minero, piezas ferroviarias antiguas, zonas arqueológicas, zona de interés geológico, barrio inglés, etc.



Gabinete de Prensa	08:14:19	03:05:2006	4/4
--------------------	----------	------------	-----

*Papel Membrete de la*  
Diputación Provincial  
de Huelva

En definitiva, estamos ante un Plan de industrialización de la comarca del Andévalo y con respecto a esta Moción considero que debía de haber soportado más datos.

El Portavoz del PP. Sr. Rodriguez, manifiesta que la exposición realizada por el Sr. Cejudo le ha causado sorpresa y estupor.

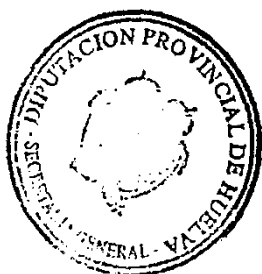
Para nada se apuntan soluciones en esos planes o proyectos que la mayoría no son reales ni se realizan. Es perfectamente compatible el uso alternativo con el que solicitamos. Habla usted de un estudio reguroso y estud tiene el área de desarrollo economico local que puede realizarlo, y asi no hay que pedirlo a otras administraciones. Siento que perdamos esta oportunidad que es totalmente posible como lo demuestra la existencia de una linea de ferrocarril igual en Cataluña que gestionada por la Diputación y la Generalitat.

El Portavoz del PSOE contesta que ya en su intervencion ha dejado clara la postura del Grupo socialista, en el sentido de que la propuesta no nos parece mala. Hay que hacer estudios de viabilidad y de mercado. Para hacer estos estudios son administracions competentes la Central y la Autonómica. Nunca nos echaremos para atrás dentro de lo que pueda ser factible aunque en estos momentos consideramos la Moción muy precipitada, y por otra parte no es una propuesta global si no parcial y no está inserta en el desarrollo industrial y total de la zona.

El Pleno, por mayoría de 13 votos en contra PSOE, 5 a favor (4 PP y 1 PA) y una abstención, acuerda retrasar la Moción del Portavoz del Grupo Popular sobre la Içiena de ferrocarril minero de Tharsis como ferrocarril turístico medioambiental y de turismo verde.

Huelva a 1 de Agosto de 1.994

EL SECRETARIO



## Anexo 11. Moción del Grupo Popular de la Diputación de Huelva sobre el ferrocarril de Tharsis al río Odiel (2003)<sup>288</sup>

---

*Papel Membrete de la*  
Diputación de Huelva

---

Planes y Obras

LR/EE

### MINUTA-ACTA NÚM. 10

La Excm. Diputación Provincial de Huelva., en sesión extraordinaria celebrada el día 24 de Enero de 2003, adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo:

10.- Moción del Grupo Popular sobre la Línea Tharsis – Corrales.

“La Moción de referencia que fue dictaminada por la Comisión Informativa de Desarrollo Económico, dice así:

"EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La línea Tharsis – Corrales se abrió al tráfico el 6 de Febrero de 1871, fue cerrada hace dos años y tras el desmantelamiento de la línea Buitrón – San Juan del Puerto quedó como la vía más antigua de la provincia.

Esta línea tiene una longitud de 48 los kilómetros que unen Tharsis con Carrales contando con 1067 milímetros de ancho de vía férrea similar al del primer tren de Glasgow y 53 locomotoras fueron el número máximo de trenes que surcaban esta línea férrea.

La línea Tharsis – Corrales dispuso de un importante ramal minero, el ferrocarril de la mina de la Zarza de casi 29 de kilómetros que enlazaba con la línea principal en el empalme, a unos 4 kilómetros de Tharsis

La línea Tharsis – Corrales discurre por las localidades de Tharsis; Alosno; San Bartolomé y Corrales y su puesta en valor podría repercutir en su desarrollo socioeconómico no sólo de ellas sino de otras de su entorno.

En la actualidad los liquidadores han sacado a subasta la compra de la línea por algo más de 21 0.000 euros, unos 35 millones de pesetas y le han ofrecido su compra a esta Diputación sin que hasta el momento se haya pronunciado.

Para el PP el desmantelamiento es un golpe a la historia del pueblo, de la comarca, de la provincia y la Diputación no puede dar cerrojo a las puertas del desarrollo turístico.

E. Local: 0221000 – CIF: P-2100000-E – Avda. Martín Alonso Pinzón, 9 – Apdo. de Correos 214 – C. Postal 21003 – Teléf.: 959 494 600

Ya se han perdido, la estación de Tharsis; los talleres de la central térmica, las cuadras o la excavadora 250.

---

<sup>288</sup> Transcripción literal del original (con la misma ortografía y sintaxis).

El PP tiene claro que el sector turístico en la provincia de Huelva y más en concreto en estas comarcas se rebela como segmento alternativo a los tradicionales motores socioeconómico como la minería.

Esta Diputación, debe creer en nuestras posibilidades y hacer reales las eternas potencialidades de nuestra provincia.

Ante estos hechos, el Partido Popular propone al Pleno las siguientes

**PROPUESTAS DE ACUERDO:**

1.- La Diputación se comprometa y se haga con la titularidad de la línea.

2.- Que tras esto acometa un plan para adaptar esta línea a uso turístico a través de convenios europeos y fondos propios para planes de explotación turísticos.

3.- Que la Diputación comience cuanto antes el proceso para establecer un recorrido que debería unirse a la propuesta del PP de crear una Ruta Británica en la provincia e incluir varias visitas así como la rehabilitación de las antiguas estaciones de ferrocarril y adecuación de sus instalaciones para la construcción de distintos museos mineros y centros de información y visita”.

Interviene en el debate por I.U. el Sr. Rodríguez que se refiere a la Moción de manera crítica diciendo que es "la reina de las mociones". En la exposición de motivos se habla de todo el desmantelamiento de las líneas férreas de nuestra Provincia. En la parte dispositiva, olvidándose de quien tiene las competencias sobre el ferrocarril propone, por primera vez, que la Diputación asuma la titularidad de la Línea Tharsis – Corrales, que se acometa un Plan para adaptar la Línea a usos turísticos y que se comience cuanto antes la creación de la Ruta Británica y la rehabilitación de las antiguas estaciones. No tiene en cuenta, sin embargo, dice el Sr. Rodríguez, el equipamiento de las líneas, su mantenimiento, y aumentar todo el capítulo 1º para financiar el personal necesario. Considera que una Moción sería presentaría este proyecto cuantificado económicamente. Pide al P.P que retire la Moción, que haga otra no demagógica pidiendo lo imposible, sino coherente, como sería que con el desmantelamiento de la minería, nuestra Provincia necesita diversificar su riqueza y el turismo puede ser uno de ellos, por lo que se podría haber presentado un Plan implicando a todas las Administraciones, porque lo que se pide no tiene el más mínimo rigor, por lo que se debería retirar la Moción.

Por el Grupo Popular el Sr. Barragán comienza su intervención diciéndole al Sr. Rodríguez Donaire que es un gran ingenuo. Se trae esta Moción porque es esta Diputación la que tiene que decidir las gestiones que sean necesarias. Es posible que se haya comenzado ya esas gestiones, porque la Diputación Provincial tenía proyectado el uso turístico de esta línea desde Tharsis a Corrales. El Sr. Diputado de Turismo comentó que iba a contactar con los liquidadores. Lo que pide el P.P es que esta línea no se puede desmantelar, porque hay muchas personas que no estarían de acuerdo con el desmantelamiento y porque turísticamente sería algo magnífico establecer una Línea Británica. Piden que se ponga en valor porque creen en esta Provincia y porque se van a pedir alternativas a la Cuenca Minera y al Andévalo y esta podría ser una importante ayuda para el sector turístico de la Provincia. Crear esta ruta turística fomentaría la diversificación de la comarca. Este proyecto necesita un empuje para que sea una realidad que ya lo anunció el Diputado de Turismo en los medios de

comunicación, que la Diputación se haga con la titularidad de la línea y acometa un Plan para adaptar esta línea a uso turístico a través de convenios europeos y fondos propios para planes de explotaciones turísticas, que se establezca un proceso que pueda unirse a la propuesta del Partido Popular de establecer una Ruta Británica en la Provincia de Huelva y rehabilitar las antiguas estaciones de ferrocarril para construir distintos museos mineros. Insiste en que el Sr. Prieto el verano pasado anunció que establecería los contactos para adquirir la titularidad de la Línea y que no se perdiese.

Por el Grupo Socialista el Sr. Prieto contesta al Sr. Barragán que se está convirtiendo en recaudador del Gobierno Central con su propuesta. No se deben decir cosas que son utópicas y que no se puedan hacer. Se puede actuar lo mismo que en Riotinto, donde se hizo una Fundación, con participación del Estado, socialista entonces, la Junta, los Ayuntamientos y la Diputación. Eso es lo que hay que hacer. Lo que dijo en la prensa es que como el Estado es uno de los liquidadores/acreadores de la compañía que se haga con ello y después se vea lo que se puede hacer. Se ha analizado con técnicos la posibilidad de presentar un proyecto europeo de las características de Riotinto, que es lo que tiene posibilidades de salir adelante. Se debe hacer un estudio del coste real de todo eso porque de otra forma habría que hacer lo que dice el Sr. Rodríguez crear un área de ferrocarriles en nuestra Diputación Provincial.

Se abre enseguida un turno de réplica.

Interviene por el Grupo Independiente el Sr. Nieves, pone de manifiesto que se abstendrá en esta Moción, no obstante dice que en lugar de establecer una Ruta Británica se debería rendir homenaje a los mineros explotados por los ingleses.

Por I.U. el Sr. Rodríguez Donaire insiste en decir que la Moción es demagógica y sin sentido y que la única propuesta que el P.P. ha hecho en la crisis de la minería es que la Diputación se haga cargo de todo esto, cuando no se ha dado el mismo tratamiento a la minería de Huelva que a la del Carbón. Termina pidiendo al P.P. que reflexione sobre su propuesta y traiga otra nueva en la línea que ha expuesto al principio de su intervención y en la línea que dice el Sr. Prieto, es decir una propuesta que sea coherente.

Por el Grupo Popular el Sr. Barragán dice que el Partido Popular trae un tema que le compete a la Diputación Provincial y que es de la Provincia de Huelva. Se trata de tomar una decisión sobre la línea, si interesa al equipo de gobierno, y hacerse con la titularidad de la misma por 35 millones de Ptas., que es una cantidad perfectamente asumible. Es una propuesta que puede ser buena para la provincia, para la comarca, para el desarrollo turístico. para el desarrollo económico. Pide al equipo de gobierno que gestione y trabaje por el desarrollo turístico siendo una propuesta positiva y razonable, pregunta por qué no se vota a favor esta iniciativa. Si gobernara el P.P., dice

E. Local: 0221000 – CIF: P-2100000-E – Avda. Martín Alonso Pinzón, 9 – Apdo. de Correos 214 – C. Postal 21003 – Teléf.: 959 494 600

esto sería una realidad. Termina insistiendo en que se trabaje por esto, y reiterando los puntos de la moción y pidiendo que se hagan convenios con todas las administraciones y con la Unión Europea para conseguirlo, pero lo que ocurre, dice, es que el P.S.O.E. no creyó en la Línea Huelva a Zafra y tampoco cree en el ferrocarril minero.

El Sr. Prieto contesta que estarían dispuestos a comprometerse a financiar los 35 millones de la Línea si el Gobierno de la Nación se compromete a financiar el resto del Plan que es necesario. Se refiere a la Fundación de Ferrocarriles entre cuyas funciones está la de velar por el patrimonio histórico del ferrocarril y las de mantener y enriquecer los fondos museísticos del ferrocarril y promover su exposición pública, para ello la Fundación promoverá los acuerdos necesarios con instituciones y empresas que garanticen la mayor difusión de los fondos. En Denia dice, hay un tren turístico patrocinado la Fundación de la Red de Ferrocarriles Españoles. Reitera que el 22 de Agosto lo que salió en prensa es que estaba trabajando con el Ayuntamiento de Tharsis para hacer algo parecido a los de Riotinto, entonces no se hablaba de desmantelamiento de la vía y sobre la financiación le dice que se podría proceder como el IFA. Termina proponiéndole que para el próximo Pleno presenten una Moción para que esta Diputación pague los recibos de la luz de los accesos de la autovía y del Puente de la Gaviota<sup>289</sup>.

Por 16 votos en contra (13 P.S.O.E. y 3 I.U.), 5 votos a favor (5 P.P.), la Diputación rechaza la Moción presentada por el Grupo Popular sobre la Línea de Ferrocarril Tharsis – Corrales.

EL SECRETARIO,



Diputación de Huelva  
SECRETARÍA - GENERAL

---

<sup>289</sup> N. del autor: Se refiere al puente de la autopista A49 sobre el río Odiel, cuya estructura se asemejaría a una gaviota (al parecer, la del logo del Partido Popular).



## Anexo 12. Tharsis. Anuncio de Exposición Pública

La Entidad Local Autónoma de Tharsis, c/ Colón, s/n y tfno. 959 39 76 20/ fax 959 39 78 96.

Por Resolución de la Alcaldía de fecha 23 de abril de 2008, ha sido aprobado el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares y de Prescripciones Técnicas que ha de regir en el contrato de servicios para RESTAURACIÓN DE DOS LOCOMOTORAS DE VAPOR DEL SIGLO XIX Y UN TRACTOR DIÉSEL por procedimiento abierto mediante concurso.

Proceder a la exposición pública del anuncio de licitación del contrato de servicios para RESTAURACIÓN DE DOS LOCOMOTORAS DE VAPOR DEL SIGLO XIX Y UN TRACTOR DIÉSEL por procedimiento abierto mediante concurso en el BOP con una antelación mínima de quince días al señalado como el último para la admisión de proposiciones según lo dispuesto en el artículo 78 en la LCAP. Cuyo contenido es el siguiente:

1. Entidad adjudicadora
  - a) Organismo: Entidad Local Autónoma de Tharsis
  - b) Dependencia que tramita el expediente: Secretaría
2. Objeto del contrato.
  - a) Descripción del objeto: Restauración de dos locomotoras de vapor del siglo XIX y un tractor diésel.
  - b) Plazo de ejecución o fecha límite de entrega (meses): 6 meses
3. Procedimiento y forma de adjudicación.
  - a) Procedimiento: abierto
  - c) Forma: concurso
4. Presupuesto base de licitación.

Importe total: 86.652,00 €, financiación fondos estructurales.
5. Garantía provisional.
6. Obtención de documentación e información.
  - a) Entidad: Entidad Local Autónoma de Tharsis.
  - b) Domicilio: c/ Colón, s/n
  - c) Localidad y Código Postal: Tharsis, 21530
  - d) Teléfono: 959 39 76 20
  - e) Telefax: 959 39 78 96
  - f) Fecha límite de obtención de documentos e información: quince días naturales desde su publicación en el BOP.
7. Presentación de ofertas o de las solicitudes de participación.
  - a) Fecha límite de presentación: quince días naturales desde su publicación en el BOP.

b) Documentación a presentar: la requerida en el Pliego de Condiciones

c) Lugar de presentación: Entidad Local Autónoma de Tharsis

8. Apertura de las ofertas.

a) Entidad: Entidad Local Autónoma de Tharsis.

En Tharsis, a 25 de abril de 2008. EL ALCALDE.-

Fdo.: Lorenzo Gómez Volante.

Fuente: Boletín Oficial de la Provincia de Huelva (BOPH), Nº. 86, 7 de Mayo de 2008, p.4593.

Nota: finalizado el plazo para la presentación de ofertas (o de solicitudes de participación) apareció publicado un “anuncio de rectificación de errores” en el BOPH, Núm. 101, de 28 de Mayo de 2008, p.5479-9, donde se especifica que el objeto del contrato es “recuperación de locomotora Corrales y vagones de pasajeros” y no el previamente declarado.

### Anexo 13. Entidad Local Autónoma Tharsis. Anuncio

Por Acuerdo del Pleno de fecha 2 de junio de 2007, ha sido aprobada la enajenación por subasta del bien mueble, traviesas y raíles existentes en el tramo del ferrocarril de Tharsis desde la estación de San Bartolomé de la Torre hasta el Río Odiel, junto con el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares que ha de regir la adjudicación.

Se publica en el Boletín Oficial de la Provincia de Huelva, por plazo de quince días, el anuncio de licitación del contrato de enajenación de las traviesas y raíles existentes en el tramo del ferrocarril de Tharsis desde la estación de San Bartolomé de la Torre hasta el Río Odiel por subasta, cuyo contenido es el siguiente:

1. Entidad adjudicadora.

- a) Organismo: Entidad Local Autónoma de Tharsis
- b) Dependencia que tramita el expediente: Secretaria

2. Objeto del contrato.

El objeto del contrato es la enajenación de las traviesas y raíles existentes en el tramo del ferrocarril de Tharsis desde la estación de San Bartolomé de la Torre hasta el Río Odiel propiedad de esta Entidad.

La validez de dicha enajenación queda supeditada a la ratificación por el Ayuntamiento de Alosno, en virtud de lo establecido en el apartado d) del artículo 63 del Reglamento orgánico Municipal del Ayuntamiento de Alosno (Huelva).

3. Tramitación, procedimiento y forma de adjudicación.

- a) Tramitación: Ordinaria
- b) Procedimiento: Abierto
- c) Forma: Subasta

4. Presupuesto base de licitación. Importe total: 401.000,00 €.

5. Garantías.

- a) Provisional: 3%
- b) Definitiva: 5%

6. Obtención de documentación e información.

- a) Entidad: Ayuntamiento de Tharsis
- b) Domicilio: c/. Colón, s/n.
- c) Teléfono y fax: 9593976201 959397896
- d) Fecha límite de obtención de documentos e información:

7. Presentación de ofertas.

- a) Fecha límite de presentación: QUINCE DÍAS contados a partir del siguiente a la publicación en este Boletín.
- b) Documentación a presentar: la requerida en el Pliego de Condiciones
- c) Lugar de presentación: Ayuntamiento de Tharsis

8. Apertura de las ofertas.

- a) Entidad: Ayuntamiento de Tharsis
- b) Fecha: a los cinco días de su publicación en el BOP
- c) Hora: 12:00

9. Gastos de anuncios: por cuenta del adjudicatario.

11. Modelo de proposición.

«D.\_\_\_\_\_, con domicilio a efecto de notificaciones en\_\_\_\_\_,  
c/\_\_\_\_\_, nº\_\_\_\_, con DNI n.º\_\_\_\_, en representación de la  
Entidad\_\_\_\_\_, con CIF nº\_\_\_\_\_, enterado de la convocatoria de  
subasta\_\_\_\_\_ manifiesta que conoce y acepta el Pliego de  
Cláusulas Administrativas Particulares que rige la subasta, y ofrece por el citado bien la  
cantidad de\_\_\_\_\_ €».

Lugar, fecha y firma».

En Tharsis, a 2 de julio de 2008.- El Alcalde, Fdo.: Lorenzo Gómez Volante.

Fuente: Boletín Oficial de la Provincia de Huelva, Nº. 137, 17 de Julio de 2008, p.7565-6.

## Anexo 14. Carta del Delegado del Gobierno de la Junta de Andalucía en Huelva

**JUNTA DE ANDALUCÍA****CONSEJERÍA DE GOBERNACIÓN**El Delegado del Gobierno de la Junta de Andalucía  
en Huelva

Manuel Alfonso Jiménez

Huelva, 30 de julio de 2009

**FUNDACIÓN RÍO TINTO**  
**Plaza del Museo s/n**  
**21660-MINAS DE RIOTINTO**

Mediante la presente, deseo expresar mi total respaldo a Fundación Río Tinto en su candidatura a la 1ª Edición de los Premios convocados por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino por su gran labor contribuyendo a generar empleo, riqueza y bienestar en el medio rural, desarrollando actividades y proyectos que revierten positivamente en el uso sostenible de la biodiversidad, en la conservación del patrimonio natural, cultural y etnográfico, mejorando así la calidad de vida de los habitantes de la zona.

Fundación Río Tinto es un ejemplo de originalidad e innovación en la aplicación de modelos de negocios basados en la gestión sostenible de los recursos naturales que refuerzan la solidez y la competitividad del tejido empresarial en el medio rural.

Su trabajo, experiencia e influencia son hoy por hoy referencia para otros territorios con una dinámica similar, sirviendo de estímulo y ejemplo.

Por último, reiteramos nuestro total apoyo a Fundación Río Tinto convencido de que todo su trabajo se ha consolidado como una de las vías de desarrollo de la Comarca Minera Onubense.

**Fdo. Manuel Alfonso Jiménez**



## Referencias

---





- Alfrey, J. and Putnam, T., 1992. *The Industrial Heritage*. London: Routledge.
- Almonte Hoy, 2006. Medalla de oro para la Virgen del Rocío. *Almonte Hoy. Publicación municipal de información*, Nº. 448. abril. Disponible en [http://www.almontealdia.com/gallery2/main.php?g2\\_view=core.DownloadItem&g2\\_itemId=813](http://www.almontealdia.com/gallery2/main.php?g2_view=core.DownloadItem&g2_itemId=813) [Consultado el 18 de diciembre de 2009].
- Anheier, H.K., 2005. *Nonprofit organizations: theory, management, policy*. Oxon: Routledge.
- Appleton, J.H., 1970. *Disused Railways in the Countryside of England and Wales*. London: Countryside Commission.
- Asociación para el Desarrollo Rural Integral de la Costa Occidental de Huelva (Adricoh), 2005. *Programa de Desarrollo Endógeno de Zonas Rurales de Andalucía (PRODER Andalucía)*. Disponible en <http://www.adricoh.com> [Consultado el 17 de septiembre de 2005].
- Atterbury, P., 2007. *Along Lost Lines*. Devon: David & Charles.
- Automobile Association, 2005. *AA the Best of Britain's Steam Railways*. Cheadle.
- Ayuntamiento de Lepe, 2009. *Romería de la Bella 2009, del 8 al 11 de mayo, programa de cultos y actos (...)*. Disponible en <http://www.lepe.es/tramites-y-gestiones/base-documental/repositorio-de-documentos/cultura/romeria-de-la-bella-2009> [Consultado el 14 de diciembre de 2009].
- Ayuntamiento de Tharsis, 2009. *Ayuntamiento de Tharsis – Recursos*. Disponible en <http://www.minasdetharsis.org/index.php?id=1063> [Consultado el 29 de julio de 2009].
- Baena, F., 2007. Colonialismo y comunicación. La política informativa de la compañía británica en las minas de Riotinto, Huelva (1913-1920). *ZER, revista de estudios de comunicación*. Núm. 23, noviembre. Disponible en [http://www.ehu.es/zer/zer23/ZER23\\_baena.pdf](http://www.ehu.es/zer/zer23/ZER23_baena.pdf) [Consultado el 26 de agosto de 2009].
- Barrón de Angoiti, I, 1987. El ferrocarril en Huelva. *Trenes de Hoy*, (tercer trimestre) 49-60.
- Basu, K., Jones, E. and Schlicht, E., 1987. The Growth and Decay of Custom: The Role of the New Institutional Economics in Economic History. *Explorations in Economic History*, 24, 1-21. Disponible en

[http://mpa.ub.uni-muenchen.de/3790/1/MPRA\\_paper\\_3790.pdf](http://mpa.ub.uni-muenchen.de/3790/1/MPRA_paper_3790.pdf)

[Consultado el 4 de mayo de 2010].

BBC, 2008. *Nigerian accused of 'juju' theft*. *BBC News*, 20 de agosto.

Disponible en <http://news.bbc.co.uk/go/pr/fr/-/1/hi/world/africa/7572979.stm> [Consultado el 20 de agosto de 2008].

Becker, G.S. and Stigler, G.J., 1977. *De Gustibus non Est Disputandum*. *American Economic Review*, 67, 76-90. Disponible en

<http://www.jstor.org/stable/1807222> [Consultado el 4 de mayo de 2010].

Becker, G.S., 1964. *Human Capital*, New York: Columbia University Press

Bell, J., 1999. *Doing your Research Project. A guide for first-time researchers in education and science*. Buckingham: Open University Press.

Benhamou, F., 1996. *l'Économie de la Culture*. Paris: Editions la Découverte.

- 2003. Heritage. In: Towse, R. ed. *A Handbook of Cultural Economics*. Cheltenham: Edward Elgar. Disponible en [http://publishing.eur.nl/ir/repub/asset/789/TOWSE%20EBOOK\\_pages0267-0274.pdf](http://publishing.eur.nl/ir/repub/asset/789/TOWSE%20EBOOK_pages0267-0274.pdf) [Consultado el 28 de abril de 2010].

Biddle, G., 2003. Railways, their Builders, and the Environment. En: Evans, A.K.B. and Gough, J.V. *The Impact of the Railway on Society in Britain. Essays in honour of Jack Simmons*. Aldershot: Ashgate, 117-128.

Blaug, M., 1976. *The Economics of the Arts*. London: Martin Robertson & Co. Ltd.

- 1992. *The methodology of economics. Or how economists explain*. Cambridge: Cambridge University Press.
- 2001. Where are we now on Cultural Economics? *Journal of Economic Surveys*, 15 (2), 123-143.

Bluebell Railway plc, 2008. *Offer for Sale of Shares*. Uckfield: Bluebell Railway plc.

Bluebell Railway, 2009. *The Volunteer Guide*. Uckfield: Bluebell Railway Preservation Society.

Body, G., 1981. *An Illustrated History of Preserved Railways*. London: Moorland.

Bogiazides, N., Kotsiou, E. and Vougioukas, M., 2005. The Regional Impact of Heritage Railways. In: *45th Congress of the European Regional Science Association*, 23-27 August 2005 Amsterdam. Disponible en

[http://www.feweb.vu.nl/ersa2005/final\\_papers/407.pdf](http://www.feweb.vu.nl/ersa2005/final_papers/407.pdf) [Consultado el 5 de febrero de 2010].

Bolt, C., 29 de octubre de 2007. *The application of safety verification in the heritage railway sector*. Carta a Morgan, D.T. Disponible en [http://www.rail-reg.gov.uk/upload/pdf/heritage\\_let-saf\\_ver-291007.pdf](http://www.rail-reg.gov.uk/upload/pdf/heritage_let-saf_ver-291007.pdf) [Consultado el 23 de abril de 2009].

Boniface, P. and Fowler, P.J., 1993. *Heritage and Tourism in the "global village"*. London: Routledge.

Bradley, S., 2007. *St Pancras Station (Wonders of the World)*. London: Profile Books.

Brenan, G., 1963. *South from Granada*. London: Penguin Books.

Briggs, A., 1991. *A Social History of England*. London: Penguin Books.

British Railways Board (BRB), 1963a. *The Reshaping of British Railways - Part 1: Report*. London: Her Majesty's Stationary Office. Disponible en <http://www.railwaysarchive.co.uk/docSummary.php?docID=13> [Consultado el 5 de diciembre de 2009].

- 1963b. *The Reshaping of British Railways - Part 2: Maps*. London: Her Majesty's Stationary Office. Disponible en <http://www.railwaysarchive.co.uk/docSummary.php?docID=35> [Consultado el 5 de diciembre de 2009].

BRPS, 2009a. *Extending the Bluebell Railway*. Uckfield: Bluebell Railway Preservation Society (BRPS). Disponible en <http://www.bluebell-railway.co.uk/bluebell/extend.html> [Consultado el 2 de diciembre de 2009].

- 2009b. *Bluebell Railway Preservation Society*. Uckfield: Bluebell Railway Preservation Society (BRPS). Disponible en <http://www.bluebell-railway.co.uk/bluebell> [Consultado el 2 de diciembre de 2009].

BU, 2008. *BU guide to citation in the Harvard style Brief Guide*. Bournemouth: Bournemouth University. Disponible en [http://www.bournemouth.ac.uk/library/citing\\_references/docs/Citing\\_References.pdf](http://www.bournemouth.ac.uk/library/citing_references/docs/Citing_References.pdf) [Consultado el 23 de febrero de 2009].

Buchanan, J.M., 1994. *Ethics and Economic Progress*. Norman and London: University of Oklahoma Press.

- Burman, P. 1997. Philosophies for conserving the railway heritage. *En*: Burman, P. and Stratton, M. eds. *Conserving the Railway Heritage*. London: E & FN Spon, 18-33.
- Butcher, A.C., 2009. *Railways Restored 2009*. Hershham: Ian Allan Publishing.
- Callaghan, B., 2006. *A Farewell to Trains*. London: Health and Safety Commission (HSC). Disponible en <http://www.hse.gov.uk/aboutus/speeches/trains.pdf> [Consultado el 23 de abril de 2009].
- Cámara, A., 2009. "Hay que recuperar y difundir" el patrimonio inglés en la provincia. *Huelva Información*, 8 de agosto.
- Capel, H., 1996. La rehabilitación y el uso del patrimonio histórico industrial. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 29, 19-50. Disponible en <http://ddd.uab.cat/pub/dag/02121573n29p19.pdf> [Consultado el 23 de abril de 2009].
- Carrasco Martiáñez, I., 2000. El ferrocarril y la mina. Guía oficial del XXXVIII Congreso de la Federación Española de Asociaciones de Amigos del Ferrocarril. *Garrat*, 4, 9-10.
- 2007. Introducción. *En*: Romero, E. (dir.) *Los ferrocarriles en la provincia de Huelva. Un recorrido por el pasado*. Huelva: Universidad de Huelva, 26-27.
- Carreras, A., 1999. Los ferrocarriles en Europa: algunas perspectivas históricas. *En*: Muñoz Rubio, M., et al. eds. *Siglo y medio del ferrocarril en España 1848-1998. Economía, industria y sociedad*. Octubre de 1998 Alicante. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 33-53.
- Carter, I., 2001. *Railways and culture in Britain. The epitome of modernity*. Manchester: Manchester University Press.
- Casey, B., Dunlop, R. and Selwood, S., 1996. *Culture as Commodity? The Economics of the Arts and Built Heritage in the UK*. London: Policy Studies Institute.
- Casson, M., 2006. Culture and Economic Performance. *En*: Ginsburgh, V. and Throsby, D. eds.: *Handbook of the Economics of Art and Culture, Vol. 1*. Amsterdam: Elsevier, 359-97.
- Castells, M., 1997. *La era de la información. Economía, sociedad y cultura*. Vol. 1 *La sociedad red*. Madrid: Alianza Editorial.

CCE, 1994. *Le tourisme culturel en Europe*. Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes.

Cejudo Sánchez, J., 2000. Guía oficial del XXXVIII Congreso de la Federación Española de Asociaciones de Amigos del Ferrocarril. *Garrat*, 4, 2.

Clark, K., 2001. From regulation to participation: cultural heritage, sustainable development and citizenship. *En: Forward Planning: the Function of Cultural Heritage in a Changing Europe*. Strasbourg: Council of Europe, ECC-PAT (2001) 16. Disponible en [http://www.coe.int/t/dg4/Source/Resources/Publications/Heritage/ECC-PAT\(2001\)161\\_EN.pdf](http://www.coe.int/t/dg4/Source/Resources/Publications/Heritage/ECC-PAT(2001)161_EN.pdf) [Consultado el 9 de noviembre de 2009].

Clavero Arévalo, M., 1985. Andalucía y la Reforma Ferroviaria. *ABC Sevilla*, 20 de enero.

Connor, S. 1997. *Postmodernist culture: an introduction to theories of the contemporary*. Oxford: Wiley-Blackwell

Consejería de Cultura, 2007. *Plan Estratégico para la Cultura en Andalucía (PECA)*. Disponible en <http://www.juntadeandalucia.es/cultura/web/servlet/download?up=29319> [Consultado el 18 de diciembre de 2009].

Consejería de Economía y Hacienda (CEH), 2003. *Informe Económico de Andalucía 2002*. Sevilla: CEH. Disponible en <http://www.juntadeandalucia.es/economia/hacienda/economia/situacion/informes/informe2002/informe02.pdf> [Consultado el 6 de mayo de 2010].

Consejería de Turismo, Comercio y Deporte (CTCD), 2006. *Orden de 9 de noviembre de 2006, por la que se articula la Estrategia de Turismo Sostenible de Andalucía y se instrumentan medidas para su desarrollo* (BOJA Núm. 239 de 13 de diciembre de 2006, p.129). Disponible en <http://www.juntadeandalucia.es/boja/boletines/2006/239/d/updf/boletin.239.pdf> [Consultado el 4 de mayo de 2010].

- 2007. *Plan General del Turismo Sostenible de Andalucía 2008-2011. Memoria Informativa*. Disponible en [http://www.juntadeandalucia.es/turismocomercioydeporte/export/sites/ctcd/archivos/planificacion/turismo/531\\_mem\\_informativa\\_pgtsa.pdf](http://www.juntadeandalucia.es/turismocomercioydeporte/export/sites/ctcd/archivos/planificacion/turismo/531_mem_informativa_pgtsa.pdf) [Consultado el 18 de diciembre de 2009].

Consejería de Turismo, Comercio y Transportes (CTCT), 1984. *Documentación previa para la Sesión Informativa de la Comisión*

*Parlamentaria de Turismo, Comercio y Transportes sobre "Problemática del Cierre de Líneas Férreas en Andalucía"*. Sevilla: CTCT.

Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía (CGJA), 2007. *Proyecto de Ley de Patrimonio Histórico de Andalucía*. Sevilla: Boletín Oficial del Parlamento de Andalucía (BOPA) núm. 659, de 9 de mayo de 2007; Expte. 7-07/PL-000005. Disponible en <http://www.parlamentodeandalucia.es/webdinamica/portal-web-parlamento/pdf.do?tipodoc=bopa&id=17873> [Consultado el 18 de diciembre de 2009].

Consejo de las Comunidades Europeas, 1991. *Resolución del Consejo y de los Ministros de Cultura Reunidos en el seno del Consejo de 14 de Noviembre de 1991 sobre Redes Culturales Europeas (91/C 314/01)*. Luxemburgo: Oficina Oficial de Publicaciones de las Comunidades Europeas. Disponible en <http://eur-lex.europa.eu/Notice.do?mode=dbl&lng1=en,es&lang=&lng2=da,de,el,en,es,fr,it,nl,pt,&val=174683:cs&page=&hwords=null> [Consultado el 3 de enero de 2010].

Corinne, P., 2010. Beyond the rhetoric: negotiating the politics and realising the potential of community-driven heritage engagement. *International Journal of Heritage Studies*, 16 (1), 107-122. InformaWorld [Online]. DOI: 10.1080/13527250903441812 [Consultado el 21 de febrero de 2010].

Cossons, N. ed., 2000. *Perspectives on Industrial Archaeology*. London: The Science Museum.

Cossons, N., 1997. An agenda for the railway heritage. En: Burman, P. and Stratton, M. eds. *Conserving the Railway Heritage*. London: E & FN Spon, 3-17.

Coulls, A., 1999. *Railways as World Heritage Sites*. Paris: International Council on Monuments and Sites (ICOMOS). Disponible en <http://www.icomos.org/studies/railways.pdf> [Consultado el 28 de octubre de 2009].

Council of Europe (CoE), 1996a. *Helsinki Declaration on the Political Dimension of Cultural Heritage Conservation in Europe*. Strasbourg: Council of Europe, CM(96)97, Appendix II, 20-3. Disponible en <https://wcd.coe.int/com.instranet.InstraServlet?command=com.instranet.CmdBlobGet&InstranetImage=259999&SecMode=1&DocId=546330&Usage=2> [Consultado el 5 de diciembre de 2009].

- 1996b. *Resolution No. 2. The Cultural Heritage as a Factor of Sustainable Development*. Strasbourg: Council of Europe, CM(96)97, Appendix II, 26-7. Disponible en <https://wcd.coe.int/com.instranet.InstraServlet?command=com.instranet.CmdBlobGet&InstranetImage=259999&SecMode=1&DocId=546330&Usage=2> [Consultado el 5 de diciembre de 2009].
- 2001. *Portorož Declaration on the Role of Voluntary Organisations in the Field of Cultural Heritage*. Strasbourg: Council of Europe. Disponible en <http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=9398&lan=fi> [Consultado el 14 de diciembre de 2009].
- 2003. *Recommendation Rec(2003)1 of the Committee of Ministers to member states on the promotion of tourism to foster the cultural heritage as a factor for sustainable development*. Strasbourg: Council of Europe. Disponible en <https://wcd.coe.int/ViewBlob.jsp?id=2321&SourceFile=1&&BlobId=528667&DocId=2266&Index=no> [Consultado el 9 de diciembre de 2009].
- 2005a. *Framework Convention on the Value of Cultural Heritage for Society*. Strasbourg: Council of Europe, CETS No. 199. Disponible en <http://conventions.coe.int/Treaty/EN/Treaties/Word/199.doc> [Consultado el 29 de abril de 2010].
- 2005b. *Explanatory Report to the Framework Convention on the Value of Cultural Heritage for Society*. Strasbourg: Council of Europe, CETS No. 199. Disponible en <http://conventions.coe.int/Treaty/en/Reports/Html/199.htm> [Consultado el 3 de noviembre de 2009].
- 2007. *The Europe of cultural co-operation: Cultural Heritage*. Disponible en [http://www.coe.int/T/E/Cultural\\_Co-operation/Heritage](http://www.coe.int/T/E/Cultural_Co-operation/Heritage) [Consultado el 16 de agosto de 2007].
- 2009a. *The future of cultural tourism – towards a sustainable model – Recommendation 266 (2009). Explanatory memorandum*. Strasbourg: Council of Europe, CPR(16)4REP. Disponible en <https://wcd.coe.int/ViewDoc.jsp?id=1399683&Site=COE> [Consultado el 3 de enero de 2010].
- 2009b. *The future of cultural tourism – towards a sustainable model – Recommendation 266 (2009) of the Congress of Local and Regional Authorities of the Council of Europe*. Strasbourg: Council of

- Europe, CM/Cong(2009)Rec266 final. Disponible en <https://wcd.coe.int/ViewDoc.jsp?id=1509517&Site=CM> [Consultado el 15 de diciembre de 2009].
- Cuéllar Villar, D., 2003. La vía estrecha en Andalucía: desarticulación territorial y entorno urbano. *III Congreso de Historia Ferroviaria*. 23-26 de septiembre de 2003. Gijón. Disponible en <http://www.docutren.com/archivos/gijon/pdf/sa2.pdf> [Consultado el 18 de diciembre de 2009].
- 2005. La vía estrecha en Andalucía: de los ciclos mineros al desarrollo urbano. *En: Muñoz Rubio, M. dir. Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Dalton, T.R. and Coats, R.M., 2000. Could institutional reform have saved Easter Island? *Journal of Evolutionary Economics*, 10: 489–505. Disponible en <http://www.springerlink.com/content/2g7p0xxau7l8la9g> [Consultado el 19 de febrero de 2010].
- Davies, H., 2002. *A Walk Along the Tracks: Britain's Disused Railway Lines*. London: Orion Books Ltd.
- De Haan, D., 2006. UK Industrial Heritage Visitor Figures. *Artículo presentado en la II Conferencia Anual de la ERIH, 6-7 septiembre 2006 Zaanse Schans, Zaandam, (NL)*. Disponible en [http://www.erih.net/nc/download/information/tagungsdokumentationen.html?tx\\_abdownloads\\_pi1%5Baction%5D=getviewclickeddownload&tx\\_abdownloads\\_pi1%5Buid%5D=56&tx\\_abdownloads\\_pi1%5Bcid%5D=3179](http://www.erih.net/nc/download/information/tagungsdokumentationen.html?tx_abdownloads_pi1%5Baction%5D=getviewclickeddownload&tx_abdownloads_pi1%5Buid%5D=56&tx_abdownloads_pi1%5Bcid%5D=3179) [Consultado el 22 de febrero de 2009].
- De las Revillas, E.A., 19 de febrero de 2010. Registro de salida Núm. 2487 del 22 de febrero. *JAM/vII (E/164)*. Notificación a Muriel, M.
- Del Río Sánchez, A., 2009. *Persecución, secuestro y censura del filme Rocío de Fernando Ruiz Vergara*. Disponible en <http://www.todoslosnombres.org/doc/documentos/documento338.pdf> [Consultado el 31 de agosto de 2009].
- Delgado Cabeza, M., 2001. Estructuras condicionantes de la identidad andaluza. Estructuras económico-sociales. *En: Defensor del Pueblo Andaluz, ed. La identidad del pueblo andaluz*. Sevilla: Defensor del Pueblo Andaluz. Disponible en [http://www.defensor-and.es/informes\\_y\\_publicaciones/otras\\_publicaciones/otros\\_documentos/informe\\_0000/descargas/IDENTIDA.DOC](http://www.defensor-and.es/informes_y_publicaciones/otras_publicaciones/otros_documentos/informe_0000/descargas/IDENTIDA.DOC) [Consultado el 21 de febrero de 2010].



*Des trains pas comme les autres – Andalousie*, 2004. Film. Dirigido por Bernard d'Abrigeon. Andalucía: France 2. Disponible en <http://cid-0d39e03f3e20496b.skydrive.live.com/redir.aspx?resid=D39E03F3E20496B!204> [Consultado el 4 de mayo de 2010].

*Devil's Dyke - A Victorian Pastime*, 1979. Film. Dirigido por John Payne. UK: Paul Clark & John Payne.

Dimaggio, P., 2003. Book Review. *Journal of Cultural Economics*, 27: 73-75. Disponible en DOI: 10.1023/A:1021567916234 [Consultado el 4 de mayo de 2010].

Divall, C. and Scott, A., 2001. *Making History in Transport Museums*. Leicester: Leicester University Press.

- 2003. Transport Museums and the Public Appreciation of the Past. En: Evans, A.K.B. and Gough, J.V. *The Impact of the Railway on Society in Britain. Essays in honour of Jack Simmons*. Aldershot: Ashgate, 259-268.

Domínguez, I., 2008. Cajasol colabora con la escultura del Rocío. *Odie/ Información*, 17 de enero, p.19.

Dufretelle, F., 2002. Perspectives on Cooperation between State and Private Societies in Development of Heritage Railways in France. *Japan Railway & Transport Review*, 30, 30-34. Disponible en [http://www.irtr.net/jrtr30/pdf/f30\\_duf.pdf](http://www.irtr.net/jrtr30/pdf/f30_duf.pdf) [Consultado el 4 de mayo de 2010].

Dunstone, D., 2007. *For the Love of Trains: The Story of British Tram and Railway Preservation*. Hersham: Ian Allan Publishing.

Dziembowska, J. and Funck, R., 2000. Cultural Activities as a Location Factor in European Competition between Regions: Concepts and Some Evidence. *Annals of Regional Science*, 34, 1-12. Disponible en DOI:10.1007/s001680050123 [Consultado el 4 de mayo de 2010].

Echensperger, H., 2002. Heritage Railways on the Brink of Commercial Operation. *Japan Railway & Transport Review*, 30, 23-29. Disponible en [http://www.irtr.net/jrtr30/pdf/f23\\_ech.pdf](http://www.irtr.net/jrtr30/pdf/f23_ech.pdf) [Consultado el 18 de diciembre de 2009].

Edwards, J.A. and Llurdés, J.C., 1996. Mines and Quarries. Industrial Heritage Tourism. *Annals of Tourism Research*, Vol. 23, No. 2, p.341-363. Disponible en DOI:10.1016/0160-7383(95)00067-4 [Consultado el 4 de mayo de 2010].

EFE, 2008. Un tren turístico recorrerá El Guadiato a partir del 2011. *Diario Córdoba*, 14 de 06. Disponible en <http://www.diariocordoba.com/noticias/noticia.asp?pkid=411993> [Consultado el 28 de enero de 2010].

Eggertsson, T., 1990. *Economic behavior and institutions*. Cambridge: Cambridge University Press.

Eggertsson, T., 2008. *Imperfect institutions: possibilities and limits of reform*. Ann Arbor: The University of Michigan Press.

El Mundo Huelva Noticias (HN), 2002. La Junta inscribirá en el Patrimonio Histórico bienes de dos compañías mineras. *El Mundo (HN)*, 18 de diciembre.

*El último tren*, 1990. González Sánchez, M.A. España: documental aficionado. Disponible en <http://video.google.es/videoplay?docid=-925978439510782157> [Consultado el 21 de julio de 2009].

Eliot, T.S., 1962. *Notes towards the definition of culture*. London: Faber & Faber.

*Enginemen*, 1959. Film. Dirigido por Michael Grigsby. UK: British Film Institute. Disponible en <http://www.youtube.com/watch?v=gi6GjTmW2IO> [Consultado el 4 de mayo de 2010].

English Heritage (EH), 2008. *Heritage Counts 2008*. Disponible en [http://www.english-heritage.org.uk/hc/upload/pdf/HC08\\_National\\_Acc.pdf?1260360565](http://www.english-heritage.org.uk/hc/upload/pdf/HC08_National_Acc.pdf?1260360565) [Consultado el 16 de febrero de 2009].

- 2009a. *Heritage Counts 2009*. Disponible en [http://www.english-heritage.org.uk/hc/upload/pdf/HC09\\_England\\_Acc.pdf?1261052381](http://www.english-heritage.org.uk/hc/upload/pdf/HC09_England_Acc.pdf?1261052381) [Consultado el 17 de diciembre de 2009].
- 2009b. *Heritage Counts 2009. Understanding the Assets*. Disponible en [http://www.english-heritage.org.uk/hc/upload/xls/understanding\\_the\\_assets\\_national.xls?1261285729](http://www.english-heritage.org.uk/hc/upload/xls/understanding_the_assets_national.xls?1261285729) [Consultado el 20 de diciembre de 2009].
- 2009c. *Heritage Counts 2009. Caring and Sharing*. Disponible en [http://www.english-heritage.org.uk/hc/upload/xls/Caring\\_and\\_Sharing\\_national.xls?1261285729](http://www.english-heritage.org.uk/hc/upload/xls/Caring_and_Sharing_national.xls?1261285729) [Consultado el 20 de diciembre de 2009].
- 2009d. *Heritage Counts 2009. Using and Benefiting*. Disponible en [http://www.english-heritage.org.uk/hc/upload/xls/Using\\_and\\_Benefiting\\_national.xls?1261285729](http://www.english-heritage.org.uk/hc/upload/xls/Using_and_Benefiting_national.xls?1261285729) [Consultado el 20 de diciembre de 2009].

[heritage.org.uk/hc/upload/xls/using\\_and\\_benefiting\\_national.xls?1261285729](http://heritage.org.uk/hc/upload/xls/using_and_benefiting_national.xls?1261285729) [Consultado el 20 de diciembre de 2009].

Escalera Reyes, J., 2001. Formas de sociabilidad. Fiestas y religiosidad. En: Defensor del Pueblo Andaluz, ed. *La identidad del pueblo andaluz*. Sevilla: Defensor del Pueblo Andaluz. Disponible en [http://www.defensor-and.es/informes\\_y\\_publicaciones/otras\\_publicaciones/otros\\_documentos/informe\\_0000/descargas/IDENTIDA.DOC](http://www.defensor-and.es/informes_y_publicaciones/otras_publicaciones/otros_documentos/informe_0000/descargas/IDENTIDA.DOC) [Consultado el 21 de febrero de 2010].

España. Anuncio de 28 de mayo de 2008, de la Dirección General de Industria, Energía y Minas, por el que se da publicidad a las subvenciones concedidas en materia de Planificación, Desarrollo Energético y Fomento de la Minería, Programa 73A. *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía*, 19 de junio 2008, núm. 121, p.101. Disponible en <http://www.juntadeandalucia.es/boja/boletines/2008/121/d/updf/boletin.121.pdf> [Consultado el 4 de mayo de 2010].

ETC, 2006. *Tourism Trend for Europe*. Bruxelles: European Travel Commission. Disponible en [http://www.etc-corporate.org/resources/uploads/ETC\\_Tourism\\_Trends\\_for\\_Europe\\_09-2006\\_ENG.pdf](http://www.etc-corporate.org/resources/uploads/ETC_Tourism_Trends_for_Europe_09-2006_ENG.pdf) [Consultado el 18 de enero de 2010].

Europa Nostra, 2006. *Position paper on the encouragement of cultural tourism and the mitigation of its effects*. Den Haag: Europa Nostra. [http://www.europanostra.org/UPLOADS/FILS/EN\\_position\\_paper\\_cultural\\_tourism.pdf](http://www.europanostra.org/UPLOADS/FILS/EN_position_paper_cultural_tourism.pdf)

European Commission (EC), 2003. *Using Natural and Cultural Heritage to Develop Sustainable Tourism in non-traditional tourist destinations*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

- 2004. *Challenges for the European Information Society beyond 2005*. Brussels: Commission of the European Communities, COM(2004) 757 final. Disponible en [http://ec.europa.eu/information\\_society/eeurope/i2010/docs/communications/new\\_chall\\_en\\_adopted.doc](http://ec.europa.eu/information_society/eeurope/i2010/docs/communications/new_chall_en_adopted.doc) [Consultado el 8 de enero de 2010].
- 2007. *Strategy for the development of Euro-Mediterranean cultural heritage: priorities from Mediterranean countries (2007–2013)*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, KQ-78-07-124-EN-C. Disponible en <http://www.euromedheritage.net/euroshared/doc/Culture%20strategy%202007%20-%202013.pdf> [Consultado el 25 de mayo de 2010].

- 2009. *Survey on the attitudes of Europeans towards tourism. Analytical report*. Brussels: European Commission, Flash EB No. 258. Disponible en [http://ec.europa.eu/public\\_opinion/flash/fl\\_258\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_258_en.pdf) [Consultado el 18 de enero de 2010].

European Institute of Cultural Routes, 2003. *The Cultural Routes Programme of the Council of Europe*. Disponible en [http://www.seecorridors.eufilebankfile\\_73.pdf](http://www.seecorridors.eufilebankfile_73.pdf) [Consultado el 4 de enero de 2010].

Evans, G., 2008. Entrevista personal, 18 de octubre de 2008. *Museum of Transport*. Glasgow.

Ferneyhough, F., 1975. *The History of Railways in Britain*. Reading: Osprey Publishing Ltd.

Financial Times, 2006. Beware the free lunch. *Financial Times*, May 13.

Finer, S.E., 1997. *The History of Government from the Earliest Times*. Vol. 1-3. Oxford: OUP.

Flores de Frutos, R. y Garriga Polledo, S., 2007. Un índice de dependencia económica entre regiones: el caso de España versus Reino Unido. *Revista ICE*. Núm. 837. Julio-Agosto. Disponible en [http://www.revistasice.com/cmsrevistasICE/pdfs/ICE\\_837\\_249-253\\_4EB21A969779ADB437EC9E15FE7BCDBD.pdf](http://www.revistasice.com/cmsrevistasICE/pdfs/ICE_837_249-253_4EB21A969779ADB437EC9E15FE7BCDBD.pdf) [Consultado el 17 de marzo de 2010].

Font, M.R., 2007. Tenía presiones y perdí la cabeza. *Huelva Información*, 24 de noviembre.

Frischer, B., Niccolucci, F., Ryan, N. and Barceló, J.A., 2001. From CVR to CVRO: the past, present, and future of Cultural Virtual Reality. *BAR International Series*, 2002. Disponible en <http://www.personales.ulpgc.es/mramirez.dch/downloads/17.pdf> [Consultado el 22 de febrero de 2009].

Fukuyama, F., 1992. *The End of History and the Last Man*. New York: Free Press.

  - 1995. *Trust. The Social Virtues and the Creation of Prosperity*. London: Penguin Books.
  - 2002. *Social Capital and Development; The Coming Agenda*.

Fumaroli, M., 2007. *El Estado cultural (ensayo sobre una religión moderna)*. Barcelona: El Acantilado.

Fundación Biodiversidad, 2009. *Bases Regulatoras de la Convocatoria de Premios*. Disponible en <http://www.premiosfundacionbiodiversidad.es/archivos/bases.pdf> [Consultado el 26 de agosto de 2009].

Fundación Río Tinto (FRT), 2009. *Ferrocarril Minero*. Disponible en <http://www.parquemineroderiotinto.com/ferro.html> [Consultado el 25 de agosto de 2009].

García Mateo, J.L., 1999. *Ferrocarril Minero de Riotinto. Material móvil*. Nerva: Asociación de Amigos del Ferrocarril “Cuenca Minera de Río Tinto” y Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

García, S., 2007. Vuelve el tren turístico más lujoso del mundo. *El Correo*, 4 de junio. Disponible en [http://www.elcorreodigital.com/vizcaya/prensa/20070604/otros/vuelve-tren-turistico-lujoso\\_20070604.html](http://www.elcorreodigital.com/vizcaya/prensa/20070604/otros/vuelve-tren-turistico-lujoso_20070604.html) [Consultado el 28 de enero de 2010].

GEP (Groupe Européen du Patrimoine), 1997. *Patrimoine Bâti et Emploi. Contribution du G.E.P. au Livre vert sur la culture, les industries culturelles et l'emploi de la Commission Européenne*. Strasbourg: MIMEO, Conseil de l'Europe.

Gibbard, M. 2009. “Find out more” day. [Presentación en el BBR] (Comunicación personal, 2 de septiembre de 2009).

Ginsburgh, V.A. and Throsby, D. ed., 2006. *Handbook of the Economics of Art and Culture*. Amsterdam: North-Holland.

Glancey, J., 2004. *The train*. London: Carlton Books Ltd.

Goddin, G., 2002. Whose Heritage Railway is it? –A Study of Volunteer Motivation. *Japan Railway & Transport Review*, 32, 46-49. Disponible en [http://www.jrtr.net/jrtr32/pdf/f46\\_god.pdf](http://www.jrtr.net/jrtr32/pdf/f46_god.pdf) [Consultado el 18 de diciembre de 2009].

Goldfinch, A.J. and Semmens, P.W.B., 2004. *How Steam Locomotives Really Work*. Oxford: Oxford University Press.

Goleman, D., 1996. *Emotional Intelligence*. New York: Bantam Books.

Gómez Mendoza, A., 1989. *Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España*. Madrid: Espasa Calpe.

Gómez Pérez, A., 2006. Rosario, la rosa y el Andévalo romántico. *El Mundo (HN)*, 30 de junio.

Gómez, L., 2009. Canal Sur Noticias (CSN). TV, Canal Sur. 2009. 6 de marzo. 14:15 h. Disponible en <http://www.youtube.com/watch?v=s7ZxjBcuMGO> [Consultado el 23 de abril de 2009].

Gourvish, T., 1999. Los ferrocarriles como medio de transporte en Gran Bretaña, 1830-1990. En: Muñoz Rubio, M., et al. eds. *Siglo y medio del ferrocarril en España 1848-1998. Economía, industria y sociedad*. Octubre de 1998 Alicante. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 55-63.

Greffe, X., 2009. Heritage conservation as a driving force for development. In: Council of Europe. *Heritage and beyond*. Strasbourg: Council of Europe Publishing, p.101-112. Disponible en [http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/heritage/Identities/PatrimoineBD\\_en.pdf](http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/heritage/Identities/PatrimoineBD_en.pdf) [Consultado el 3 de enero de 2010].

Guiso, L., Sapienza, P. and Zingales, L., 2006. Does Culture Affect Economic Outcomes? *Journal of Economic Perspectives*, 20 (2), 23-48. Disponible en <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.81.8456&rep=rep1&type=pdf> [Consultado el 4 de enero de 2010].

Halsall, D.A. y Hill, E., 2001. Railway heritage, nostalgia and sentiment: into the future world. *Slow Train Coming*. 21 de septiembre de 2001 York.

Harvey, D., 1989. *The Condition of Postmodernity*. Oxford: Basil Blackwell.

Harvey, M.G., 2004. *Forget the Anorak: What Trainspotting Was Really Like*. Stroud: Sutton Publishing Ltd.

Haseler, S., 1996. *The English tribe: identity, nation and Europe*. Basingstoke: Macmillan.

Hermanidad de la Bella, 2009. *Boletín Extraordinario Núm. 1*, diciembre. Lepe: Hdad. de La Bella.

Herrero Prieto, L.C., 2001. Economía del Patrimonio Histórico. *Información Comercial Española, Revista de Economía*, 792, 151-68. Disponible en [http://www.revistasice.com/cmsrevistasICE/pdfs/ICE\\_792\\_151-168\\_A11B0C4F6C74891BDA1BF049B79D894B.pdf](http://www.revistasice.com/cmsrevistasICE/pdfs/ICE_792_151-168_A11B0C4F6C74891BDA1BF049B79D894B.pdf)

- 2002. La Economía de la Cultura en España: una Disciplina Incipiente. *Revista Asturiana de Economía*, 23, 147-75. Disponible en <http://www.revistaasturianadeeconomia.org/raepdf/23/P147-176.pdf>

Heuser, B.L., 2005. The Ethics of Social Cohesion. *Peabody Journal of Education*, 80(4), 8-15. Disponible en DOI: 10.1207/S15327930pje8004\_2 [Consultado el 4 de mayo de 2010].

Höhmann, R., 2002. The Future of Heritage Railways and Rail Conservation in Germany. *Japan Railway & Transport Review*, 30, 20-22. Disponible en [http://www.jrtr.net/jrtr30/pdf/f20\\_hoh.pdf](http://www.jrtr.net/jrtr30/pdf/f20_hoh.pdf) [Consultado el 4 de mayo de 2004].

Holmes, K., 2003. Volunteers in the Heritage Sector: a neglected audience? *International Journal of Heritage Studies*, 9 (4), 341-355. Disponible en DOI: 10.1080/1352725022000155072 [Consultado el 4 de mayo de 2010].

Hopkin, D., 2003. The North Eastern Railway Museum, York – ‘the germ of a truly National Railway Museum’. En: Evans, A.K.B. and Gough, J.V. *The Impact of the Railway on Society in Britain. Essays in honour of Jack Simmons*. Aldershot: Ashgate, 244-258.

Hospers, G.J., 2002. Industrial Heritage Tourism and Regional Restructuring in the European Union. *European Planning Studies*, 10, (3), 397-404. Disponible en DOI: 10.1080/09654310220121112 [Consultado el 4 de mayo de 2010].

House of Commons, 2006. *Protecting and Preserving our Heritage. Volume I*. London: House of Commons, HC 912-I. Disponible en <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm200506/cmselect/cmcmds/912/912-i.pdf> [Consultado el 18 de diciembre de 2009].

- 2006. *Protecting and preserving our heritage. Volume II. Written evidence*. London: House of Commons, HC 912-II. Disponible en <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm200506/cmselect/cmcmds/912/912ii.pdf> [Consultado el 14 de diciembre de 2009].

HRA, 2004. Annual Statistical Return, 2002-3. *Heritage Railway Journal*, 27, 6-7.

- 2005. Annual Statistical Return, 2004. *Heritage Railway Journal*, 35, 56-57.
- 2009. *Annual Report 2008*. New Romney: HRA.
- 2010a. *Annual Report 2009*. New Romney: HRA.
- 2010b. *The Heritage Railway Association's response to the consultation document: The Railways and Guided Transport (Miscellaneous Amendments) Regulations 2010*. New Romney: HRA.

Huelva Información, 2005. Un curso enseñará a llegar "a final de mes". *Huelva Información*, 24 de mayo.

- 2006. La virgen del Rocío tendrá su monumento en la plaza del Punto. *Huelva Información*, 8 de febrero. Disponible en <http://www.rocio.com/index.php?contenido=422#> [Consultado el 29 de enero de 2009].

Hutter, M. and Rizzo, I., 1997. *Economic Perspectives on Cultural Heritage*. London: Macmillan.

Hutter, M., 1996. The Impact of Cultural Economics on Economic Theory. *Journal of Cultural Economics*, 20, 263-268. Disponible en DOI: 10.1007/BF00149231 [Consultado el 4 de enero de 2010].

ICOMOS Australia, 1999a. *Carta de Burra para Sitios de Significación Cultural*. Melbourne: ICOMOS. Disponible en [http://www.icomos.org/australia/images/pdf/Carta de Burra \(Burra Charter in Spanish\).pdf](http://www.icomos.org/australia/images/pdf/Carta de Burra (Burra Charter in Spanish).pdf) [Consultado el 11 de enero de 2010].

- 1999b. *The Burra Charter*. Disponible en <http://www.icomos-poland.org/pdf/k-Burra.pdf> [Consultado el 20 de abril de 2010].

ICOMOS, 1999. International Cultural Tourism Charter. Managing Tourism at Places of Heritage Significance. In: ICOMOS, *International Charters for Conservation and Restoration*. Paris: ICOMOS. Disponible en <http://www.international.icomos.org/charters/charters.pdf> [Consultado el 11 de enero de 2010].

- 2007. *Carta Ename para Interpretación y Presentación de Sitios de Patrimonio Cultural*. Disponible en [http://www.enamecharter.org/downloads/ICOMOS Carta Interpretacion ES.pdf](http://www.enamecharter.org/downloads/ICOMOS_Carta_Interpretacion_ES.pdf) [Consultado el 28 de abril de 2010].
- 2008. *Annual Report 2006*. Paris: International Council on Monuments and Sites. Disponible en <http://www.international.icomos.org> [Consultado el 27 de octubre de 2009].

IEA, 2010. *Encuesta de Población Activa 1T 2010*. Disponible en <http://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadistica/epa/infoiea/epa0110/epa0110.xls> [Consultado el 6 de mayo de 2010].

INE, 2009. *Cuentas de renta del sector hogares. Serie 2000-2007*. Disponible en <http://www.ine.es/prensa/np586.pdf> [Consultado el 6 de mayo de 2010].

INE, 2010. *INEbase. Contabilidad Regional de España. Base 2000. Serie homogénea*. Disponible en



[http://www.ine.es/daco/daco42/cre00/serieh/cre00\\_sh.htm](http://www.ine.es/daco/daco42/cre00/serieh/cre00_sh.htm) [Consultado el 6 de mayo de 2010].

International Journal of Heritage Studies (IJHS), 2010. *International Journal of Heritage Studies. Aims and Scope*. London: Taylor & Francis. Disponible en <http://www.tandf.co.uk/journals/routledge/13527258.html> [Consultado el 21 de abril de 2010].

Jaén García, M. y Piedra Muñoz, L., 2006. Los efectos redistributivos de la política cultural en España. Una perspectiva desde la encuesta de presupuestos familiares. *Cuadernos de Economía de la Cultura*, 6, 21-36.

Jansen-Verbeke, M., 1999. Industrial heritage: a nexus for sustainable tourism development. *Tourism Geographies* 1(1), 70-85. Disponible en DOI: 10.1080/14616689908721295 [Consultado el 4 de enero de 2010].

Jones, M., 2006. *The Essential Guide to French Heritage and Tourist Railways*. Monmouth: Oakwood Press.

Johns Hopkins Center for Civil Society Studies, 2004. *Johns Hopkins Comparative Nonprofit Sector Project (2004). Volunteering, 36 countries*. Disponible en [http://www.ccss.jhu.edu/pdfs/CNP/CNP\\_table201.pdf](http://www.ccss.jhu.edu/pdfs/CNP/CNP_table201.pdf) [Consultado el 27 de septiembre de 2010].

Journal of Heritage Tourism (JHT), 2010. *Journal of Heritage Tourism*. Disponible en <http://www.tandf.co.uk/journals/1743-873X> [Consultado el 26 de abril de 2010].

Kaminski, J., Mcloughlin, J., Sodagar, B., 2007. Valuing European cultural heritage sites. In: Niccolucci, F., ed. *Digital Applications for Tangible Cultural Heritage. Report on the State of the Union Policies, Practices and Developments in Europe*. Budapest: Archaeolingua, p.61-82. Disponible en [http://www.3d-coform.eu/index.php/downloads/doc\\_details/83-digital-applications-for-tangible-cultural-heritage](http://www.3d-coform.eu/index.php/downloads/doc_details/83-digital-applications-for-tangible-cultural-heritage) [Consultado el 4 de abril de 2010].

Kay, J., 1998. The Role of Business in Society. <http://www.johnkay.com/print/133.html> [Consultado el 9 de julio de 2008].

- 2004. The power and the glory. *Financial Times*, 13 November. Disponible en [http://www.johnkay.com/articles/search.php?action=view&doc\\_id=363](http://www.johnkay.com/articles/search.php?action=view&doc_id=363) [Consultado el 28 de mayo de 2009].
- 2004. *The Truth About Markets. Why Some Nations are Rich but Most Remain Poor*. London: Penguin Books.

- Khaldûn, I., 1377 (2004). *The Muqaddimah: An Introduction to History*. N.J. Dawood, Ed. Princeton: Princeton University Press.
- Klamer, A. y Throsby, D., 2001. La factura del pasado: la economía del patrimonio cultural. En: UNESCO 2001. *Informe mundial sobre la cultura 2000-2001. Diversidad cultural, conflicto y pluralismo*. Madrid: Ediciones Unesco y Ediciones Mundi-Prensa.
- Knack, S., 2000. Trust, Associational Life and Economic Performance. In: HRDC-OECD eds. *International Symposium on The Contribution of Human and Social Capital to Sustained Economic Growth and Well-Being*, 19-21 March, 2000 Québec City. Disponible en <http://www.oecd.org/dataoecd/6/31/1825662.pdf> [Consultado el 17 de mayo de 2010].
- Knack, S. and Keefer, P., 1997. Does Social Capital Have an Economic Payoff? A Cross-Country Investigation. *The Quarterly Journal of Economics*, Vol. 112, No. 4, 1251-1288. Disponible en <http://www.jstor.org/stable/2951271> [Consultado el 4 de mayo de 2010].
- Knoll, A., 2002. From a River in Spain to a Crater on Mars. *Astrobiology Magazine*, December. Disponible en [http://www.astrobio.net/pdf/files/news\\_817.pdf](http://www.astrobio.net/pdf/files/news_817.pdf) [Consultado el 7 de diciembre de 2009].
- Koboldt, Ch., 1997. Optimizing the Use of Cultural Heritage. En: Hutter, M. and Rizzo, I. 1997. *Economic Perspectives on Cultural Heritage*. London: Macmillan.
- Kotler, P., 1986. Megamarketing. *Harvard Business Review* Núm. 86205, marzo. Boston (MA).
- Landorf, C., 2009. A Framework for Sustainable Heritage Management: A Study of UK Industrial Sites. *International Journal of Heritage Studies*, Vol. 15, No. 6, November, p.494-510. Disponible en DOI: 10.1080/13527250903210795 [Consultado el 4 de mayo de 2010].
- Lasuén Sancho, J.R. y Aranzadi del Cerro, J., 2002. *El Crecimiento Económico y las Artes*. Madrid: Fundación Autor.
- Lasuén Sancho, J.R., García Gracia, M.I. y Zofío Prieto, J.L., 2005. *Cultura y Economía*. Madrid: Fundación Autor.
- Layard, R., 2006. *Happiness: lessons from a new science*. London: Penguin.
- Leaver, B., 2001. Cultural Heritage: an economic value not fully realised. En: Australian Heritage Commission, *Heritage Economics: Challenges for heritage conservation and sustainable development in the 21<sup>st</sup> Century*. 4

July 2000 Canberra. 7-9. Disponible en <http://www.environment.gov.au/heritage/ahc/publications/commission/books/pubs/heritage-economics-2000.pdf> [Consultado el 4 de mayo de 2010].

Leighton, D., 2007. Step back in time and live the legend: experiential marketing and the heritage sector. *International Journal of Nonprofit and Voluntary Sector Marketing*, 12 (2), 117-125. Disponible en DOI: 10.1002/nvsm.288 [Consultado el 4 de mayo de 2010].

Leleux, R., 2001. Key Employment Law Issues in the Rail Industry. *Heritage Railway Journal*, 20, 24.

Lipford, J.W. and Tollison R.D., 2003. Religious participation and income. *Journal of Economic Behavior & Organization*. Vol. 51 p.249–260. Disponible en DOI: 10.1016/S0167-2681(02)00096-3 [Consultado el 5 de mayo de 2010].

Lojo, T., 2009. La remodelación de la plaza del Punto estará acabada en octubre. *Odiel Información*, 18 de abril, p.12.

Maggi, S., 2006. Railway Heritage in Italy. A case study: the Orcia Valley Railway. *IV Congreso de Historia Ferroviaria, 20-22 de septiembre de 2006 Málaga*. Disponible en <http://www.docutren.com/archivos/malaga/pdf/IV07.pdf> [Consultado el 4 de mayo de 2010].

Mantecón Jara, J.M., 2009. *Candidatura de Fundación Río Tinto a los premios Fundación Biodiversidad*. Disponible en <http://www.premiosfundacionbiodiversidad.es/trabajos-innovacion-accion.php> [Consultado el 25 de agosto de 2009].

Maslow, A.H., 1943. A Theory of Human Motivation. *Psychological Review*, 50, 370-96.

Mazower, M., 2005. *Salonica, city of ghosts: Christians, Muslims and Jews, 1430-1950*. London: Harper Perennial.

McCleary, R.M. and Barro, R.J., 2006. Religion and Economy. *Journal of Economic Perspectives*, 20 (2), 49-72. Disponible en DOI: 10.1257/jep.20.2.49 [Consultado el 4 de mayo de 2010].

McCloskey, D.N., 1998. *The Rethoric of Economics*. Madison: The University of Wisconsin Press.

Merger, P. M., 1999. Artistic labor markets and careers. *Annual Review of Sociology*, 25 p.541-574. Disponible en DOI: 10.1146/annurev.soc.25.1.541 [Consultado el 4 de mayo de 2010].

Middleton, S., 2001. Vintage Railway Carriages, Cinderellas or Saviours? *Heritage Railway Journal*, 20, 14-15.

Mill, J.S., 1852. *Principles of Political Economy*, II. London: John W. Parker and Son, West Strand.

- 1866. *Principles of Political Economy*. London: Longmans, Green, Reader and Dyer.

Mills, R., 2007. Back to the Roots of Rio Tinto. *Rio Tinto Review*, 82, 30 June, p.13-14. Disponible en [http://www.riotinto.com/documents/ReportsPublications/Issue\\_82\\_-\\_Back\\_to\\_the\\_Roots\\_of\\_Rio\\_Tinto.pdf](http://www.riotinto.com/documents/ReportsPublications/Issue_82_-_Back_to_the_Roots_of_Rio_Tinto.pdf) [Consultado el 30 de enero de 2010].

Ministerio de Cultura, 2011a. *Plan del Patrimonio Industrial*. Disponible en <http://www.mcu.es/patrimonio/MC/IPHE/PlanesNac/PlanIndustrial/PatrimonioIndustrial.html> [Consultado el 30 de enero de 2011].

- 2011b. *Necesidad del Plan del Patrimonio Industrial*. Disponible en <http://www.mcu.es/patrimonio/MC/IPHE/PlanesNac/PlanIndustrial/Necesidad.html> [Consultado el 30 de enero de 2011].
- 2011c. *Definición de Patrimonio Industrial*. Disponible en <http://www.mcu.es/patrimonio/MC/IPHE/PlanesNac/PlanIndustrial/DefinicionPatrimonioIndustrial.html> [Consultado el 30 de enero de 2011].
- 2011d. *Áreas temáticas del Plan del Patrimonio Industrial*. Disponible en <http://www.mcu.es/patrimonio/MC/IPHE/PlanesNac/PlanIndustrial/AreasTematicas.html> [Consultado el 30 de enero de 2011].
- 2011e. *Bienes seleccionados del Plan del Patrimonio Industrial*. Disponible en <http://www.mcu.es/patrimonio/MC/IPHE/PlanesNac/PlanIndustrial/BienesSeleccionados.html> [Consultado el 30 de enero de 2011].

Ministerio de Turismo, Transportes y Comunicaciones (MTTC), 1984. *Estudio del balance social de la línea de ferrocarril de Gibraleón a Ayamonte*.

Miranda, A., 2009. Canal Sur Noticias (CSN). TV, Canal Sur. 2009. 6 de marzo. 14:15 h. Disponible en <http://www.youtube.com/watch?v=s7ZxjBcuMG0> [Consultado el 23 de abril de 2009].

Moreno de La Barreda, F., 1997. La dimensión económica del Patrimonio Arquitectónico: punto de vista para soluciones nuevas. *Patrimonio Cultural y Derecho*, 1, 209-229.

Moreno, R., 2009. El desguace de la Historia. *Huelva Información*, 1 de febrero.

Morgan, D., 2002. The Role of Umbrella Organization in the Development of Heritage Railways. *Japan Railway & Transport Review*, 32, 35-37. Disponible en [http://www.jrtr.net/jrtr32/pdf/f35\\_mor.pdf](http://www.jrtr.net/jrtr32/pdf/f35_mor.pdf) [Consultado el 18 de diciembre de 2009].

Mulgan, G., 2006. Cultivating the Other Invisible Hand of Social Entrepreneurship: Comparative Advantage, Public Policy, and Future Research Priorities. En: Nicholls, A. *Social Entrepreneurship. New Models of Sustainable Social Change*. Oxford: OUP, 74-95.

Muñoz Rubio, M., 1995. *Renfe (1941-1991). Medio siglo de ferrocarril público*. Madrid: Ediciones Luna.

Muriel, M., 2002. Vía Verde del Litoral. *Huelva Información*, 29 de mayo.

- 2004. Ferrocarriles históricos, un potencial turístico. *El Mundo (Huelva)*, 23 de junio. Disponible en <http://us.academia.edu/documents/0094/0399/FHPT.pdf> [Consultado el 3 de mayo de 2010].
- 2005. *Patrimonio Industrial y Economía de la Cultura. La reconversión de los ferrocarriles históricos en la provincia de Huelva*. Disponible en <http://us.academia.edu/documents/0094/0374/PIEC.pdf> [Consultado el 3 de mayo de 2010].
- 2006. Patrimonio industrial y Economía de la cultura. La reconversión de los ferrocarriles históricos en el oeste andaluz. *Cuadernos de Economía de la Cultura*, 4-5, 140-155. Disponible en <http://us.academia.edu/documents/0094/0378/PIECb.pdf> [Consultado el 3 de mayo de 2010].
- 2007a. La compra del ferrocarril de El Andévalo. *Huelva Información*, 26 de enero. Disponible en <http://us.academia.edu/documents/0094/0372/CFCAndevalo.pdf> [Consultado el 3 de mayo de 2010].
- 2007b. *Economía de la Cultura y Patrimonio Industrial*. Proyecto de Investigación (DEA). Universidad de Sevilla. Disponible en

<http://us.academia.edu/documents/0094/0393/ECPI.pdf>

[Consultado el 3 de mayo de 2010].

- 2008. Ill-fated British industrial heritage in Andalusia. *IA News*, No. 145, 2008. Disponible en <http://www.industrial-archaeology.org.uk/pics/ian145.pdf> [Consultado el 7 de diciembre de 2009].

Museums Association, 2009. *Frequently asked questions*. Disponible en <http://www.museumsassociation.org/about/frequently-asked-questions> [Consultado el 30 de abril de 2010].

Musgrave, R.A., 1957. A Multiple Theory of Budget Determination. *Finanz Archiv, New Series*.

Newton, K., 2001. Trust, Social Capital, Civil Society, and Democracy. *International Political Science Review*, 22:2, p.201–214. Disponible en DOI: 10.1177/01925121012222004 [Consultado el 26 de septiembre de 2009].

Nicholls, A. ed., 2006. *Social Entrepreneurship. New Models of Sustainable Social Change*. Oxford: Oxford University Press.

Niger Delta Development Commission (NDDC), 2009. *Mission of the Commission*. Disponible en <http://www.nddc.gov.ng/?page=about> [Consultado el 21 de mayo de 2009].

Nijkamp, P., 1991. Evaluation Measurement in Conservation Planning. *Journal of Cultural Economics*, 15, 1-27. Disponible en DOI: 10.1007/BF02267399 [Consultado el 4 de mayo de 2010].

Olivier, P., 2004. *Writing your thesis*. London: SAGE Publications.

Oppitz, L., 2001. *Lost Railways of Sussex*. Newbury: Countryside Books.

ORR, 2007a. *Railway Safety Principles and Guidance (RSPG). Guidance on Minor Railways. Railway Safety Publication 5*. London: Office for Rail Regulation (ORR). Disponible en <http://www.rail-reg.gov.uk/upload/pdf/rsp005-minorrail.pdf> [Consultado el 18 de diciembre de 2009].

- 2008a. *United Kingdom railway legislation*. London: Office for Rail Regulation (ORR). Disponible en <http://www.rail-reg.gov.uk/server/show/ConWebDoc.7926> [Consultado el 16 de abril de 2009].
- 2008b. *A Guide to Safety Verification for Heritage Railways. The Railways and other Guided Transport Systems (Safety) Regulations 2006 (ROGS)*. London: Office for Rail Regulation (ORR). Disponible

- en <http://www.rail-reg.gov.uk/upload/pdf/381.pdf> [Consultado el 17 de diciembre de 2009].
- 2009a. *European Union legislation : Legislative framework : About the rail industry*. Disponible en <http://www.rail-reg.gov.uk/server/show/nav.253> [Consultado el 3 de mayo de 2010].
  - 2009b. *The Railways and Other Guided Transport Systems (Safety) Regulations 2006 (ROGS). A guide to ROGS*. London: Office for Rail Regulation (ORR). Disponible en [http://www.rail-reg.gov.uk/upload/pdf/rogs-gdnce\\_270709.pdf](http://www.rail-reg.gov.uk/upload/pdf/rogs-gdnce_270709.pdf) [Consultado el 3 de mayo de 2010].
- Ost, C. and Van Droogenbroeck, N., 1998. *Report on Economics of Conservation. An appraisal of Theories, principles and methods*. Paris: ICOMOS. Disponible en <http://www.international.icomos.org/publications/economics98.htm> [Consultado el 18 de diciembre de 2009].
- OTEN, 2007. *ICT, tourism, culture and heritage*. BALMA (Toulouse): IRIS Europe. [http://www.iris-europe.eu/spip.php?page=article\\_pdf&id\\_article=3589](http://www.iris-europe.eu/spip.php?page=article_pdf&id_article=3589)
- Oviedo Gijón Presentación, 2009. Video. Jornadas de Simulación Ferroviaria y Modelismo Virtual de Alicante 2009. España: Fidel Castañeda. Disponible en <http://www.youtube.com/watch?v=0GJXxHkXUbo> [Consultado el 5 de mayo de 2010].
- Paecon, 2009. *Post-Autistic Economics Network and Post-Autistic Economics Review*. Disponible en [www.paecon.net](http://www.paecon.net) [Consultado el 3 de septiembre de 2009].
- Palma Martos, L. y Casillas Franco, G., 2004. Información: Cultura en Cifras. *PH, Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 48, 68-71.
- Palma Martos, L. y Verdugo Santos, J., 2004. Economía de la Cultura, Museo y Territorio. Una aproximación a la realidad andaluza. *Encuentro Internacional Sobre Museo y Territorio. Siena en Sevilla. Madrid*. Sevilla: Consejería de Cultura, 61-96.
- Palma Martos, L., 2003. Economía de la Cultura. Una Disciplina de la Ciencia Económica. *Cuadernos de Economía de la Cultura* 1, 15-32.
- 2004. *Mercado del Arte y Economía de la Cultura*. Cuadernos de Economía de la Cultura. 3, 15-26.

- 2006. *La controversia entre cultura y mercado*. Cuadernos de Economía de la Cultura, 6.
  - 2008. La superación de la desconfianza intelectual entre los mundos de la Cultura y la Economía. Algunos Elementos para la Reflexión. *Cuadernos de Economía de la Cultura*, 9, 83-95.
- Palma Martos, M.L. y Ridaó Carlini, M.L., 2007. Las cifras de la cultura en Europa: una reflexión en torno a la importancia creciente del sector cultural. *Cuadernos de Economía de la Cultura*, 7-8, 191-208.
- Palma Martos, M.L., 2004. Veintisiete Años de Investigación en Economía de la Cultura: Journal of Cultural Economics. *Cuadernos de Economía de la Cultura*, 3, 103-106.
- Palmer, M. and Neverson, P., 1998. *Industrial Archaeology - Principles and Practice*. London: Routledge.
- Paxman, J., 1999. *The English. A Portrait of a People*. London: Penguin Books.
- Peacock, A. and Rizzo, I., 2008. *The Heritage Game*. Oxford: OUP.
- Peacock, A., 1994. *Cultural Economics and Cultural Policies*. Norwell (MA): Kluwer Academic Publishers.
- 1995. A Future for the Past: The Political Economy of Heritage. *Proceedings of the British Academy*, 87, 187-243. Disponible en <http://www.proc.britac.ac.uk/tfiles/982292B/87p189.pdf> [Consultado el 4 de mayo de 2010].
  - 1998. *Does the past have a future? The political economy of heritage*. Disponible en London: IEA. <http://www.iea.org.uk/record.jsp?ID=101&type=book> [Consultado el 4 de mayo de 2010].
- Pedregosa, F., 2009. Canal Sur Noticias (CSN). TV, Canal Sur. 2009. 6 de marzo. 14:15 h. Disponible en <http://www.youtube.com/watch?v=s7ZxjBcuMG0> [Consultado el 23 de abril de 2009].
- Pelayo, F., 2006. Cuando a un municipio minero le cortan las “venas”. *El Mundo (HN)*, 30 de julio, 4-5.
- Powell, W.W. and Steinberg, R. eds., 2006. *The Non-Profit Sector: a Research Handbook*. New Haven: Yale University Press.
- Prentice, R.C., Witt, S.F. and Hamer, C., 1998. Tourism as Experience. The case of Heritage Parks. *Annals of Tourism Research*, Vol. 25, No. 1, 1-24.



Disponible en DOI: 10.1016/S0160-7383(98)00084-X [Consultado el 4 de mayo de 2010].

Railway Heritage Act, 1996. Disponible en [http://www.opsi.gov.uk/acts/acts1996/ukpga\\_19960042\\_en\\_1](http://www.opsi.gov.uk/acts/acts1996/ukpga_19960042_en_1) [Consultado el 23 de abril de 2009].

Railway Heritage Committee (RHC), 2008. *Annual Report 2007-08*. London: Department for Transport. Disponible en [http://www.dft.gov.uk/rhc/downloads/RHC Annual Report 2007 08.pdf](http://www.dft.gov.uk/rhc/downloads/RHC%20Annual%20Report%202007%2008.pdf) [Consultado el 11 de diciembre de 2009].

- 2009. *Annual Report 2008-09*. London: Department for Transport. Disponible en [http://www.dft.gov.uk/rhc/downloads/RHC Annual Report 2008-09.pdf](http://www.dft.gov.uk/rhc/downloads/RHC%20Annual%20Report%202008-09.pdf) [Consultado el 9 de diciembre de 2009].

Ramírez Copeiro del Villar, J., 2007. Introducción. En: Romero, E. (dir.) *Los ferrocarriles en la provincia de Huelva. Un recorrido por el pasado*. Huelva: Universidad de Huelva, 427-436.

Ramos Melero, R., 2004. *Reformas y políticas liberalizadoras del ferrocarril: el nuevo escenario de la Unión Europea*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Ransom, P.J.G., 1973. *Railways Revived: An Account of Preserved Steam Railways*. London: Faber & Faber.

Real Academia de la Historia (RAH), 2005. Comunicado de 23 de junio. Madrid. <http://www.rah.es/pdf/comunicado2.pdf> [Consultado el 26 de diciembre de 2008].

Real Academia Española (RAE), 2010. *Diccionario de la Lengua Española - Vigésima segunda edición*. Disponible en <http://buscon.rae.es/drae/> [Consultado el 17 de marzo de 2010].

Restauroarte, 2009. *Introducción*. Huelva: Restauroarte, S.C. Disponible en <http://www.restauroarte.es/principal.html> [Consultado el 29 de enero de 2010].

Rhoden, S., 2009. Volunteer motivation in heritage railways: a study of the West Somerset Railway volunteers. *Journal of Heritage Tourism*. Vol. 4, No. 1, February, 19-36. Disponible en DOI: 10.1080/17438730802233864 [Consultado el 4 de mayo de 2010].

Richards, G., 1996. *Cultural Tourism in Europe*. Wallingford: CAB International.

Richardson, R.C., 2003. The 'Broad Gauge' and the 'Narrow Gauge': Railways and Religion in Victorian England. *En: Evans, A.K.B. and Gough, J.V. The Impact of the Railway on Society in Britain. Essays in honour of Jack Simmons.* Aldershot: Ashgate, 101-115.

*Río Tinto. Marte en la Tierra*, 2001. Dirigido por Manuela Gutiérrez. España: Discovery Communications, Inc.

Rizzo, I., 2003. Regulation. *In: Towse, R. ed. A Handbook of Cultural Economics.* Cheltenham: Edward Elgar, 408-414.

*Rocío*, 1980. Documental. Dirigido por Fernando Ruíz Vergara. España: Tangana Films, Producciones Cinematográficas Andaluzas. Disponible en <http://video.google.es/videoplay?docid=7324875502166204861&ei=Yg2V SqWeG5KF-Qb7jOgv&q=roc%C3%ADo+1980&hl=es> [Consultado el 26 de agosto de 2009].

Rocío, 2009. *Asociación Pro-Monumento a M<sup>a</sup> Stma. del Rocío en Huelva, 2009.* Disponible en <http://www.monumentovirgendelrociohuelva.es> [Consultado el 13 de mayo de 2009].

Rodríguez, P., 2002. *Huelva en cifras 2001-2002.* Huelva: Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación.

- 2006. Huelva. La Virgen del Rocío tendrá su monumento en la plaza del Punto. *Rocío.* Disponible en <http://www.rocio.com/print.php?contenido=422> [Consultado el 29 de enero de 2010].

Román, C., 1987. *Sobre el desarrollo económico de Andalucía.* Málaga: Arguval.

Romero Macías, E.M., 2003. Elaboración de la documentación industrial para la incoación como sitio histórico de la cuenca minera de Tharsis, Alosno y La Zarza. Disponible en <http://www.uhu.es/emilio.romero/proyectos.htm> [Consultado el 9 de agosto de 2009].

Romero Macías, E.M., 2006. Recursos para el turismo industrial en la Provincia de Huelva. *En: Vargas Sánchez, A. dir. Turismo Industrial*, del 21 al 25 de agosto. Disponible en <http://www.uhu.es/GEIDETUR/archivos/EMILIO%20ROMERO.pdf> [Consultado el 30 de julio de 2009].

Rug, G. and Petrel, M., 2004. *The Unwritten Rules of PhD Research.* Berkshire: Open University Press.

Ruiz Ballesteros, E. and Hernandez Ramirez, M., 2007. Identity and community – Reflections on the development of mining heritage tourism in Southern Spain. *Tourism Management* 28, 677–687. Disponible en DOI:10.1016/j.tourman.2006.03.001 [Consultado el 4 de mayo de 2010].

Ruston, M., 2008. Victor A. Ginsburgh and David Throsby (eds.): Handbook of the Economics of Art and Culture, Vol. 1. *Journal of Cultural Economics*, 32, 79-81. Disponible en DOI: 10.1007/s10824-007-9051-x [Consultado el 4 de mayo de 2010].

Rypkema, D., 2009. Economics and the built heritage. In: Council of Europe. *Heritage and beyond*. Strasbourg: Council of Europe Publishing, p.113-123. Disponible en [http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/heritage/Identities/PatrimoineBD\\_en.pdf](http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/heritage/Identities/PatrimoineBD_en.pdf) [Consultado el 3 de enero de 2010].

S.P., 2008. El ferrocarril de Tharsis se protegerá en torno a la figura de zona patrimonial. *Huelva Información*, 21 de noviembre.

- 2009. Empleo apoya un proyecto de la Fundación Río Tinto para buscar inversores. *Huelva Información*, 16 de abril.

Salgado, J.M., 2008. Tharsis ya es dueña de su patrimonio ferroviario minero. *Huelva Información*, 2 de enero.

- 2008. Un grupo inversor ya está interesado en el proyecto turístico. *Huelva Información*, 2 de enero.

Sampedro Sáez, J.L., 1991. Desde la frontera. *Discurso de investidura en la Real Academia Española*, 2 de junio, Madrid: RAE. Disponible en: [http://www.rae.es/rae/gestores/gespub000001.nsf/\(voAnexos\)/archF625D8D045148045C1257148004336C5/\\$FILE/sampedro.htm](http://www.rae.es/rae/gestores/gespub000001.nsf/(voAnexos)/archF625D8D045148045C1257148004336C5/$FILE/sampedro.htm) [Consultado el 29 de diciembre de 2008].

Schuster, J.M., Monchaux, J. and Riley, Ch., 1997. *Preserving the Built Heritage. Tools for Implementation*. Hanover: University Press of New England.

Serrano Martínez, J.M., 2005. Convergencia regional y polarización territorial en España. Un devenir complejo. *Boletín Económico de ICE*, N° 2.830, 10-16 enero. Disponible en [http://www.revistasice.com/cmsrevistasICE/pdfs/BICE\\_2830\\_17-34\\_281EDE6CDDDB9E0720473D013DCE76522.pdf](http://www.revistasice.com/cmsrevistasICE/pdfs/BICE_2830_17-34_281EDE6CDDDB9E0720473D013DCE76522.pdf) [Consultado el 18 de diciembre de 2009].

- Siegelbaum, L. H. and Sokolov, A. K., eds., 2004. *Stalinism as a way of life: a narrative in documents*. New Haven, CT and London: Yale University Press.
- Silberman, N., 2007. Cultural Heritage and the Information Technologies. En: Niccolucci, F. ed. *Digital Applications for Tangible Cultural Heritage - Report on the State of the Union Policies, Practices and Developments in Europe* (EPOCH Survey). Budapest: Archaeolingua, 95-104. Disponible en <http://public-repository.epoch-net.org/publications/SOTU2/sotu2.pdf> [Consultado el 4 de mayo de 2010].
- Simmons, J., 1978. *The railway in England and Wales 1830-1914. Vol.1 The System and its Working*. Leicester: Leicester University Press.
- Smith, M.K., 2003. *Issues in Cultural Tourism Studies*. London: Routledge.
- Smyth, C., 2001. Commercial Opportunities for Heritage Railways. *Heritage Railway Journal*, 20, 16-17.
- Solow, R., 2000. Notes on social capital and economic performance. En: Dasgupta, P. and Serageldin, I. eds. *Social Capital: A Multifaceted Perspective*. Washington D.C.: The World Bank, 6-10.
- Stanziola, J., 1998. Modelling the Heritage World: economic, legal and political considerations. *International Journal of Heritage Studies*, 4 (3&4), 168-176. Disponible en DOI: 10.1080/13527259808722234 [Consultado el 4 de mayo de 2010].
- Strangleman, T., 1999. The nostalgia of organisations and the organisation of nostalgia: past and present in the contemporary railway industry. *Sociology*, 33 (4), 725-746. Disponible en DOI: 10.1177/S0038038599000462 [Consultado el 4 de mayo de 2010].
- Stratton, M., 1997. A bibliographical overview of the railway heritage. En: Burman, P. and Stratton, M. eds. *Conserving the Railway Heritage*. London: E & FN Spon, 34-57.
- Sugden, R. and Williams, A., 1978. *The Principles of Practical Cost-Benefit Analysis*. Oxford: Oxford University Press.
- Tahiri, A., 2009. *Cacela e o seu poeta Ibn Darraj al-Qastalli na história e literatura do Al-Andalus*. Vila Real de Santo António: Câmara Municipal.
- Taylor, J., 2005. Business in pictures: representations of railway enterprise in the satirical press in Britain 1845-1870. *Past and Present*, 189, p.111-145. Disponible en DOI: 10.1093/pastj/gti028 [Consultado el 4 de mayo de 2010].

The Economist, 2003. When east meets west. *The Economist*, 20 de noviembre.

- 2008a. Maharishi Mahesh Yogi. *The Economist*, 14 de febrero.
- 2008b. The trouble with Friedman. *The Economist*, 7 de agosto.

The London Charter 2.1, 2009. *The London Charter for the Computer-Based Visualisation of Cultural Heritage*. Disponible en [http://www.londoncharter.org/fileadmin/templates/main/docs/london\\_charter\\_2\\_1\\_en.doc](http://www.londoncharter.org/fileadmin/templates/main/docs/london_charter_2_1_en.doc) [Consultado el 28 de abril de 2010].

Thomas, J. ed., 2000. *Interpretive Archaeology - A Reader*. London: Leicester University Press.

Thompson, B.J., Throsby, C.D. and Withers, G.A., 1983. Measuring Community Benefits from the Arts. *Research Paper 261*. Macquarie University, School of Economic and Financial Studies.

Throsby, D., 1994. The Production and Consumption of the Arts: A View of Cultural Economics. *Journal of Economic Literature*, Vol. XXXII, 1-29. Disponible en <http://www.jstor.org/stable/2728421> [Consultado el 4 de mayo de 2010].

- 1997. Seven Questions in the Economics of Cultural Heritage. En: Hutter, M. and Rizzo, I. 1997. *Economic Perspectives on Cultural Heritage*. London: Macmillan.
- 1999. Cultural Capital. *Journal of Cultural Economics*, 23, 3-12. Disponible en DOI: 10.1023/A:1007543313370 [Consultado el 4 de mayo de 2010].
- 2001a. *Economics and Culture*. New York: Cambridge University Press.
- 2001b. Conceptualising Heritage as Cultural Capital. En: Australian Heritage Commission, *Heritage Economics: Challenges for heritage conservation and sustainable development in the 21<sup>st</sup> Century*. 4 July 2000 Canberra. 10-17. Disponible en <http://www.environment.gov.au/heritage/ahc/publications/commission/books/pubs/heritage-economics-2000.pdf> [Consultado el 4 de mayo de 2010].

TICCIH México, 2007. *Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial. Sección México*. Pachuca: TICCIH.

TICCIH, 2003. *Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial*. Moscú: The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage.

Disponible en [http://www.mnactec.cat/ticcih/industrial\\_es.htm](http://www.mnactec.cat/ticcih/industrial_es.htm) [Consultado el 28 de octubre de 2009].

TICCIH, 2009a. Organisation, TICCIH. Disponible en <http://www.mnactec.cat/ticcih/organisation.htm> [Consultado el 9 de agosto de 2010].

TICCIH, 2009b. Sectors, TICCIH. Disponible en <http://www.mnactec.cat/ticcih/thematic.php> [Consultado el 9 de agosto de 2010].

Tillman, J.A., 2002. Sustainability of Heritage Railways: An Economic Approach. *Japan Railway & Transport Review*, 32, 38-45. Disponible en [http://www.jrtr.net/jrtr32/pdf/f38\\_til.pdf](http://www.jrtr.net/jrtr32/pdf/f38_til.pdf) [Consultado el 18 de diciembre de 2009].

Tillmar, M., 2006. Swedish tribalism and Tanzanian entrepreneurship: preconditions for trust formation. *Entrepreneurship & Regional Development*, 18 (2) March, p.91-107. Disponible en DOI: 10.1080/08985620500531956 [Consultado el 4 de mayo de 2010].

Toffler, A. and H., 2006. *Revolutionary Wealth*. New York: Alfred A. Knopf.

Towse, R. ed., 1997. *Cultural Economics: The Arts, the Heritage and the Media Industries*. 2 Vol. Cheltenham: Edward Elgar.

– 2005. *Manual de economía de la cultura*. Madrid: Fundación Autor.

Train Simulator (TS), 2009. Disponible en <http://www.trensim.com> [Consultado el 27 de abril de 2009].

Trinder, B., 2008. *The Industrial Revolution in Europe*. European Region of Industrial Heritage (ERIH). Disponible en <http://www.erih.net/fileadmin/Mediendatenbank/Bilder/Industriegeschichte/Europa/industrialrevolution.pdf> [Consultado el 7 de diciembre de 2009].

Turnock, D., 1998. *An Historical Geography of Railways in Britain and Ireland*. Aldershot: Ashgate.

UNESCO, 1998. *Final Report of Intergovernmental Conference on Cultural Policies for Development: The Power of Culture*. Stockholm, from 30<sup>th</sup> March to 2<sup>nd</sup> April. Paris: UNESCO.

– 2002a. *Declaración Universal de la UNESCO sobre la Diversidad Cultural 2001*. Paris: UNESCO, CLT-2002/WS/9. Disponible en <http://unesdoc.unesco.org/images/0012/001271/127160m.pdf> [Consultado el 5 de diciembre de 2009].

- 2002b. *Budapest Declaration on World Heritage*. Paris: UNESCO, WHC-02/CONF.202/5. Disponible en <http://whc.unesco.org/document/1358> [Consultado el 8 de diciembre de 2009].
- 2003. *Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial* (kit de información). Paris: UNESCO, MISC/2003/CLT/CH/14. Disponible en <http://www.unesco.org/culture/ich/index.php?pg=00252> [Consultado el 28 de octubre de 2009].
- 2005. *Convención sobre la Protección y Promoción de la Diversidad de las Expresiones Culturales*. Paris: UNESCO, CLT-2005/CONVENTION DIVERSITE-CULT REV. Disponible en <http://unesdoc.unesco.org/images/0014/001429/142919s.pdf> [Consultado el 28 de octubre de 2009].
- 2006. *Tourism, Culture and Sustainable Development*. Paris: UNESCO, (CLT/CPD/CAD – 06/13). Disponible en <http://unesdoc.unesco.org/images/0014/001475/147578e.pdf> [Consultado el 18 de diciembre de 2009].
- 2007. *Estrategia a Plazo Medio para 2008–2013*. Paris: UNESCO, documento 34 C/4. Disponible en <http://unesdoc.unesco.org/images/0014/001499/149999s.pdf> [Consultado el 28 de octubre de 2009].
- 2009a. *Convención para la Protección de los Bienes Culturales en caso de Conflicto Armado – 1954*. Paris: UNESCO, ID: 13637. Disponible en [http://portal.unesco.org/culture/es/ev.php-URL\\_ID=35744&URL\\_DO=DO\\_TOPIC&URL\\_SECTION=201.html](http://portal.unesco.org/culture/es/ev.php-URL_ID=35744&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html) [Consultado el 28 de octubre de 2009].
- 2009b. *Fragmentos del Proyecto de Programa y Presupuesto 2010-2011*. Disponible en [http://portal.unesco.org/culture/es/ev.php-URL\\_ID=34997&URL\\_DO=DO\\_TOPIC&URL\\_SECTION=201.html](http://portal.unesco.org/culture/es/ev.php-URL_ID=34997&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html) [Consultado el 28 de octubre de 2009].
- 2009c. *Convención sobre la protección y la promoción de la diversidad de las expresiones culturales*. Paris: UNESCO, CLT-2005/CONVENTION DIVERSITE-CULT REV. Disponible en <http://unesdoc.unesco.org/images/0014/001429/142919s.pdf> [Consultado el 8 de enero de 2009].

- 2009d. *Las cinco funciones de la UNESCO*. Disponible en [http://portal.unesco.org/es/ev.php-URL\\_ID=6330&URL\\_DO=DO\\_TOPIC&URL\\_SECTION=201.html](http://portal.unesco.org/es/ev.php-URL_ID=6330&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html) [Consultado el 30 de octubre de 2009].
- 2009e. *Sobre la UNESCO*. Disponible en [http://portal.unesco.org/es/ev.php-URL\\_ID=3328&URL\\_DO=DO\\_TOPIC&URL\\_SECTION=201.html](http://portal.unesco.org/es/ev.php-URL_ID=3328&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html) [Consultado el 30 de octubre de 2009].
- 2009f. *Estrategia - Prioridad bienal 1: Proteger, salvaguardar y administrar el patrimonio material e inmaterial*. Disponible en [http://portal.unesco.org/culture/es/ev.php-URL\\_ID=35752&URL\\_DO=DO\\_PRINTPAGE&URL\\_SECTION=201.html](http://portal.unesco.org/culture/es/ev.php-URL_ID=35752&URL_DO=DO_PRINTPAGE&URL_SECTION=201.html) [Consultado el 18 de diciembre de 2009].
- 2009g. *Estrategia - Prioridad bienal 2: Promover la diversidad de las expresiones culturales y el diálogo entre las culturas con miras a propiciar una cultura de paz*. Disponible en [http://portal.unesco.org/culture/es/ev.php-URL\\_ID=35754&URL\\_DO=DO\\_PRINTPAGE&URL\\_SECTION=201.html](http://portal.unesco.org/culture/es/ev.php-URL_ID=35754&URL_DO=DO_PRINTPAGE&URL_SECTION=201.html) [Consultado el 18 de diciembre de 2009].
- 2010. *Rhaetian Railway in the Albula / Bernina Landscapes*. Disponible en <http://whc.unesco.org/en/list/1276> [Consultado el 31 de mayo de 2010].

Vallellano, J.M., 2002. 216.000 euros para salvar un ferrocarril. *Odie! Información*, 24 de agosto, p.10.

Vallellano, L., 2003. El patrimonio industrial de Huelva no tiene menos valor que la Alhambra. *El País (Andalucía)*, 20 de enero. Disponible en [http://www.elpais.com/articulo/andalucia/Ruiz\\_Herrador/Guadalupe/patrimonio/industrial/Huelva/tiene/valor/Alhambra/elpepiatand/20030120elpand\\_27/Tes](http://www.elpais.com/articulo/andalucia/Ruiz_Herrador/Guadalupe/patrimonio/industrial/Huelva/tiene/valor/Alhambra/elpepiatand/20030120elpand_27/Tes) [Consultado el 4 de mayo de 2010].

Vanns, M.A., 2005. *Signalling in the Age of Steam*. Hersham: Ian Allan Publishing.

Vaughan, A., 1997. Brunel as a creator of environment. *En*: Burman, P. and Stratton, M. eds. *Conserving the Railway Heritage*. London: E & FN Spon, 75-88.

Vaughan, D.R., 1990. The Cultural Heritage: An Approach to Analyzing Income and Employment Effects. *Journal of Cultural Economics*, 8, p.1-36.



Disponible en DOI: 10.1007/BF00188891 [Consultado el 4 de mayo de 2010].

Veblen, T., 1973. *The Theory of the Leisure Class*. Boston: Houghton Mifflin  
 Vilhena, M.C., 2001. O Preste João, mito, literatura e história. *Arquipélago, História*, 2ª série, V (2001) 627-650. Disponible en [http://repositorio.uac.pt/bitstream/10400.3/357/1/Maria\\_Vilhena\\_p627-649.pdf](http://repositorio.uac.pt/bitstream/10400.3/357/1/Maria_Vilhena_p627-649.pdf) [Consultado el 4 de enero de 2010].

VisitEngland, 2009. *Visitor Attractions Trends in England 2008. Annual Report*. London: VisitEngland. Disponible en <http://www.enjoyengland.com/corporate/corporate-information/index.aspx> [Consultado el 16 de enero de 2010].

Wallace, T., 2006. Working of the Train Gang: Alienation, Liminality and Communitas in the UK Preserved Railway Sector. *International Journal of Heritage Studies*, 12 (3), p.218-233. Disponible en DOI: 10.1080/13527250600604167 [Consultado el 4 de mayo de 2010].

Webb, A., 2008. Eric L. Jones, Cultures Merging: A Historical and Economic Critique of Culture. *Journal of Cultural Economics*, 32, p.83-86. Disponible en DOI: 10.1007/s10824-007-9047-6 [Consultado el 4 de mayo de 2010].

Weber, M., 1905 (2001). *The Protestant Ethic and the Spirit of Capitalism*. London: Routledge Classic.

Wisker, G., 2001. *The Postgraduate Research Handbook*. Basingstoke: Palgrave.

Wolf, M., 2006. China's autocracy of bureaucrats. *Financial Times*, 30 de mayo. Disponible en <http://www.ft.com/cms/s/1/98afcbca-f002-11da-b80e-0000779e2340.html> [Consultado el 4 de mayo de 2010].

Woodhouse, D., Madden, D., Hillier, B. and Lundstrom, A., 2001. Railway Safety Matters. *Heritage Railway Journal*, 20, 25-27.

World Values Survey (WVS), 2009. *Values Change the World*. Disponible en [http://www.worldvaluessurvey.org/SebTest/wvs/articles/folder\\_published/article\\_base\\_110/files/WVSbrochure4.pdf](http://www.worldvaluessurvey.org/SebTest/wvs/articles/folder_published/article_base_110/files/WVSbrochure4.pdf) [Consultado el 21 de mayo de 2010].

– 2010. *ASEP/JDS Data Bank*. Disponible en <http://www.jdsurvey.net/jds/jdsurveyMaps.jsp?Idioma=I&SeccionT exto=0404&NOID=104> [Consultado el 22 de mayo de 2010].

WTTC, 2009. *Final league tables August 2009*. Disponible en <http://www.wttc.org/download.php?file=http://www.wttc.org/bin/file/or>

[iginal file/final league tablesaug09.xls](#) [Consultado el 29 de enero de 2010].

- 2010a. *World - Key Facts at a Glance*. Disponible en [http://www.wttc.org/eng/Tourism Research/Tourism Economic Research/](http://www.wttc.org/eng/Tourism%20Research/Tourism%20Economic%20Research/) [Consultado el 8 de febrero de 2010].
- 2010b. *Results for UK, T&T activity as % of equivalent economy-wide spending (%)*, between 2005 – 2009. Disponible en [http://www.wttc.org/includes/pages/cms\\_edit\\_tsa\\_data/excel\\_work/WTTTC Data Export 1266776519.xls](http://www.wttc.org/includes/pages/cms_edit_tsa_data/excel_work/WTTTC_Data_Export_1266776519.xls) [Consultado el 21 de febrero de 2010].
- 2010c. *Results for Spain, T&T activity as % of equivalent economy-wide spending (%)*, between 2005 – 2009. Disponible en [http://www.wttc.org/includes/pages/cms\\_edit\\_tsa\\_data/excel\\_work/WTTTC Data Export 1266776805.xls](http://www.wttc.org/includes/pages/cms_edit_tsa_data/excel_work/WTTTC_Data_Export_1266776805.xls) [Consultado el 22 de febrero de 2010].

#### Fuentes epistolares

Bernal, A.M., 2010, ([ambernal@us.es](mailto:ambernal@us.es)), 18 de enero de 2010. *Re: FC turística de Río Tinto*. Email a Muriel, M. ([turdetania@adslmail.es](mailto:turdetania@adslmail.es)).

Dirección General de Bienes Culturales, ([info.catalogo.dgbc.ccul@juntadeandalucia.es](mailto:info.catalogo.dgbc.ccul@juntadeandalucia.es)), 21 de julio de 2009. *Re: Patrimonio del antiguo ferrocarril de Tharsis al río Odiel: consulta sobre expedientes incoados*. Email a Muriel, M., ([turdetania@adslmail.es](mailto:turdetania@adslmail.es)).

Dirección General de Bienes Culturales, ([info.catalogo.dgbc.ccul@juntadeandalucia.es](mailto:info.catalogo.dgbc.ccul@juntadeandalucia.es)), 30 de julio de 2009. *Re: Patrimonio del antiguo ferrocarril de Tharsis al río Odiel: consulta sobre expedientes incoados*. Email a Muriel, M., ([turdetania@adslmail.es](mailto:turdetania@adslmail.es)).

Flores, D., ([diegoflower@gmail.com](mailto:diegoflower@gmail.com)), 17 de febrero de 2009. [*fctharsis*] *RE: 6, 7 y 8 de Marzo, I Fiesta del Ferrocarril de Tharsis*. Email a fctharsis · Ferrocarril de Tharsis al río Odiel, ([fctharsis@yahoogroups.com](mailto:fctharsis@yahoogroups.com)).

Informante Núm. 1, 9 de noviembre de 2007. *Re: Documental ferrocarril Tharsis Canal Sur*. Email a Muriel, M., ([mmuriel@acemuriel.com](mailto:mmuriel@acemuriel.com)).

López, M., ([mario.lopez@juntadeandalucia.es](mailto:mario.lopez@juntadeandalucia.es)), 17 de octubre de 2008. *Re: Patrimonio industrial ferroviario en abandono*. Email a Muriel, M., ([mmuriel@acemuriel.com](mailto:mmuriel@acemuriel.com)).

Muriel, M, (959 382 711), 25 de mayo de 2006. [Petición de entrevista]. Fax a Gómez, L. (959 397 896).

Muriel, M., (959 382 711), 23 de julio de 2004. [Invitación a reunión]. Fax a Mantecón, J.M. (959 590 025).

Muriel, M., ([acemuriel@tele2.es](mailto:acemuriel@tele2.es)), 13 de noviembre de 2006. *Patrimonio industrial y Economía de la Cultura: nuestro encuentro del viernes 10*. Email a Rodríguez, J.M. ([viceconsejero.ccul@juntadeandalucia.es](mailto:viceconsejero.ccul@juntadeandalucia.es)).

Muriel, M., ([info@acemuriel.com](mailto:info@acemuriel.com)), 22 de enero de 2005. *Ferrocarriles históricos, un potencial turístico*. Email a Oria, J., ([jose.oria@diputado.congreso.es](mailto:jose.oria@diputado.congreso.es)).

Muriel, M., ([info@acemuriel.com](mailto:info@acemuriel.com)), 6 de junio de 2005. *Reconversión de ferrocarriles históricos con fines turísticos*. Email a de Vicente, J. ([jdevicente.3187@cajarural.com](mailto:jdevicente.3187@cajarural.com)) c/c a González, J. ([decano@coiaa.org](mailto:decano@coiaa.org)).

Muriel, M., ([info@acemuriel.com](mailto:info@acemuriel.com)), 6 de mayo de 2005. *Reconversión de ferrocarriles históricos con fines turísticos*. Email a de Vicente, J., ([jdevicente.3187@cajarural.com](mailto:jdevicente.3187@cajarural.com)).

Muriel, M., ([info@acemuriel.com](mailto:info@acemuriel.com)), 7 de noviembre de 2006. *II Reunión Proyecto CHATAIN: invitación*. Email a Gómez, L. ([villadetharsis@terra.es](mailto:villadetharsis@terra.es)).

Muriel, M., ([mjm33@sussex.ac.uk](mailto:mjm33@sussex.ac.uk)), 28 de octubre de 2007. Email a Pérez de Armiñán, A., ([hispanianostra@infonegocio.com](mailto:hispanianostra@infonegocio.com)).

Muriel, M., ([mmuriel@acemuriel.com](mailto:mmuriel@acemuriel.com)), 1 de junio de 2008. *Ill-fated British industrial heritage in Andalusia*. Email a de Merode, E., ([policy@europanostra.org](mailto:policy@europanostra.org)).

Muriel, M., ([mmuriel@acemuriel.com](mailto:mmuriel@acemuriel.com)), 12 de noviembre de 2007. [Fwd: Re: Documental ferrocarril Tharsis Canal Sur]. Email a Informante Núm. 1.

Muriel, M., ([mmuriel@acemuriel.com](mailto:mmuriel@acemuriel.com)), 16 de mayo de 2006. *Ferrocarriles históricos, un potencial turístico*. Email a Zapatero, C., ([czapatero@ffe.es](mailto:czapatero@ffe.es)).

Muriel, M., ([mmuriel@acemuriel.com](mailto:mmuriel@acemuriel.com)), 17 de julio de 2007. *FF.CC. turísticos: posible reunión en Madrid*. Email a Zapatero, C., ([czapatero@ffe.es](mailto:czapatero@ffe.es)).

Muriel, M., ([mmuriel@acemuriel.com](mailto:mmuriel@acemuriel.com)), 20 de septiembre de 2007. *Situación actual del FC de Tharsis*. Email a Guasch, C. ([c.guasch@cgft.net](mailto:c.guasch@cgft.net)).

Muriel, M., ([turdetania@tele2.es](mailto:turdetania@tele2.es)), 9 de noviembre de 2007. Re: *Documental ferrocarril Tharsis Canal Sur*. Email a Informante Núm. 1.

Oporto, A., ([antonio.oporto@transport.alstom.com](mailto:antonio.oporto@transport.alstom.com)), 6 de noviembre de 2006. Re: *Alstom en el ferrocarril histórico de Tharsis (Huelva)*. Email a Muriel, M., ([mmuriel@acemuriel.com](mailto:mmuriel@acemuriel.com)).