



Universidad de Jaén

Escuela de Doctorado

TESIS DOCTORAL



**Gestión y tutela del patrimonio ferroviario en
Cuba: Origen, desarrollo y evolución. Estudio
comparativo de las políticas de conservación y
difusión.**

RESENTADA POR:

Lays Lexis Díaz Ramirez

DIRIGIDA POR:

María Victoria Quirosa García

JAÉN, 19 de septiembre de 2023

AGRADECIMIENTOS

A la Dra. Victoria Quirosa, primero y eternamente. Sin tu apoyo, comprensión y ánimos no habría una tesis. Como siempre, muchas gracias.

Al Departamento de Patrimonio Histórico de la Universidad de Jaén, por impulsar y acoger esta investigación desde su génesis, en el Máster Universitario en Estudios Avanzados en Patrimonio Cultural: Historia, Arte y Territorio; en especial al Dr. Pedro Galera, primer tutor de esta investigación.

A la Dra. Paola D'Alconzo de la Università degli Studi di Napoli "Federico II", por acogerme en mi estancia de investigación durante el Programa Erasmus+.

Al personal de la Biblioteca de ICCROM, especialmente a Daniela Sauer, especialista en conservación y bibliotecaria principal de la institución.

A la MsC. Ilka Pell, vicepresidenta de Monumentos del Consejo Nacional de Patrimonio Cultural de Cuba, por su tiempo y por ayudarme a acceder a parte de la información sobre el ferrocarril que resguarda esa institución.

A mis profesores de la Universidad de La Habana, en especial al MsC. Mario Piedra, por sus acertados comentarios, por escuchar con paciencia mis quejas desde antes de graduarme de la licenciatura, y por haber querido leerse mi tesis.

A María Alejo, mi Dr. Mary, por sus comentarios, sus ánimos, las correcciones, los cafés y los cotilleos. Al mundo le hace falta más gente como tú.

A Kenia, Andrea, África, Jose, Ahmed, Lili, Peter, mis amigos, la gente con la que más me he quejado de todo este proceso.

A todo aquel que ha pasado por mi vida y me ha dado ánimos (son muchos, a algunos quiero recordar, a otros no).

A mi familia, a todos. Lo que soy hoy es porque antes estuvieron ellos.

A mis padres, los culpables directos de que lleve tantos años en la universidad, de que me guste investigar, de que disfrute aprender. Y los que me han apoyado (aunque estudie "paredes y eso", aunque "ya sea hora de que me gradúe") incondicionalmente.

Y a Lia, sin quien no se hubiese completado jamás esta tesis, ni esta vida. No se puede pedir hermana mejor, ni para llorar ni para celebrar. Gracias Lu, siempre.

DEDICATORIA

A mi tío Mario:

Mariada, siempre que pienso en un tren la primera persona que viene a mi mente eres tú.
Que allí donde estés haya muchos trenes. Y que puedas viajar en cada uno de ellos.

¿Vas bien, Caibarién?

Índice

Introducción.....	5
Estado de la cuestión.....	8
Hipótesis y Objetivos.....	16
Metodología.....	19
Capítulo 1 Origen y desarrollo de la industria ferroviaria: aportaciones, hitos y experiencias.....	24
1.1 Reino Unido: Un modelo a seguir.....	24
1.2. España: aplicación del modelo a uno y otro lado del Atlántico.....	27
1.3 Cuba: Particularidades de la implantación del ferrocarril en la Isla.....	37
1.3.1 De líneas, estaciones y ciudades.....	41
1.3.1.2 Occidente.....	42
1.3.1.2.1 La Habana.....	42
1.3.1.2.2 Matanzas.....	49
1.3.1.2.2.1 Los puentes de Matanzas. La labor de Julio Sagebien.....	51
1.3.1.3 Centro.....	54
1.3.1.4 Oriente.....	57
Capítulo 2. De maquinaria a Patrimonio Cultural.....	60
2.1 Primeras experiencias de musealización del ferrocarril en Reino Unido, España y Cuba.....	59
2.1.1 El presente patrimonial del ferrocarril británico.....	59
2.1.2 Patrimonio ferroviario español: primeras experiencias de musealización y difusión.....	66
2.1.3 La musealización del patrimonio ferroviario de Cuba.....	77
Capítulo 3. Proceso de patrimonialización del ferrocarril: Siglos XX y XXI.....	89
3.1 En torno al patrimonio industrial.....	90
3.2 La legislación de patrimonio cultural: la tutela del patrimonio industrial.....	101
3.2.1 Legislación de patrimonio cultural en Reino Unido: la protección específica del patrimonio ferroviario.....	101
3.2.2. Legislación de patrimonio cultural en España: la protección descentralizada.....	105
3.2.3 Legislación de patrimonio cultural en Cuba: la protección centralizada.....	115
3.3 Documentación y praxis tutelar.....	123

3.3.1. Reino Unido: documentación y praxis tutelar.....	124
3.3.2. España: documentación y praxis tutelar.....	132
3.3.3. Cuba: documentación y praxis tutelar.....	162
3.4 Experiencias de difusión.....	206
3.4.1. Experiencias de difusión: Reino Unido.....	207
3.4.2 Experiencias de difusión: España.....	232
3.4.3 Experiencias de difusión: Cuba.....	252
Capítulo 4. Gestión del patrimonio ferroviario en Cuba.....	273
4.1 Experiencias de gestión hasta 2022.....	273
4.2 Propuestas de futuro.....	305
4.2.1 La comunidad académica cubana y el ferrocarril.....	307
4.2.2 La comunidad digital.....	311
4.2.3 La comunidad “real” del ferrocarril.....	313
4.3 Gestión y tutela del patrimonio ferroviario en Cuba.....	317
4.3.1 El patrimonio ferroviario cubano hasta 2022. Revisión general del fenómeno...317	
4.3.2 Buenas prácticas en el patrimonio ferroviario.....	320
4.3.3 Plan de difusión del conocimiento y acciones sobre el patrimonio ferroviario en Cuba.....	356
Conclusiones (Inglés).....	368
Conclusiones (Español).....	377
Bibliografía.....	388
Listado de siglas y abreviaturas.....	453
Anexo 1.....	456
Anexo 2.....	532
Anexo 3.....	533
Anexo 4.....	543
Anexo 5.....	544
Anexo 6.....	558
Anexo 7.....	559
Anexo 8.....	565
Anexo 9.....	566
Anexo 10.....	568
Anexo 11.....	569
Anexo 12.....	570

INTRODUCCIÓN

Hablar de patrimonio ferroviario en Cuba es pensar en azúcar, en campos, en abandono, pero queremos también que sea herencia e identidad. Con la puesta en funcionamiento en noviembre de 1837 del primer tramo ferroviario del país, se inauguraba el segundo ferrocarril del continente, séptimo del mundo y, como en esa fecha Cuba era colonia, el primero de España e Iberoamérica.

La historia cubana, rica en singularidades, encuentra en el ferrocarril una estructura de vital apoyo para el desarrollo de la Isla como nación. Centrales, puertos, vías y estaciones conforman la realidad espiritual y material de una sociedad que crecía en torno a las diversas relaciones que establecía el azúcar y que el sistema ferroviario solidificaba y conectaba. Antes del ferrocarril la geografía insular repetía un patrón de asentamientos a lo largo de las costas y zonas de cultivo alrededor de estas áreas, o un poco más adentrada, dependiendo del tipo de cultivo y la reestructuración de los hatos y corrales primigenios y la conformación de nuevas haciendas y poblados adyacentes (Venegas, 2007). El Camino Real era la única conexión terrestre entre los diferentes asentamientos de importancia de la Isla, y de estos con La Habana, pero no conformaba su visualidad, seguía el patrón establecido desde la creación misma de las siete primeras villas y las ciudades y poblados que se fueron fundados en los trescientos años de historia desde la llegada de los españoles a la mayor de las Antillas. La configuración anterior, de aldeas y bateyes aborígenes, no fue tomada en cuenta para el desarrollo urbanístico de la Cuba colonial.

El ferrocarril significó entonces la posibilidad de expandir no solo la industria azucarera, pudiendo aumentar el terreno de cultivo a zonas más alejadas de los puertos, o el recorte de precios y tiempos en la distribución de la mercancía; fue también el motor vertebrador de nuevas conexiones entre regiones. Si bien primigeniamente estas se daban en ramales -de iniciativa mayoritariamente privada- que unían los ingenios con los puertos, poco a poco se fue creando una red de ferrocarriles y “caminos de hierro” que terminó de asentar la configuración que hoy determina la realidad cubana. Pero, como es de suponer, no fue este el único resultado significativo de la implantación y desarrollo del ferrocarril en la Isla. El periodo colonial, en sus últimos sesenta años, impulsó el desarrollo de aquel sistema, al mismo tiempo que sentó las bases para su evolución y condicionó las características que, aún hoy, presenta todo el entorno ferroviario. Las soluciones

implementadas podían variar según las condiciones de cada caso, pero eran esencialmente resultado de un mismo fenómeno.

Nacido de una necesidad de la industria azucarera, a la que está indisolublemente ligado, el ferrocarril se desarrolló también bajo condiciones propias de sus necesidades y características, así como su relación con la realidad del país. La presencia de ingenieros y jefes de obra estadounidenses, de ingenieros militares españoles y de comitentes y desarrolladores criollos, determinó que las estructuras, inmuebles y asentamientos que crearon y creó el ferrocarril fuesen tan variadas como sus gustos y conocimientos. Una de las particularidades más notables de este proceso es la obvia separación que existe en este proceso con su homólogo peninsular. Si bien le antecede en once años, la condición de colonia de la Isla y el control que ejercían las instituciones españolas en el desarrollo de todo proceso de conformación de nuevas compañías de ferrocarril podía haber significado una evolución semejante, nada está más alejado de la realidad. Mientras en España primó una relación con Reino Unido como modelo a seguir para el impulso de las obras de ingeniería y fue la fuente primigenia de importación de locomotoras y demás maquinaria, y con Francia para muchos de los modelos constructivos seguidos (Cuadros, 2019); en Cuba la primera y más fuerte relación fue con Estados Unidos. No solo en parque móvil e inspiración, sino contando con la experiencia de los comitentes y desarrolladores del primer ferrocarril del continente, relación que se reforzaría con la entrada de capital de este país en las compañías ferroviarias y azucareras hacia finales del siglo XIX, pero sobre todo a partir del siglo XX.

De hecho, la etapa de República (1899-1959) recibió este esquema y terminó de expandirlo, sin corregirlo ni alterarlo demasiado. Estaciones, vías, puentes, túneles y asentamientos humanos se continuaron desarrollando en torno a las necesidades del azúcar y las potencialidades del ferrocarril. Crecieron los asentamientos poblacionales y se multiplicaron las edificaciones, pero el tren y sus “paraderos” no perdieron en distinción. De hecho, tal era su reconocimiento, que algunos de los nuevos estilos arquitectónicos aparecieron en la Isla a través de sus estaciones.

Fue también en esta etapa que se fija definitivamente el batey como la célula habitacional por antonomasia que el ferrocarril ayuda a diseminar por toda la geografía insular. Si bien desde la fundación misma de las primeras villas se habían establecido lo que a la larga serían las grandes ciudades del país, así como la preponderancia de la zona occidental y

central (las hoy La Habana, Matanzas, Villa Clara, Sancti Spiritus, Cienfuegos y Camagüey), sobre la menos desarrollada zona oriental, entre estos núcleos urbanos y asociados a las zonas de producción agrícola el modelo de asentamiento fue el batey. Sin embargo, no existía aún una noción de unidad insular (Moreno, 2014, p. 179), no fue hasta la llegada del azúcar como industria y de ferrocarril como su vehículo que comienza a entenderse a Cuba como nación. Heredado (o rescatado) de las nociones básicas de establecimiento humano de los aborígenes de la Isla, de donde se toma el vocablo, esta configuración de viviendas alrededor de una plaza central en la que se encuentran, tras la colonización, los edificios cívicos y religiosos más importantes, es la que se establece como básica, primero en los ingenios y luego en los centrales. Ello no significó, sin embargo, que, aunque el planeamiento urbanístico fuese semejante, cada una de las soluciones implementadas siguieran el mismo patrón. La diversidad tipológica que signan la variedad arquitectónica de los inmuebles asociados al ferrocarril es fácilmente reconocible también en los bateyes. A la sensibilidad y gusto del ingeniero, arquitecto o comitente se debe la visualidad de los edificios, ligados todos al universo de la industria azucarera, al fin y al cabo.

Por su parte, la etapa revolucionaria, que se extiende hasta la actualidad, en su afán de “reconstruir y renovar”, destruyó, pero no arregló. Las fluctuaciones en el comercio del azúcar determinaron la “inutilidad” de algunas fábricas y, con ellas, de parte de la infraestructura ferroviaria. A partir del propio 1959 empezó un proceso de declive de la industria azucarera en general, particularmente feroz para el ferrocarril, que en 2023 se manifiesta como la desaparición del setenta por ciento de las infraestructuras y todos los fenómenos a ella asociados. Ni siquiera la creación del llamado tren rápido en la década del setenta, con la consecuente renovación de las líneas y la creación de nuevos inmuebles que respondían a la estética soviética por la que se apostaba en este periodo, pudieron dar un nuevo impulso al ferrocarril cubano.

Entre las diferentes comunidades que son afectadas y afectan al patrimonio ferroviario la más activa ha sido la académica, de la que han emanado algunas investigaciones y proyectos, la gran mayoría recientemente, y con un sesgo historicista y económico. No obstante, ello demuestra una lenta toma de conciencia sobre lo que significa y ha significado el ferrocarril para la historia y cultura cubanas. Aun así, su presente demuestra que queda mucho por hacer. El acercamiento académico a este proceso ha dejado abierto algunos caminos, al igual que la protección oficial de algunos hitos. Pero las amenazas a

este patrimonio son mayores que las acciones emprendidas para su salvaguarda. La historia, caprichosa en sus ciclos, tiende a hundir este presente patrimonial cubano en el olvido, en el desuso, casi en su desaparición.

ESTADO DE LA CUESTIÓN

La relación historia-industria azucarera ha sido, en mayor o menor grado, preocupación de investigadores nacionales y foráneos. Sin embargo, los enfoques asumidos, como se ha señalado, están en los órdenes de la importancia histórica, económica, o del universo industrial en general. El plano social ha sido atendido en menor medida y, desde la conservación, solo se han realizado acercamientos con una mirada que lo asume como una unidad más del patrimonio industrial. No se han encontrado investigaciones con base en la Historia del Arte o la gestión patrimonial que aborden como tal el universo ferroviario cubano. Tampoco el análisis del ferrocarril como un sistema compuesto por el conjunto de todos los aspectos anteriores, por lo que cada uno es interdependiente del resto.

Quizá el primer gran estudio que asume al ferrocarril como una parte importante de la confirmación de la historia cubana es el de Manuel Moreno Fraginals (Moreno, 2014). Publicado totalmente por primera vez en 1978 y reeditado varias veces desde entonces, es una colosal obra que ahonda en las raíces del proceso de conformación de la industria azucarera, primera, y por mucho tiempo única industria cubana. En este, el ferrocarril se presenta como uno de los principales factores de su desarrollo y uno de los componentes esenciales en la conformación de un concepto de identidad visual y cultural autóctona. Porque el enfoque de este autor, aunque fuertemente basado en los aspectos técnicos de la producción azucarera y en su peso económico no obvia los lógicos procesos socio-culturales que compusieron esta realidad. Aun así, como señala Zanetti (2013), la visión generalista de muchos análisis asociados a los procesos externos a la producción limita la significación dada en este estudio a los fenómenos que surgieron a partir de este. Sobre todo, aquellos relacionados a las comunidades del azúcar más allá de sus impulsores.

Esta obra fundacional dio paso a muchas otras indagaciones en el ámbito histórico y económico de la nación, casi siempre en la etapa colonial. Sin embargo, como Moreno en su texto, estas investigaciones solo analizan tangencialmente la cuestión ferroviaria, contemplándola como un factor más. Es ese el caso de las primeras obras de Santamaría

(1998; 2006), quien realiza una loable labor de recogida y sistematización de datos sobre la industria azucarera cubana, concentrándose, sobre todo, en la problemática del ferrocarril y su peso en la historia y la economía. Pero, una vez más, el acercamiento, aunque enciclopédico y constante, es solo desde el punto de vista económico. La importancia crucial del ferrocarril es resaltada sin ambages, pero su significación histórica, artística y patrimonial, es intuita, nunca analizada. Ni siquiera enunciada.

Dos textos, de dimensiones diferentes, pero con objetivos similares, y centrados en cuestiones que atañen directamente al patrimonio ferroviario, son el de Zanetti y García (2017) y Lloga (2014). El libro de Zanetti y García (2017) resultado de una tesis doctoral (extensa labor de revisión de fuentes y confrontación de datos), explora al detalle el inicio y evolución hasta 1987 del ferrocarril en Cuba. Cifras económicas, mapas de líneas férreas y un exhaustivo análisis de fuentes contemporáneas, dan como resultado un estudio brillante, sin paralelo antes o después de su publicación y con valiosos apuntes para futuros análisis. Empero, su enfoque, como el de Moreno o Santamaría, es básicamente histórico y económico. Ello denuncia una sistemática falta de interés en el estudio de las consecuencias más directas del ferrocarril en el contexto cubano, su realización material y todo lo que supone para la Cuba de su momento y la que, sobre aquel, se desarrolló.

Solamente en fechas muy cercanas, y emanado de la Universidad Tecnológica de La Habana José Antonio Echeverría (ISPJAE), el artículo del profesor Lloga (2014) se acerca a temas del patrimonio. En este caso, el interés se centra en algunos ejemplos de estaciones del siglo XIX que sirven de modelo para posteriores construcciones de este tipo y que se enlazan visualmente con la arquitectura de la etapa. Asimismo, se presenta una relación de arquitectos cubanos y foráneos que se destacaron en el diseño y ejecución de estas obras, importante información que, aunque poco desarrollada, sirve de apoyo para otras investigaciones.

Sobre el tema, este autor ha desarrollado una rama específica, la labor de los ingenieros militares españoles (Lloga, 2016) y como ocurre su labor en paralelo a otros desarrolladores en las áreas pública y privada, tanto en obras de ingeniería como de arquitectura, que marcó época en los inicios de la infraestructura ferroviaria en el país. En colaboración con especialistas del Centro Nacional de Patrimonio Cultural (CNPC) de Cuba, Lloga es también coautor del único texto del que se tiene conocimiento

producido en la Isla sobre el patrimonio ferroviario en su conjunto “Arquitectura ferroviaria en Cuba (1837 - 1931)”, junto a Ilka Pell. Publicado en 2016 conjuntamente con autores argentinos como parte del libro “Arquitectura ferroviaria de América Latina; Cuba y Argentina”, bajo la coordinación del doctor Jorge Tartarini, uno de los grandes especialistas de la materia en el continente americano, es el único compendio publicado de las estaciones reconocidas como parte de un universo mayor del ferrocarril, independientemente de su consideración como patrimonial o no. Si bien esta recopilación no se presenta como una parte de una noción de patrimonio ferroviario mucho mayor, y se enfoca únicamente en las estaciones y unos pocos ejemplos de otros edificios de diversos usos (oficinas, viviendas, talleres), es el único esfuerzo hasta el momento de reunir en una misma publicación la información recabada por el CNPC y algunos especialistas externos sobre lo que se considera patrimonial en el ámbito del ferrocarril. Levantamientos de edificios de otro modo desconocidos por la comunidad científica cubana, recopilación de información difícilmente accesible a estudiosos fuera del entramado estatal y una primera ordenación de los inmuebles de acuerdo a su pertenencia a las empresas ferroviarias que los financiaron, además de los ejemplos sobrevivientes del período colonial, son ofrecidos claramente, tras un breve bosquejo de la historia del tren en el país. Sin embargo, y pese a ser una publicación hecha por dos entidades públicas de los países en estudio, este es un libro al que solo se tiene acceso tras petición expresa al CNPC, coartando así la exposición y el uso académico, de difusión, o de estudio en general, que podría hacerse de un texto único en su tipo.

Más recientemente, y respaldado por la labor del Colegio San Gerónimo de La Habana, facultad de la Universidad de La Habana especializada en el estudio y la enseñanza del patrimonio histórico, han surgido publicaciones, de la mano del doctor Antonio Santamaría, especialista del Consejo Superior de Investigaciones Científicas de España (CSIC), que intentan rescatar investigaciones discontinuadas o temas nuevos dentro del patrimonio ferroviario cubano. La compilación de textos “Azúcar, patrimonio y paisaje en Cuba” (2019) y “Ferrocarril, historia, espacio y patrimonio en Cuba” (2020), resultado de seminarios llevados a cabo en esta facultad, vuelven a traer a la palestra pública de la investigación patrimonial en la Isla algunos casos del ferrocarril más allá de las estaciones, en esa suerte de “redescubrimiento del ferrocarril” constante que se sufre en la Isla cada cierto tiempo, quizá debido a una ineficiente difusión y a una nula retroalimentación entre los organismos interesados.

Una de las fuentes más interesantes que documentan, sobre todo visualmente, el estado actual del patrimonio ferroviario son las páginas web y los blogs. Alejadas de los encorsetamientos de la academia, estas herramientas, sin dejar, en muchos de los casos, de contar con una rigurosa verificación científica, y por su naturaleza misma, son un vehículo muy eficaz para la comunicación directa con los interesados del tema, a la vez que un motor para nuevas indagaciones. Ejemplos como la entrada específica sobre el ferrocarril cubano en el blog de Juanjo Olaizola (2012) o las historias e imágenes colectadas por Silva (2013) son resultado de la preocupación de la ciudadanía, nacional o no, respecto al estado actual de los bienes del universo ferroviario cubano y constituyen muestra del autorreconocimiento de la sociedad de la Isla en este patrimonio. La labor de visualización de estos bienes, así como el recabo de imágenes históricas, ayudan al investigador que desde la distancia se acerca a este particular. Para esta situación es de gran ayuda la labor del blog “El Fogonero” de Carlos Venegas. Este, dividido en varias secciones que responden a elementos del ferrocarril (edificios, andenes, asentamientos), ofrece una variedad de imágenes y testimonios de habitantes de la localidad en donde se encuentre el hito en cuestión, ampliando el reconocimiento del bien a su significación social y cultural.

Sin embargo, aun cuando se encuentran ejemplos de preocupación y estudio dentro y fuera del ámbito científico, y existen muestras de una gestión que toma el concepto de patrimonio ferroviario como base para su ejecución, es evidente que no se ha asentado aun que es y significa el patrimonio del ferrocarril cubano. Dos museos ferroviarios nacionales y varios museos de la industria azucarera asumen el universo del ferrocarril solo como un segmento de lo que es reconocido y aceptado por la comunidad científica internacional y, más importante aún, las comunidades que le dan sentido. En el Museo Nacional del Ferrocarril de La Habana, sin ir más lejos, se presenta una muestra de locomotoras, partes de maquinaria o la recreación de una oficina de venta de billetes decimonónica como un conjunto monolítico de lo que es el ferrocarril patrimonial en Cuba. En ninguna parte de su discurso museológico, evidenciado en pancartas informativas al principio de la exposición, queda registrado que este universo es mucho mayor. No hay referencias a las vías y como estas dieron forma al territorio, no se habla de los colectivos que en diferentes ramas y momentos conformaron la realidad humana de este patrimonio, no se mencionan las edificaciones (siendo la sede del museo una antigua estación). Se presenta un patrimonio segmentado, recontado en algunos ejemplos,

no en la suma de sus partes. Incluso en la bibliografía específica sobre este hito de la gestión museística del ferrocarril se repite este patrón. Indalecio González, (2013), en su reflexión sobre el museo, en su papel de director, repite el mismo patrón de fraccionamiento de este universo a algunas de sus partes, algo que quizá se entiende al leer el título de su libro: “El ferrocarril; Joya del patrimonio industrial”.

La evidente desconexión entre los núcleos productores de conocimientos sobre el ferrocarril y las entidades encargadas de su gestión, así como la casi inexistente difusión de cualquier información o iniciativa que profundice en este patrimonio, sus necesidades y características, es uno de los peores escenarios a los que podrían enfrentarse bienes, saberes y costumbres que están en peligro de desaparecer. Pero posiblemente peor aún es la situación que puede rastrearse transversalmente en cada uno de los esfuerzos: la falta de un concepto nítido de patrimonio ferroviario. Se han analizado sus estructuras e historia por separado o como un fenómeno asociado a la industria azucarera, pero no se han demarcado sus características como una rama importante del patrimonio industrial. Incluso en los textos académicos se utiliza el término para marcar un horizonte de investigación, pero carecen de un corpus general al que integrarse, por lo que aparecen desconectados de una noción completa de lo que es y representa en su totalidad, y así se han ido sucediendo, creando un cúmulo de conocimientos descentralizado.

Por eso se hace indudablemente necesario un acercamiento científico al fenómeno que cubra no solo esta necesidad, sino que, al hacerlo, atienda a los estándares internacionales que se han ido labrando para el estudio del ferrocarril patrimonio. El presente estudio reconoce, entonces, el patrimonio ferroviario cubano en los bienes materiales, inmateriales y paisajes que aparecen a raíz de la introducción del ferrocarril en el país. Ello engloba tanto la maquinaria, vías, estaciones, edificios asociados al universo ferroviario (almacenes, talleres, etc.) como los asentamientos poblacionales y paisajes culturales asociados a la producción azucarera, pero relacionados al ferrocarril en tanto gracias a este pudo extenderse la industria que les dio origen.

No obstante, el análisis propuesto se centra en ejemplos específicos que permiten examinar los principales rasgos del sistema de interrelaciones artísticas y económico-sociales que deben ser tenidas en cuenta para la selección de las estructuras del patrimonio ferroviario cubano. Este condicionamiento responde al estado de estos estudios en Cuba, que reconocen el patrimonio ferroviario como es: uno de los más representativos e

importantes de la historia del país, pero sin llegar a delimitarlo, pese a contarse con la evidencia material y la fortuna crítica necesaria para su investigación. Así se analizan ejemplos de bienes mueble e inmueble, asentamientos y actividades que pertenecen al patrimonio ferroviario y demuestran, aún hoy, que es herencia viva.

Este afán sería inalcanzable si el estudio se supeditara solo a este análisis. Para lograr una verdadera integración a los estudios ya asentados sobre el tema y en aras de alcanzar una claridad mayor sobre las potencialidades y evidentes carencias del modelo de estudios, conservación y gestión cubano hace falta una comparación con modelos que han probado su eficacia. Atendiendo al desarrollo histórico, la actitud y las acciones en favor del ferrocarril patrimonial el primero de estos modelos de comparación debe ser casi obligatoriamente el británico. No solo fue esta la primera nación que desarrolló una industria ferroviaria, sino que a lo largo de su historia ha probado ser una de las más preocupadas por su mantenimiento. Además, fue este sistema y las características que fue desarrollando a lo largo de los años (horarios, estaciones, formas de gestión), los que sirvieron de ejemplo y punto de partida para la gran mayoría de los ferrocarriles del resto del orbe (Gourvish, 1999). Las relaciones que estableció, las zonas que desarrolló, las comunidades que fue creando a lo largo de sus siglos de existencia, dieron forma a una conciencia nacional que fructificó en la apropiación de un gran fragmento de la sociedad de esta realidad que hoy es aceptada como parte de la idiosincrasia de regiones enteras, por no decir nacional. Ello condiciona no solo la existencia de un código legal que incluye, casi desde el inicio mismo de la desactivación de los ferrocarriles (con su infraestructura en general), la protección de esta parte de su historia; sino también los esfuerzos a todos los niveles de su protección. Activismo, voluntarios y legislación son casi inseparables dentro de la gestión británica de los *heritage railways*, como los denominan, siendo uno de los países pioneros en la protección de sus bienes materiales y en la salvaguardia de los inmateriales.

Pero fue también en Reino Unido donde primero se popularizó e impulsó el estudio y protección del patrimonio industrial, algo que no sorprende al ser esta otra isla la cuna de la Revolución Industrial; y lo que ha garantizado una evolución conectada de esta área de estudio con el ferrocarril (Falconer, 2006). De este modo surgen y se desarrollan iniciativas que fomentan desde un primer momento acciones y soluciones que contemplan no solo al objeto de interés en cuestión, sino a las conexiones que pueda tener a todos los niveles: la comunidad que afecta y en la que cobra valor, la red o redes nacionales en las

que se inserta, la historia propia y de su industria en general, y el papel que juega en el gran esquema del patrimonio industrial de su zona, región y país. Y si eso no fuera suficiente, Reino Unido cuenta con uno de los expedientes más amplios en acciones estatales y particulares de trabajos de gestión, conservación y activismo del planeta. El ferrocarril británico no fue solo el primero y más influyente de la historia, sino que en la actualidad es uno de los más beneficiados por los esfuerzos de instituciones académicas, asociaciones de voluntarios y el Estado, presentando, a nuestro juicio, una de las opciones más variadas de fórmulas y soluciones posibles de traspasar a otras realidades.

El segundo modelo en comparación es el español. Este se escoge por la obvia cercanía con el cubano, no solo por los lazos históricos que los unen, sino por los paradójicos paralelismos que es posible encontrar entre ambos, su desarrollo y en las proposiciones para la protección de este patrimonio ferroviario. En el caso de la historia, siendo el cubano el primer ferrocarril español, podría suponerse una similitud en sus características y evolución que, sin embargo, no existen. Por ello, verificar los puntos de contacto y divergencia se hace indispensable para no solo establecer estas conexiones que se intuyen, sino también para remarcar la posición que este fenómeno tiene dentro del marco total del desarrollo del patrimonio ferroviario en general. Luego de un breve progreso en paralelo (los primeros sesenta años de estos dos sistemas, en los que la experiencia cubana sirvió de primer impulso a la empresa española), su evolución fue muy diferente. Aun así, el modo de entender su gestión como patrimonio en la actualidad es muy similar.

El modelo español, basado más en la actuación y alcance de las instituciones gubernamentales y culturales especializadas resuena mucho mejor en el contexto y mecanismos cubanos, y las experiencias españolas son así más fáciles de traducir al contexto caribeño. Aunque el alcance de la protección y acciones de recuperación, salvaguardia y difusión de la información son mucho más avanzadas en España, en el archipiélago caribeño se han intentado emular algunos de aquellos esfuerzos pues responden según los estudios y la intención de sus promotores a un modelo más asequible a la realidad cubana. Asimismo, el apoyo de instituciones como la Agencia Española de Cooperación (AECID), la Consejería Cultural de la Embajada de España en Cuba o el CSIC han significado un impulso que las instituciones necesitan en cuestiones económicas, pero también en cuanto a intercambio de conocimientos o acercamiento de posturas más avanzadas en cuanto a la gestión del patrimonio. De este modo, se restablece

esta suerte de relación que, al menos en el campo del patrimonio ferroviario, vuelve a conectar las ideas y acciones a uno y otro lado del Atlántico.

Al comparar estos dos modelos entre ellos y con el cubano se pretende trazar un mapa de, si no todos, una gran parte de los elementos, características y acciones que deben formar parte de una gestión integral del patrimonio ferroviario. Así, tanto la revisión del estado de la cuestión como esta oportunidad de estudio comparado pueden ayudar a rellenar el vacío de investigación que hay actualmente en cuanto a la gestión del patrimonio ferroviario cubano. Hasta el momento existe una fortuna crítica que ha cubierto básicamente algunas estructuras relacionadas al ferrocarril, preferentemente las estaciones, algunos estudios socioeconómicos y varios acercamientos desde la historiografía, y en muchos de los casos a través de su implicación con la industria azucarera. Pero no es posible encontrar análisis que, como se ha dicho, asienten conceptos funcionales que concuerden con los estándares internacionales, por lo cual no se encuentran perspectivas (de estudio y gestión, ambas) que apliquen orgánicamente experiencias y nociones comunes. Este vacío en perspectivas, metodología y teoría ha derivado en, por ejemplo, que no se tomen realmente en cuenta partes integrantes fundamentales para el ferrocarril como son las diversas comunidades que le integran, surgiendo así una desconexión entre estas y los proyectos e iniciativas que puedan producirse.

Esta situación plantea al investigador la necesidad de esbozar un concepto de patrimonio ferroviario cubano, como el dado anteriormente en un afán de aunar los diferentes acercamientos al fenómeno y poder reconocer justamente los caminos abiertos por los diferentes análisis académicos, así como la gestión oficial y, quizá más importante aún, las amenazas a las que hoy se enfrenta, las que superan en número a las acciones emprendidas para su salvaguarda. Con ello se busca hacer evidente la urgente importancia estudiar este patrimonio e intentar trazar una estrategia de gestión y protección. De esta manera, el estudio que se propone parte del saber y acercamientos internacionales, probados en su efectividad, centrándose en ejemplos específicos que permiten examinar los principales rasgos del sistema de interrelaciones artísticas y económico-sociales que deben ser tenidas en cuenta para la selección de las estructuras del patrimonio ferroviario cubano.

HIPÓTESIS y OBJETIVOS

Habiendo analizado el estado de la cuestión de los estudios del ferrocarril patrimonial cubano, las ventajas y desventajas que arroja su fortuna crítica y las posibilidades que para su preservación y gestión propicia un estudio comparado con dos modelos europeos con los que comparte puntos de contacto y cuyo estudio puede contribuir a plantear soluciones específicas para el caso caribeño, se plantea como hipótesis que: el estudio de la historiografía del patrimonio ferroviario de Cuba, España y Reino Unido, junto al análisis de los diferentes niveles de protección y las soluciones aplicadas para su gestión y tutela, pueden ayudar a asentar en el ámbito cubano una noción de lo que es y significa esta herencia cultural, de acuerdo a los estándares internacionales. Al mismo tiempo, pueden arrojar luz sobre las deficiencias del modelo implementado en la actualidad y plantear soluciones, al menos aquellas al alcance del investigador, que ayuden a impulsar un cambio efectivo sobre un patrimonio hoy en peligro de desaparecer.

A la sazón, se toma como objeto de estudio primario el patrimonio ferroviario cubano (específicamente las líneas del ferrocarril, las estaciones de tren y las ciudades y bateyes azucareros asociados a este) en el periodo 1837-2022. Asimismo, contando que este es un estudio comparado, se analizan igualmente los procesos históricos, las bases jurídicas de protección y gestión y ejemplos determinantes dentro del patrimonio ferroviario español y británico, además del de Cuba. Así, la presente investigación se plantea como objetivos principales:

1. Determinar las características y estado actual del patrimonio ferroviario cubano.
2. Realizar un estudio comparativo de las políticas de conservación y difusión asentadas por los modelos español y británico.

Para ello, como objetivos específicos, se ha de:

1. Realizar un análisis socio-histórico y económico del surgimiento y desarrollo de los diferentes componentes de estos patrimonios e identificar sus rasgos distintivos.
2. Determinar el estado actual de sus estudios, conservación y gestión.
3. Examinar ejemplos modélicos para establecer puntos de contacto y posibles guías de acción para el caso cubano.
4. Consultar la mayor cantidad posible de fondos bibliográficos, así como documentación de archivo relacionada con el aspecto fundamental de la tesis para contrastar los

resultados obtenidos con la información publicada por medios académicos y no académicos.

5. Diseñar un plan de difusión, sobre el estudio de modelos semejantes, para optimizarla conservación y gestión del patrimonio ferroviario en Cuba.

Somos conscientes de que esta es una aspiración ambiciosa, máxime cuando la información se encuentra muy dispersa, los objetos de estudio separados geográficamente, y el caso cubano presenta características únicas que hacen de su estudio una labor ardua, cuando menos. No obstante, ello presenta al estudioso del tema la posibilidad de no solo discernir entre lo conocido y lo desconocido del tema, que ha llevado anteriormente a posicionamientos e investigaciones no completamente desarrolladas, así como a inconsistencias, controversias, conflictos y contradicciones que no ayudan al desarrollo de los estudios sobre el tema. Por ende, se busca, mediante la consecución de los objetivos planteados, abrir un camino para un nuevo marco teórico que permita el desarrollo de investigaciones futuras más centradas en lo que realmente significa y las posibilidades que brinda un acercamiento global y académico al universo del ferrocarril patrimonial.

La estructura que se ha planteado da una respuesta ordenada a esta ambición. El capítulo 1 “Origen y desarrollo de la industria ferroviaria: aportaciones, hitos y experiencias” se centra en el desarrollo histórico del ferrocarril en los tres países en cuestión, señalando a Reino Unido como el modelo primigenio para todo ferrocarril posterior (“Reino Unido: Un modelo a seguir”); el papel de España como metrópolis responsable del proyecto y en su propia singularidad (“1.2. España: aplicación del modelo a uno y otro lado del Atlántico”); y el caso cubano con sus características únicas (“1.3 Cuba: Particularidades de la implantación del ferrocarril en la Isla”). Esta sección cuenta con una segmentación específica de acuerdo a la división político-administrativa más asentada en la Isla, occidente, centro y oriente, con sus correspondientes fraccionamientos, y un apartado específico para un tema de infraestructura con poca trayectoria académica: los puentes (“1.3.1.2.2.1 Los puentes de Matanzas. La labor de Julio Sagebien”). De este modo se intenta hacer un recuento histórico lo más completo posible, con ejemplos específicos para cada momento de su desarrollo y en las regiones donde el ferrocarril tuvo más impacto.

El capítulo 2 “De maquinaria a Patrimonio Cultural” intenta analizar como fue el proceso de asimilación cultural en cada uno de los países, presentando tres desarrollos completamente diferentes para cada realidad (“2.1 Primeras experiencias de musealización del ferrocarril en Reino Unido, España y Cuba”), pero todas concurrentes en intentos de musealización de una o varias partes del entorno ferroviario (“2.1.1 El presente patrimonial del ferrocarril británico; 2.1.2 Patrimonio ferroviario español: primeras experiencias de musealización y difusión; 2.1.3 La musealización del patrimonio ferroviario de Cuba”). Este capítulo se complementa con el siguiente “Proceso de patrimonialización del ferrocarril: Siglos XX y XXI” en el que se analiza el fenómeno general de patrimonialización del ferrocarril como, en primer lugar, parte integrante del patrimonio industrial. De este modo, se examina el devenir de este ámbito patrimonial (“3.1 En torno al patrimonio industrial), cual es la base legal que permite un adecuado ejercicio de protección, paso siguiente a la identificación y valoración (“3.2 La legislación de patrimonio cultural: la tutela del patrimonio industrial”). Este acercamiento se divide en un análisis de cada país y los rasgos esenciales de cada uno. En el caso británico como se ha desarrollado una rama del ámbito legal dirigida al ferrocarril (“3.2.1 Legislación de patrimonio cultural en Reino Unido: la protección específica del patrimonio ferroviario”); en España las acciones e interés tanto del gobierno central como de las autonomías (“3.2.2. Legislación de patrimonio cultural en España: la protección descentralizada”); y en Cuba, como en casi todo en la Isla, partiendo de las decisiones del Estado (“3.2.3 Legislación de patrimonio cultural en Cuba: la protección centralizada”). La revisión de los modelos de acción legal se complementa con el análisis de los procesos de documentación y gestión que estos amparan (“3.3 Documentación y praxis tutelar”) y que forman parte de todo proceso de protección, presentando en cada caso rasgos peculiares (“3.3.1. Reino Unido: documentación y praxis tutelar; 3.3.2. España: documentación y praxis tutelar; 3.3.3. Cuba: documentación y praxis tutelar”). Como colofón del análisis de este proceso de aceptación, interpretación y protección del ferrocarril patrimonial, se cierra el capítulo con un estudio de las estrategias de divulgación (“3.4 Experiencias de difusión”), subdivididas una vez más en los países objeto de estudio (“3.4.1. Experiencias de difusión: Reino Unido; 3.4.2 Experiencias de difusión: España; 3.4.3 Experiencias de difusión: Cuba”).

El capítulo 4 “Gestión del patrimonio ferroviario en Cuba” se centra en aspectos fundamentales que el anterior estudio comparado marca como básicos para desarrollar

una tutela efectiva del patrimonio ferroviario. En primer lugar, ejemplos concretos de acciones sobre el ferrocarril y sus diversos componentes (“4.1 Experiencias de gestión hasta 2022”) y como se plantea crear una estrategia de avance (“4.2 Propuestas de futuro”) que garantice su salvaguardia, si existiera. Otra de las aristas esenciales para la supervivencia de cualquier patrimonio, pero del ferroviario en particular, es la relación e implicación que las diferentes comunidades tienen con este, a cualquier nivel (“4.2.1 La comunidad académica cubana y el ferrocarril; 4.2.2 La comunidad digital; 4.2.3 La comunidad “real” del ferrocarril”) y como pueden afectar su desarrollo a futuro. Del mismo modo, una revisión crítica y objetiva de todas las acciones y proyectos llevado a cabo hasta el momento (“4.3 Gestión y tutela del patrimonio ferroviario en Cuba”), a través del prisma de los estándares internacionales y las experiencias de modelos más desarrollados (“4.3.1 El patrimonio ferroviario cubano hasta 2022. Revisión general del fenómeno”) pueden llevar a la proposición de análisis centrados en las potencialidades del presente estado de la cuestión (“4.3.2 Buenas prácticas en el patrimonio ferroviario”) y la sugerencia de acciones específicas para intentar paliar las carencias más inmediatas y desde las posibilidades del investigador (“4.3.3 Plan de difusión del conocimiento y acciones sobre el patrimonio ferroviario en Cuba”).

METODOLOGÍA

Para dar respuesta a estos objetivos se plantea un método heurístico, partiendo del estudio histórico e iconográfico de ejemplos modélicos susceptibles a formar parte del concepto de patrimonio ferroviario propuesto, así como la producción intelectual, jurídica y ejemplos de gestión de los tres países en estudio. Las herramientas principales en la que se basa esta metodología, tanto para el estudio del desarrollo histórico del fenómeno como para los casos específicos, son textos generados a finales del siglo XX y en el XXI, fundamentalmente, aunque se cuentan con ejemplos del siglo XIX. Estos son, generalmente, resultado de tesis doctorales, artículos de publicaciones especializadas, documentos oficiales de las diferentes administraciones, etc., cuya preocupación es el ferrocarril en tanto fenómeno asociado al patrimonio industrial y como un universo digno de estudio en sí mismo. Una de las instituciones en las que encontramos una gran variedad de fuentes, tanto en el tema específico de investigación como en el tipo (artículos, compendios, resúmenes de eventos científicos y de divulgación, etc.) fue el Centro Internacional de Estudios de Conservación y Restauración de los Bienes Culturales (ICCROM por sus siglas en inglés), centro visitado durante la estancia de investigación

realizada entre abril y septiembre de 2022 en la Università degli Studi di Napoli “Federico II”, bajo el Programa de Movilidad Estudiantes Erasmus+ KA103 Doctorado. Tanto en la universidad que nos acogió, donde trabajamos bajo la supervisión de la doctora Paola D’Alconzo, profesora asociada de Museología y Restauración del Departamento de Estudios Humanísticos, como en ICCROM, pudimos acercarnos a nuevas perspectivas en los estudios sobre patrimonio industrial en otras zonas de Europa y lograr así una visión más amplia del fenómeno en el que se inserta nuestro objeto de estudio, logrando de este modo un acercamiento lo más global posible. En el caso de ICCROM, aportó también un cúmulo de información sobre Cuba que ellos, como institución especializada, resguardan en sus archivos, y a la que solo puede accederse allí, pues dichos registros son de difícil o nulo acercamiento en el país caribeño. Afortunadamente, a este archivo y biblioteca puede accederse desde sus plataformas digitales y todo lo que allí se reúne es de libre consulta.

En esta estancia pudieron realizarse también visitas y trabajo de campo en sitios de interés para la investigación. En materia histórica, para analizar el florecimiento de otro ferrocarril patrimonial, se pudo acceder al *Archivio di Stato* y los registros históricos de su desarrollo. Para comprender su patrimonialización, el *Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa*, institución única en su tipo en la península itálica, que resguarda, aplicando una combinación de museología tradicional y nuevas tecnologías, gran parte de locomotoras, objetos, e incluso algún inmueble relocalizado, en un conjunto de edificios que vio nacer el ferrocarril italiano. Y para entender las dinámicas actuales en las que se inserta el patrimonio industrial en el más amplio aspecto de la gestión del patrimonio en el país, el proyecto de parque industrial de Bagnoli, fuente de esperanza y contradicciones en esta materia.

En cuanto al patrimonio ferroviario en Gran Bretaña, mucho más organizado, estudiado y accesible, se consultaron las fuentes emanadas de varias instituciones en aquella otra Isla. Sin dudas, la más accesible y conectada a otros centros de la esfera, es el *National Railway Museum*, en York. Tanto las muestras permanentes y las exposiciones transitorias, que ilustran su modo de comprender este universo y como se hace cercano a todo tipo de público, como los archivos especializados, de libre acceso y que se comparten con la Universidad de York, en el área específica de patrimonio industrial. Asimismo, organismos como *English Heritage* y sus homólogos en cada una de las naciones del Reino Unido, ponen a la disposición del investigador recursos de todo tipo

(documentos legales, resoluciones y convenios, etc.). Sin embargo, uno de los elementos más importantes para el ferrocarril patrimonial británico, las comunidades, no solo cuentan con una activa labor de protección, sino que podrían señalarse como una de las fuerzas más importantes en la recopilación y difusión del conocimiento e historia de este universo, y sus diferentes archivos y recursos digitales, sobre todo cartográficos, han brindado a la presente investigación una visión mucho más transversal del fenómeno.

En España sucede de manera similar, instituciones especializadas como el Instituto del Patrimonio Cultural de España (IPCE), el Comité Internacional para la conservación y defensa del Patrimonio Industrial (TICCIH) en su sección española o INCUNA (Industria, Cultura, Naturaleza) – Asociación de Arqueología Industrial, brindan al investigador la oportunidad de adentrarse no solo en el conocimiento que resguarda, sino en toda la producción académica que impulsan, manteniendo así actualizado el panorama de estudios. Estas, junto a otras organizaciones nacionales y autonómicas, sobre todo las especializadas en patrimonio (como el Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico), conforman un horizonte general que, desde sus archivos y bibliotecas, permiten el estudio en profundidad del patrimonio ferroviario. Asimismo, los archivos, publicaciones periódicas y recopilaciones de esfuerzos propio y ajenos que ofrece al público la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), ha sido de vital importancia para esta tesis.

Para el caso cubano, en lo concerniente a la producción intelectual dentro del propio país, se utilizan fuentes gubernamentales y académicas que lo relacionan a la industria azucarera y como manifestación de interés para la historia cubana, donde el ferrocarril juega un papel primordial. Entre ellos, los artículos generados desde la ISPJAE, específicamente su Facultad de Arquitectura, que se centran en el estudio de hitos arquitectónicos del universo industrial, son los únicos que aportan consideraciones sobre esta materia desde el punto de vista artístico, ampliando el horizonte que los textos de matiz histórico ofrecen. Esta información se complementa con planos y mapas, tanto de la época de las primeras obras como posteriores, que ayudan a ubicar espacialmente los diferentes ejemplos y a analizar su desarrollo en el tiempo. Estas consultas son posibles gracias a fondos como los de la Biblioteca Nacional José Martí, en La Habana y de la Biblioteca Digital Hispánica de la Biblioteca Nacional Hispánica de la Biblioteca Nacional de España que no solo facilitan al investigador la revisión de los conocimientos asociados a su objeto de histórico, sino que, sobre todo en el caso de los centros españoles,

conectan con otras colecciones dentro y fuera del país. De este modo, por ejemplo, se pudo acceder a la *Cuban Heritage Collection* de la Universidad de Miami, colección de publicaciones anteriores a 1923 difíciles de encontrar en otros sitios y que retoman gran parte de la memoria de la importante diáspora cubana en Estados Unidos. En la Isla además se han consultado a expertos del Centro Nacional de Patrimonio Cultural (CNPC) quienes, si bien no dan acceso a la totalidad de la información que atesoran, han puesto a nuestra disposición publicaciones propias con algunos resultados de su labor como institución.

En aras de reflexionar en perspectiva crítica sobre la situación actual de los estudios y acciones sobre el patrimonio industrial en Cuba, y en tanto es este un análisis comparado, se examina documentación generada por los principales organismos encargados de su salvaguarda a nivel internacional y en el ámbito español y británico, comparándose con propuestas similares desarrolladas en la Isla. Por último, las fotografías, permiten la visualización de los ejemplos, el contraste de los datos que proveen las fuentes textuales y el análisis iconográfico de cada ejemplo, y las páginas web, en tanto herramientas útiles para el depósito de información no académica y con un acercamiento más directo al acervo popular. Las técnicas, por consiguiente, han sido el rastreo y fichaje bibliográfico y el estudio cartográfico, así como el análisis del referente visual que textos académicos, páginas web y trabajo de campo ponen al alcance del investigador. De igual manera, la colaboración ciudadana, tanto en las encuestas llevadas a cabo, como en las consultas realizadas en trabajo de campo, ha sido fundamental para la realización de la tesis.

En sentido general el trabajo ha sido dividido en tres fases diferentes que se solapan al momento de la ejecución. Como primer paso, básico para cualquier investigación, el levantamiento de información de acuerdo a las posibilidades de movilidad y acceso para cada uno de los objetos de estudio (esta tesis ha estado marcada por la pandemia del COVID-19, lo que limitó algunos planes primigenios). Para los casos español y británico, la información está disponible en instituciones como bibliotecas y museos, tanto como organismos independientes como asociados a universidades; para el caso cubano se hizo necesaria una indagación centrada no solo en los recursos disponibles en abierto, sino que, como se comentaba antes, hubo de contarse con la colaboración de personal de las instituciones gubernamentales de la Isla.

Esta primera fase se complementa con la segunda, la difusión. A medida que se obtienen resultados parciales, se buscan alternativas para darlos a conocer: participaciones en bienales de cultura, congresos universitarios, publicaciones. Asimismo, en aras de internacionalizar la investigación, se realiza una estancia en una universidad extranjera, en la cual se analizan los patrones de comportamiento de los estudios sobre patrimonio industrial y ferroviario en esa región y se visitan instituciones especializadas para ampliar el rango de conocimientos e información hasta el momento adquiridas. Una tercera fase de trabajo es la visita al objeto de estudio principal, el patrimonio ferroviario cubano. Esta se llevó a cabo durante la última semana del mes de agosto de 2022, bajo esfuerzo propio. Si bien se pudo acceder a algunos ejemplos de bienes muebles e inmuebles en la Isla, además de instituciones museales y bibliotecas, el contacto con este fue limitado, dada las condiciones del país caribeño y la imposibilidad de realizar varios viajes a y dentro del país.

De este modo se plantea la ejecución de la presente tesis, buscando cumplir con los estándares de una investigación científica rigurosa que cumpla con los objetivos planteados.

CAPÍTULO 1. Origen y desarrollo de la industria ferroviaria: aportaciones, hitos y experiencias.

1.1 Reino Unido: Un modelo a seguir

La historia de ferrocarril echó a andar en Reino Unido en 1825 con el ramal de Stockton a Darlington, público, a vapor y para transporte tanto de mercancías como personal. O quizá en 1801, con la apertura de la *Surrey Iron Railway Company*; o en 1830 con el de Manchester a Liverpool. O incluso en fechas tan tempranas como la década del sesenta del siglo XVI con la construcción de vagones de madera en localidades aisladas de la geografía británica. Independientemente de la cronología otorgada, lo que sí se considera certero es que las islas británicas constituyen su inicio, dado que, a finales la primera mitad del siglo XIX se había comenzado a expandir una red de vías ferroviarias, controladas por varias compañías que a lo largo del siglo y hasta el período entreguerras compitieron entre sí hasta la conformación de las *Big Four*; posterior nacionalización y sucesiva privatización (Ortúñez, 2014). Según Allison, Murphy y Smith, un sistema ferroviario primitivo fue utilizado por mineros alemanes en Caldbeck, Cumbria, en Inglaterra alrededor de 1560, compuesto por vagones tirados por animales (Allison et al., 2010); misma técnica que se utilizó sobre 1600 en Prescott, Liverpool, en una vía de ochocientos metros, propiedad de Philip Layton, para trasladar carbón (Jones, 2012), igual función que tendría la construida por Sir Francis Willoughby en Nottinghamshire, también fundada a principios del siglo XVII (Ellis, 1968). El traslado de mercancías, sobre todo carbón, sería el principal impulsor de este tipo de sistemas a lo largo de los siglos XVII y XVIII, apareciendo poco después la primera vía pública, la Lake Lock Rail Road, en Wakefield, West Yorkshire (Bayliss, 1981; Brayshay, 2000; Ellis, 1968). En estos años se fue ampliando y perfeccionando este método de transporte de tracción animal hasta que, en 1802, diseñada por Richard Trevithick, aparece la primera locomotora movida por vapor (Sekon y Nokes, 1899; Trevithick, 1872), aunque la primera exitosa comercialmente fue la Salamanca (Fig. 1), construida en 1812 por John Blenkinsop y Matthew Murray para los ferrocarriles Middleton (Ellis, 1968). Un año después William Hedley y Timothy Hackworth diseñan la *Puffing Billy* (hoy la locomotora a vapor más antigua que aún existe), que incorporaba a anteriores diseños dos cilindros verticales a cada lado de la caldera y un solo cigüeñal bajo el bastidor desde el que se accionaban los engranajes de las ruedas y mejoraban la tracción (Science Museum, 1958; Sekon y Nokes, 1899). Fue este modelo en que se basó George Stephenson para su

primera locomotora-prototipo, *Blücher*, de 1814 (Sekon y Nokes, 1899), a la incorporó ruedas de una sola pestaña (single-flanged wheels) (Thomson, 1814). Aunque Stephenson decidió no conservarla, fue a partir de este diseño y posteriores investigaciones que los inversionistas del proyectado ferrocarril de Stockton a Darlington lo designaron ingeniero principal. Como tal, decidió cambiar el plan inicial de tracción animal a locomotora a vapor, iniciativa para la cual su propia compañía *Robert Stephenson and Company* proveyó la maquinaria (Davies, 1975). Así, el 27 de septiembre de 1825 abrió el primer ferrocarril público movido a vapor (Fig. 2). La *Locomotion No. 1* (inicialmente llamada *Active*) acarrió ese día 80 toneladas de carbón y harina y, en el primer carro diseñado expresamente para trasladar pasajeros, bautizado como *Experiment*, algunos funcionarios locales; por catorce de los cuarenta kilómetros de la vía, alcanzando una velocidad de treinta y nueve kilómetros por dos horas (Davies, 1975).

No obstante, como señala Gourvish:

El primer ferrocarril de carácter moderno fue el mucho más conocido ferrocarril de Manchester a Liverpool, que se abrió a la explotación más tarde, el 15 de septiembre de 1830. Este acontecimiento podría ser señalado con más propiedad como el primer ferrocarril en Gran Bretaña, ya que el Liverpool a Manchester era una línea que unía ciudades ofrecía únicamente tracción a vapor y que desde sus primeros años disfrutó de elevados ingresos por el transporte de pasajeros (Gourvish, 1999, p. 1).

Este marcó el patrón que siguieron todos los ferrocarriles posteriores: fue el primero que unió dos ciudades y tuvo horarios, estaciones y servicios como los que se tienen hoy día. Se transportaba tanto pasajeros como mercancías, abriéndose la primera estación de mercancías, Park Lane en los muelles del sur de Liverpool. En estos dos ejemplos, como los que se analizan a continuación se encuentran más rasgos típicos de los sistemas ferroviarios, amén de donde se encuentren: “el interés y la participación del Estado desde los primeros momentos; el surgimiento de instituciones corporativas en la primera mitad del siglo XIX; la consecución casi inmediata de una gran parte del mercado del transporte interior” (Gourvish, 1999, p. 1).

En el caso británico específicamente, los primeros ferrocarriles públicos fueron fundados en ramales operados por pequeñas compañías privadas, desplegando una extensa labor de

construcción que significó un incremento importante en el número de líneas por toda su geografía, apareciendo una gran cantidad de pequeñas compañías que se unificarían solo hasta el siglo XX, tras la intervención gubernamental. Este fue un crecimiento descomunal, entre 1836 y 1847 el Parlamento autorizó doce mil kilómetros de vías lo que, considerando el tamaño físico de Gran Bretaña, dos o más compañías tenían líneas conectando a las mismas ciudades (Griffin, 2018). Entre los promotores de lo que luego se conocería como “Railway Mania”, el más conocido fue George Hudson (Fig. 3). Llamado el rey del ferrocarril, se dedicó a fusionar varias de las muchas líneas cortas que hacia 1840 existían por todo Reino Unido, creando una “Cámara de Compensación” (*Clearing House*) en 1842, con la cual racionalizó el servicio al proporcionar un papeleo uniforme y métodos estandarizados para distribuir las tarifas al transferir pasajeros y carga entre líneas y prestar vagones de carga (Arnold y McCartney, 2004; Ortúñez, 2014). Este diseño de fusiones complejas entre empresas y líneas ayudó al diseñar el concepto de red ferroviaria moderna. Hacia 1849 tenía el control efectivo del 30% de las vías férreas de todo el país (Vaughan, 1997). Sin embargo, este crecimiento desmedido estuvo lejos de ser beneficioso para el conjunto ferroviario en general. El frenesí especulativo que despertó conllevó que se pidieran más permisos (*Acts of Parliament*) que los proyectos que en realidad se necesitaban y el gobierno terminó por intervenir. El interés estatal fue paulatino y empezó por cuestiones prácticas, como la seguridad: en 1840 se aprobó el *Act for Regulating Railways* que daba poderes a la Cámara de Comercio (*Board of Trade*) para nombrar inspectores (Parris, 1959). La preocupación del parlamento por las cuestiones del ferrocarril llevó a la reglamentación, por ejemplo, de la fabricación de los coches, garantizando un mínimo de seguridad y la inclusión de una clase tercera para pasajeros (Parris, 1959). Pero fue también interés estatal la nacionalización de estas empresas en fechas tan tempranas como 1840 o 1870, bajo criterios de insostenibilidad económica del modelo que se estaba desarrollando (Keddell, 1890; Mitchell et al., 2011). Y aunque durante la primera guerra mundial todo el sistema ferroviario se puso bajo mando gubernamental, no se logró la nacionalización. No obstante, hacia 1923 casi todas las líneas se unirían en cuatro grandes compañías, conocidas como las *Big Four*: el *Great Western Railway*, el *London and North Eastern Railway*, el *London, Midland and Scottish Railway* y las *Southern Railway companies*. Esta unión respondía a la *Railway's Act* de 1921, que “propugnaba la propiedad privada de las compañías bajo un nuevo plan de intervención reglamentada” (Ortúñez, 2014, p. 103) y marcó el devenir del ferrocarril británico hasta el 31 de diciembre de 1947.

En las décadas del 20 y 30 comenzó la competencia de los sistemas de transporte por carretera que prácticamente dejaba fuera del negocio a las pequeñas compañías que no se habían asociado a las *Big Four* y tras la segunda guerra mundial, en la cual las direcciones de las compañías se unieron, operando como una sola, el gobierno decidió traer el servicio ferroviario al sector público. De este modo nace en 1948 *British Railways*, luego conocida como *British Rail*, bajo el control de la Comisión Británica de Transporte (*British Transport Commission*) (Leonard y Johnson, 1956). Esta nueva configuración tuvo sus altos y bajos, como fue la introducción a mediados de los cincuenta del diésel y la electricidad para reemplazar el vapor, lo que tuvo un elevado coste y no logró arrebatar la preponderancia que iba ganando el transporte de carretera en el movimiento de mercancías (*British Railways Board History*, 2006). En años posteriores, y hasta bien entrados los ochenta, esta situación solo se agravó. Medidas impopulares como *The Beeching Axe* (tomadas por el Dr. Richard Beeching, encargado de reorganizar el ferrocarril, de ahí el nombre) supusieron el cierre de vías secundarias y estaciones de servicio rural consideradas poco rentables, así como la clausura de depósito de carga de empresas de hierro y carbón, lo que provocó que se transfiriera el servicio al transporte por carretera (British Railways Board, 1963; Westcott, 2013). Esto también significó un continuo decrecimiento del nivel de pasajeros hasta la llegada en los setenta y ochenta de los trenes de alta velocidad *InterCity* (Marsden, 1983). Tras esta serie de cambios, entre 1994 y 1997 la *British Rail* fue privatizada y los servicios repartidos entre diferentes organizaciones. Desde entonces los niveles de uso se han incrementado exponencialmente y la seguridad ha mejorado. En la actualidad, los sistemas ferroviarios de Reino Unido se dividen en los países que lo componen, con normativas y estándares iguales para cada uno (el ancho de vía es de 4 pies 8 1/2 pulgadas o 1435mm), con la notable excepción de Irlanda del Norte, que comparte con la República de Irlanda un ancho de vía de 5 pies 3 pulgadas o 1600mm. Asimismo, existen dos ferrocarriles que dependen de la Corona, el de la Isla de Man, que cuenta con varias vías históricas (incluidas las de los tranvías); y el ferrocarril de Alderney, en la jurisdicción de Guernsey, el único en funcionamiento en las Islas del Canal de la Mancha.

1.2. España: aplicación del modelo a uno y otro lado del Atlántico

La historia del ferrocarril español es fiel reflejo del devenir del país. Su atropellado desarrollo, los altibajos económicos o la dependencia de cuestiones políticas son algunas de las circunstancias que marcaron su devenir y que se encuentran en total consonancia

con el acontecer histórico nacional. Incluso desde sus inicios. La historiografía, hasta hace muy poco, marcaba su inicio en 1848 con la línea Mataró – Barcelona y, de hecho, en 1998 se celebró por todo lo alto el ciento cincuenta aniversario del ferrocarril en España. Sin embargo, desde entonces, gracias a la ampliación de estudios y verificación de fuentes, se reconoce que ese fue el primer ferrocarril peninsular, pues la primera empresa ferroviaria española vio la luz en 1837 en La Habana con la línea de Habana – Bejucal, en tanto Cuba era aún colonia. Incluso existe la teoría del ferrocarril minero de Arnao, en el Principado de Asturias, que al anteceder unos meses (1836) al habanero, pudiera ser el primero (Galán, 2015). Lo que sí queda claro es que existe una distancia de más de veinte años entre fechas oficiales con el primer ferrocarril del mundo, abierto en 1825 en Reino Unido (aunque esta última fecha también es cuestión de debate) y que para todos los casos mencionados fue el impulso privado el origen de los esfuerzos. Tanto para el caso cubano como para la línea entre Jerez de la Frontera y el Puerto de Santa María, en Cádiz, la primera iniciativa fundamentada y aceptada por las cortes fue la del publicista Marcelino Calero, quien viviendo en Londres se percató de su efectividad y posibilidades al trasladarlo a la península en fecha tan temprana como 1829 (Zanetti y García Álvarez, 1987). No obstante, según Castañeda (1946) esta fue resultado de financieros ingleses que:

concibieron el proyecto de construir aquí algunos ferrocarriles, y enviaron para realizar oportunos estudios al mismo Stephenson, quien recorrió con tal fin una parte de Castilla y Andalucía, formulándose por aquéllos [sic.] al Gobierno español unas proposiciones que, dado el auxilio prestado por Inglaterra a España, hubieron de ser atendidos. Así nace la concesión hecha por Real Orden de 23 de septiembre de 1829, a don José Díez Imbrechts, “de un carril de hierro de Jerez al Portal, o muelle sobre el río Guadalete (siete mil varas), con privilegio exclusivo por cincuenta años” (Castañeda, 1946, p. 12).

Y no fue hasta 1830 que, viendo que la propuesta no recibía el estímulo necesario, Imbrechts traspasó los derechos a Calero, quien había sido uno de los integrantes de la Sociedad que este había creado tras recibir la concesión. Calero sería también quien extiende la idea del ferrocarril a Cuba, dato tratado en el siguiente epígrafe. Sin embargo, esta fue una empresa que no fructificó y no es hasta 1848 que se pone en circulación el primer ferrocarril peninsular, de Barcelona a Mataró. Este fue, en sus inicios, resultado

del empeño de Miguel Biada, comerciante catalán que, afincado en La Habana, había formado parte de la sociedad económica que dio el primer impulso al ferrocarril de Bejucal (Vallés y Pérez, 2007) y en la que se inspiró para llevar a cabo una semejante en su natal Mataró. Esta intención queda recogida por Antonio Fajas, periodista de la época, quien contó:

Yo he oído de los labios del difunto D. Miguel Biada, mucho tiempo antes de su vuelta de la isla de Cuba, en una conversación animada que tuvo con algunos amigos que hoy forman parte del comercio de esta plaza (Barcelona), estando en el café de la Lonja de la Habana, estas palabras: Apuesto diez mil pesos que antes de transcurridos cuatro años de mi llegada a España, iremos desde Barcelona a Mataró en el ferrocarril que mandaremos construir (Fajas, 1858, p. 5).

Este fue un esfuerzo que marcó el desarrollo de obras posteriores en muchos sentidos. Para comenzar, se configura una empresa privada con varios impulsores. Biada contactó al empresario José María Roca, quien obtuvo la concesión gubernamental para la construcción del ferrocarril y así se fundó el Camino de Hierro de Barcelona a Mataró¹. En calidad de presidente de esta (Biada era su tesorero) y al vivir en Londres, Roca logró atraer capital inglés para completar la financiación que ya se había empezado a conformar con capital catalán, cubano y puertorriqueño. Asimismo, se firmó al ingeniero inglés Joseph Locke como encargado del proyecto y se encargó la compra de “locomotoras, vagones y demás objetos indispensables” (Castañeda, 1946, p. 21). Estos materiales fueron encargados a varias empresas británicas, la más conocida Mackenzie y Brassey, pero también sus coterráneas Jones y Potts, Wright y Deavux; dejándose en manos españolas solo la construcción de las estaciones (Pascual, 1999, p. 59). No sin excepción de controversias sobre los terrenos y sin problemas financieros, fue inaugurada en 28 de octubre de 1848 la línea Barcelona – Mataró (Fig. 10), convirtiéndose así en la primera de la península ibérica y sentando un modo de hacer y proceder para el resto de los proyectos de su tipo; entre ellas, el polémico ancho de vía de 6 pies castellanos (1.672mm), o ancho ibérico.

¹ Esta es la relación que la historiografía canónica establece entre Biada y Roca en cuanto a la iniciativa de este ferrocarril. No obstante, según Pascual (1999) Roca podría haber empezado los trámites para la misma línea de ferrocarril antes de ponerse en contacto con Biada.

La segunda mitad del siglo XIX vio el nacimiento de otras líneas en la península. En 1851 se inauguraba la línea Madrid – Aranjuez, coloquialmente conocida como “El tren de la fresa”, primigeniamente pensado para el uso de Isabel II y la corte (bajo el patrocinio del primer Marqués de Salamanca, uno de los pocos casos donde el inversor y promotor fue español), fue el primer paso para unir Madrid con Andalucía y el Levante. A este le siguió el Ferrocarril del Grao de Valencia a Játiva (inicialmente conocido como Ferrocarril del mar a San Felipe de Játiva), inaugurado el 21 de marzo de 1852 (Fig. 11), y ese mismo año, el 25 de agosto, se concluye el ferrocarril Langreo – Gijón, el que, según López (1995) es el verdadero primer ferrocarril, pues constituía más que un ramal, siendo una línea más extensa y con mayores y más complicadas soluciones de ingeniería. Más tarde, entre 1866 se construye, el ferrocarril de Alar del Rey a Santander, la primera línea larga del país, con 139km, atravesando la cordillera cantábrica, lo que supuso un reto ingenieril no visto hasta el momento (FFE, 2002).

Este primer impulso muestra algunos puntos en común con la realidad británica: el impulso privado, la dispersión aparente de las líneas y ramales y, con la Ley General de Caminos de Hierro, aprobada por las Cortes Constituyentes en 5 de junio de 1855, bajo el gobierno de coalición Espartero – O'Donnell; el interés temprano del Estado por racionalizar, de algún modo, la creación de los nuevos ferrocarriles y normar los existentes. Anteriormente se habían tomado acuerdos que afectarían en el futuro el desarrollo del ferrocarril de vía ancha. En 1844, cuando aún no se inauguraba el ferrocarril de Mataró, la comisión que lideraba Juan Subercase declaró que la red ferroviaria española debía tener un ancho de 1672 mm (Fig. 12), frente a los 1435 mm que se usaba en otros países (y que eventualmente devendría el ancho estándar); alegando que ese era el adecuado para aumentar la productividad de la locomotora:

El ancho de vía generalmente empleado hasta pocos años hace, y que aún se emplea en muchas partes, es de 5 pies y 17 centésimas; pero en un país virgen, donde se empieza a establecer un sistema de ferrocarriles, debe adoptarse una anchura que permita caminar por ellos con toda la rapidez y seguridad que pueden obtenerse con las últimas perfecciones que han recibido las locomotoras (...) Nosotros hemos adoptado 6 pies porque, sin aumentar considerablemente los gastos de establecimiento del camino, permite locomotoras de dimensiones suficientes para producir en un tiempo dado la cantidad de vapor bastante para obtener con la misma carga una velocidad

mayor que la que podría conseguirse con las vías de 4,25 pies, propuestas por una de las empresas que ha hecho proposiciones al Gobierno; y mayor también de la que podría emplearse con las de 5,17 pies que más frecuentemente se han usado hasta ahora; consiguiéndose además que sin disminuir la estabilidad se puede hacer mayor el diámetro de las ruedas, lo que también conduce a aumentar la velocidad (Subercase et al., 1844).

A la larga esta se vería como una decisión que afectaría las comunicaciones ferroviarias con el resto del continente. Como señala Tortella (1999), esta fue una decisión que pudo haber sido corregida en la Ley General de Ferrocarriles de 3 de junio de 1855 (Ley de 3 de Junio de 1855 “Estableciendo un Sistema General de Ferrocarriles”, 1855), bajo el bienio progresista, pero no solo no se hizo, sino que “con las leyes de ferrocarriles y de banca, en conjunción con la vigente de sociedades anónimas, crearon un estímulo tal para la construcción de ferrocarriles que ello dio lugar a la frenética labor de tendido de los años siguientes” (Tortella, 1999, p. 251). Ese furor que se señala, hace referencia sobre todo a las compañías que hacia 1856 comienzan a formarse y operar, y que poco a poco irían excediendo la creación de unos pocos ramales y líneas hasta convertirse en monopolios de diferentes zonas. En el norte, buscando unir la capital con Francia, se abre la línea Madrid – Hendaya, o también Madrid – Irún (terminada en 1864), la que devendría línea maestra de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, una de las grandes empresas que aparecen en este siglo. También en 1856 aparece la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), que buscaba la expansión tanto hacia Zaragoza como al Mediterráneo y Andalucía (Fig. 13). Ambas son muestra de la expansión del capital francés que caracterizaría el resto del siglo XIX (Cuéllar Villar, 2009); no obstante a que no desaparecen los inversores nacionales. Por solo citar un ejemplo donde no estuvo involucrado el marqués de Salamanca, el gran inversor español de la época, la Sociedad de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona (AVT), inaugurada en 1868 fue, tras un farragoso inicio, obra de José Campo, empresario valenciano. Otras compañías de la época fueron las andaluzas. Más pequeñas en capital y ambición, generalmente uniendo dos ciudades, aparecieron, entre otras, la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Sevilla (1859), la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga (1859) y, finalmente en 1877, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, que llegó a ser la tercera en importancia del país. En las décadas siguientes los altibajos políticos y económicos significaron el cierre de muchas de las pequeñas

empresas y su adquisición por MZA y *Norte*, las que crecería hasta convertirse en las más grandes del país. No obstante, siguieron apareciendo algunas otras como la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal, la Compañía del Ferrocarril de Zafra a Huelva, la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón y la Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia, que se centraron en zonas menos ambiciosas y lograron mantener su autonomía. También en esta época remonta el capital inglés como uno de los importantes para el ferrocarril, sobre todo en el sur, apareciendo, por ejemplo, *The Malaga and Gibraltar Railway Company* y *The Great Southern Spain Railway Company Limited*. Como sucede en Reino Unido, aparecieron en España otros ferrocarriles que explotaban un ancho de vía diferente al de las líneas convencionales. Semejante al caso británico, fue generalmente usado para labores y terrenos donde se hacía difícil usar el ancho de vía usual – sobre todo siendo el español tan amplio – cumpliendo generalmente la función de:

- 1) facilitar los intercambios comerciales (importación/exportación) de productos industriales, especialmente la minería, o 2) enlazar ciudades y áreas importantes que no disponían de conexión con la red nacional principal. Ambos objetivos dieron como resultado un conjunto de líneas locales, sin conexión entre ellas y sin formar una red propia (Morrillas-Torné, 2014, p. 1).

No obstante, el ferrocarril de vía estrecha también se utilizó para el transporte de pasajeros comercialmente, algo que lo separa del modelo establecido. Así destaca el Ferrocarril de La Robla (Fig. 14). Su primer tramo abrió en 1894 para transportar el carbón de las minas de León y Palencia a Bilbao (considerado el ferrocarril de vía estrecha más largo de Europa) pero, dada la escasez de otras vías de comunicación en esta zona tan escarpada, se utilizó también para el transporte de pasajeros (J. Fernández, 2003). Esta es una realidad para casi todo el norte español, donde proliferó este tipo de ferrocarril, apareciendo, entre otros: el ferrocarril Vasco-Navarro (1889), la Compañía de los ferrocarriles de Santander a Bilbao (1896), la Sociedad General de Ferrocarriles Vasco Asturiana (1904), la Compañía del Ferrocarril de Astillero a Ontaneda (1902) y la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados (1906; aunque en 1882 se había inaugurado la línea Bilbao – Durango). En otras zonas de la geografía nacional también se construyeron líneas, menos ambiciosas y centradas en el perímetro local o regional. En Alicante, por ejemplo, se creó el Ferrocarril de Carcaixent a Denia en 1864, “el primer

tram-way de vía estrecha de España” (Donet, 2013, p. 8), los Ferrocarriles de Villena a Alcoy y Yecla (1884) o el Ferrocarril Alcoy – Gandía (1893). En Cataluña y Baleares: el Ferrocarril de San Feliu de Guixols a Girona (1892), la Compañía de Ferrocarriles de Mallorca (1876), el Ferrocarril de Sóller (1912). En Aragón, Madrid y Castilla y León: el Ferrocarril de Valladolid a Medina de Rioseco (1881), la Compañía de Ferrocarriles secundarios de Castilla (1884), el Ferrocarril del Tajuña (1886), la línea Madrid – Alomoro (1891) y el Ferrocarril de Utrillas (1904).

El siglo XIX vio nacer también algunas de las grandes estaciones emblemáticas de la visualidad ferroviaria española. La primera de ella, conocida inicialmente como Embarcadero de Atocha; Estación Central de Madrid o Estación del Mediodía, fue la Estación de Atocha (Fig. 15). Inaugurada en 1851 como estación de Partida de la línea Madrid – Aranjuez, fue protagonista de varios momentos de la historia del ferrocarril nacional (los proyectos del marqués de Salamanca, la relación con MZA), de la historia particular de Madrid (proyectos urbanísticos, imagen de la ciudad) y se mantiene como la estación principal dentro del entramado contemporáneo del ferrocarril. La Estación de Valladolid – Campo Grande (Fig. 16), o la Estación del Norte (por su relación con la Compañía de Ferrocarriles de Norte), abierta al público en 1856, y recuperada en 1895 tras la destrucción del edificio original en un incendio. Y en Valencia, inaugurada en 1917, otra estación de *Norte*, la Estación del Norte – Estació del Nord en valenciano – (Fig. 17), se convirtió rápidamente en uno de los símbolos de la ciudad y en uno de los nudos ferroviarios más importantes de la compañía en el Levante.

El siglo XX ve la llegada de los ferrocarriles urbanos, tranvías y metros, que marcarán la visualidad y el ritmo de las ciudades, aún hasta la actualidad. Ello, junto con las crisis económicas, políticas y de gestión que se sucedieron, significó una desaceleración paulatina de la creación de líneas y el crecimiento casi hasta monopolio de MZA, *Norte* y los Ferrocarriles Andaluces (D. Cuéllar, 2015). También en este momento se comienza la electrificación de las primeras líneas, significando el acompasado –aunque no total– abandono del vapor. Como también sucede en Reino Unido, la llegada de la Primera Guerra Mundial afectó significativamente el desarrollo del ferrocarril. Aunque España se mantuvo neutral, el incremento de las exportaciones comerciales saturó la capacidad de servicio, y la contienda hizo difícil la importación de material combustible. Esta crisis, que agravó lo que ha dado en llamarse “el problema ferroviario”,

fue la expresión más radical de graves problemas estructurales que fueron haciéndose cada vez más evidentes: según el incremento de la producción disparaba los costes de explotación, éstos no podían ser compensados con los propios ingresos, puesto que no se elevaron las tarifas, en tanto que la inflación absorbía los ingresos aportados por la mayor producción (Muñoz y Vidal, 2001, p. 92).

Ello conllevó a que el gobierno planteara tomar cartas en el asunto, primeramente, con el proyecto de nacionalización de Francesc Cambó, quien proponía dividir la propiedad de la explotación, dejando solo esta última en manos privadas (Cambó y Batlle, 1918; Capel, 2007); y posteriormente las medidas del gobierno de Primo de Rivera con el Estatuto Ferroviario de 1924, en el que se acordaban concesiones de ayudas públicas y subvenciones a las diferentes compañías, a cambio de la modernización de la red y material ferroviario (J. Fernández, 2009). A ello le acompañó la creación de la Explotación de Ferrocarriles por el Estado (EFE), en 1926, encargado de manejar y explotar los recursos del estado, así como aquellos abandonados por sus anteriores dueños, generalmente por su carácter deficitario. Ello mejoró notablemente las condiciones del parque y servicios, abriendo puertas a la creación de otras empresas con modelos novedosos, como fue el caso de la Compañía de Ferrocarriles del Oeste, en 1928, de propiedad semi estatal que se dedicó a, sobre todo a

administrar (...) la explotación de una red ferroviaria que unía Madrid con Lisboa, discurría por las provincias más occidentales de la actual Castilla y León, a través de las líneas de Plasencia a Astorga, Ávila a Salamanca y Medina a Zamora, y accedía a la región gallega desde Astorga (Polo, 2009, p. 2).

También en este período se inauguran obras como la Estación Internacional de Canfranc (1928), en Huesca (Fig. 18), que se esperaba fuese centro internacional de comercio; o la Estación de Francia (1929), en Barcelona (Fig. 19). No obstante, este breve renacer se ve frustrado con la institución de la Segunda República en 1931, pues esta no reconoce ni el Estatuto Ferroviario ni la ayudas a los negocios privados, además llevando a cabo incautaciones como la de los Ferrocarriles Andaluces. Cinco años después, con el estallido de la Guerra Civil, esta situación se radicalizó. Ambos bandos necesitaban el ferrocarril y a ambos lados se tomaron medidas de control (Thomas, 1976). En Cataluña se aunaron bajo la dirección de sindicatos obreros (CNT y UGT), y el gobierno

republicano decretó la nacionalización de todos sus activos, naciendo el 3 de agosto de 1936 la Red Nacional de Ferrocarriles, la que, en 1941, bajo la Ley de Bases de la Ordenación Ferroviaria, pasó a gestionar todos los ferrocarriles de vía ancha, previa nacionalización. En 1949, como respuesta al estado lamentable del ferrocarril tras la contienda militar y posterior falta de insumos para la recuperación provocada por la Segunda Guerra Mundial, se aprueba el Plan General de Reconstrucción y Reformas Urgentes o “Plan Guadalhorce”, encaminado a recuperar y reforzar el sistema, y bajo el que comienza su electrificación (Comín et al., 1998). Bajo este se adquirió nuevo material rodante y se puso en marcha las locomotoras TALGO (Tren Articulado Ligero Goicoechea Oriol), invención del español Alejandro Goicochea (Fig. 20). No obstante, comenzada la década del sesenta, se frena toda expansión (se estaban desarrollando la línea Baeza – Utiel y las del Ferrocarril Santander – Mediterráneo, sobreviviendo solo la Zamora – La Coruña y el directo Madrid- Burgos, la última línea construida en ancho ibérico), hasta que bajo el llamado “milagro económico español” se aprueba el Plan Decenal de Modernización (1964-1973), que buscaba rentabilizar este servicio (RENFE, 1964). Así comienza nuevamente a entrar capital extranjero y se culminan obras como la Estación de Chamartín (1967; hoy Estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor) (Fig. 21) y el denominado “Túnel de la risa” (Túneles ferroviario de Atocha – Chamartín) (Fig. 22) – lo que provocaría entonces el cierre definitivo de la Estación de Delicias y su posterior conversión en museo. Asimismo, se renuevan vías, se construyen estaciones menores, se mejoran seguridad y comunicaciones, al tiempo que se comienza la sustitución de las locomotoras de vapor por diésel o eléctricas.

La creación de RENFE había limitado el campo de acción de EFE a la vía estrecha, por lo que en 1965 pasa a ser Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE), que se encargó de vías en mal estado, de poca rentabilidad y desactualizada (Olmedo, 2003). Como mismo sucede en el caso inglés (aunque mucho más tarde), la aparición y auge de los vehículos motorizados significa la paulatina (pero temporal) obsolescencia de algunos componentes del ferrocarril, como fueron los antiguos tranvías, que hacia la década de los setenta eran considerados un estorbo para la movilidad citadina (J. L. Hernández, 2006). No obstante, siguieron funcionando locomotoras a vapor como las líneas Andorra – Escantrón o los ferrocarriles de Ponferrada – Vilablino o el de Riotinto (Fig. 23), ambos ligados a la minería, hasta su caída en desuso en la década de los ochenta (Arenas, 2017; Lanuza, 2018). Empero también es este el momento de aparición del modelo que

cambiaría para siempre el paisaje del ferrocarril español: la alta velocidad. Hasta el momento la industria ferroviaria estaba muy retrasado con respecto a sus pares europeos y norteamericanos: el ferrocarril británico, por ejemplo, había comenzado la electrificación casi desde el mismo final de la Segunda Guerra Mundial; en Italia había aparecido el primer tren de alta velocidad en 1939 (Cornolò, 1990). No obstante, con la caída del Franquismo y el inicio de la transición, se comenzaron a tomar medidas a niveles nacional y autonómico en pro de la mejora del sistema. En 1979 con el primer Contrato Programa entre RENFE y el estado, y posteriormente en 1982, con el Plan General de Ferrocarriles 1980-1991, se reconocía la necesidad y se tomaban las medidas fundamentales para dotar de recursos económicos, elaborar un plan de calidad y dar el impulso definitivo a la electrificación de la red ferroviaria (Muñoz, 2012). Pero este empuje también significó el cierre de muchas líneas consideradas poco productivas, planteándose alrededor de 2600 km de vías susceptibles (Camazón, 2003). En este momento, y viendo que se había soslayado el impacto social del ferrocarril en favor de un arreglo económico, varias Comunidades Autónomas deciden tomar el control de esas líneas en su territorio y rescatarlas. Resalta en este esfuerzo el caso de las vías gestionadas por FEVE, que cedió a las comunidades muchas de ellas, formándose empresas locales, como fueron los Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña (FGC), el *Euskotren* en País Vasco, los Ferrocarriles de la Comunidad Valenciana (FGV) o los Servicios Ferroviarios de Mallorca (SFM). El Plan de Transporte Ferroviario de 1986 – 1987 impulsó la creación de infraestructuras que permitieran una velocidad superior a los 200 km/h y con el ancho de vía estándar a UIC (ancho europeo), resaltando la línea Madrid – Barcelona – Valencia y el Nuevo Acceso Ferroviario a Andalucía (NAFA), este último, dentro del que se construye la Estación de Santa Justa y se desmantelan las de San Bernardo y Plaza de Armas. Ya para 1992, coincidiendo con la Expo 92 y los Juegos Olímpicos, se había mejorado la Estación de Francia en Barcelona e inaugurado la línea de alta velocidad Madrid – Sevilla, la primera de su tipo en el país. Conjuntamente, al aumentar las poblaciones en las zonas periurbanas, se hizo necesario el servicio de Cercanías, por lo que se crea también una red para darle solución. Esta separación de los servicios precisó un nuevo modelo organizativo y de gestión que excedía las posibilidades y el monopolio de RENFE, por lo que, al amparo de la Directiva del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios (1991) o 91/440/CEE, que establecía la separación entre los operadores de trenes y los gestores de infraestructuras (Allotti, 2014), se forman cinco unidades de negocios: cercanías, media distancia, larga distancia,

alta velocidad y mercancías que, en 1998 pasarían a ser manejadas por el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF). La separación total del monopolio que ostentaba RENFE desde finales de la Guerra Civil ocurre con el desarrollo de la alta velocidad y a raíz de la Directiva citada. Mientras queda en sus manos el material móvil, GIF se hizo cargo de la infraestructura. En 2003, con la publicación de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (2003), GIF vuelve a integrarse a RENFE y en su lugar se crea el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), dividiéndose así entre este y la renombrada RENFE Operadora, las competencias relativas al ferrocarril en España. Hasta la fecha, y con esta disposición, se ha seguido ampliando el sistema de alta velocidad, creándose, entre otras, las líneas: La Sagra – Toledo (2005), Madrid – Segovia – Valladolid (2007), Córdoba – Málaga (2007), Madrid – Levante (2010); y las estaciones Valencia – Joaquín Sorolla (2010), Cuenca – Fernando Zóbel (2010), etc. Pocos han sido los cambios subsiguientes, resaltando solo la incorporación de los servicios de FEVE a RENFE y ADIF en 2012, la eliminación de 48 líneas de media distancia en 2013 y la introducción de la primera alternativa al AVE, los trenes OUIGO (Fig. 24), marca *low-cost* de la operadora francesa *Société nationale des chemins de fer français* (SNFC), que circula en alta velocidad (y a menor precio) entre Madrid y Barcelona (OUIGO, 2022) – aunque RENFE ha intentado contrarrestarle con AVLO, versión también de precio reducido para los tramos Madrid – Barcelona y Madrid – Valencia (RENFE, 2022).

1.3 Cuba: Particularidades de la implantación del ferrocarril en la Isla

La historia del ferrocarril en Cuba comienza mucho antes de su efectiva realización, pero en la misma década de la inauguración del primer tramo de vía. En 1830, el Capitán General de Cuba, Francisco Dionisio Vives, recibió del publicista andaluz Marcelino Calero una oferta para el gobernador y los hacendados habaneros para asociarse en la construcción de una línea de ferrocarril entre Jerez de la Frontera y el Puerto de Santa María, ofreciendo, en caso de efectiva realización, sus servicios para trasladar este proyecto a la Isla (Zanetti y García, 1987, pp. 30–31). Esta iniciativa tuvo buena acogida por los altos cargos, desde donde se traslada la idea a la *Sociedad Económica de Amigos del País* (1793-1959/1994-actualidad). Esta es la entidad que crea, el 8 de agosto de 1830, la *Junta de Caminos de Hierro*, primera sociedad cubana que aboga por la introducción del ferrocarril a la Isla. Su intensa labor verá sus primeros frutos en 1837 con la inauguración del tramo Habana-Bejucal. Sobre el accionar de la *Junta* llama la atención la inusual rapidez de ejecución de este proyecto. Si se analiza la trama de su dirección,

encabezada por el Intendente de Hacienda, Claudio Martínez de Pinillos, Conde de Villanueva; Juan Tirry y Lacy, Marqués de la Cañada; Andrés de Zayas; Domingo Herrera; y otros, todos dueños de ingenios o tierras cultivables, es posible afirmar que el ferrocarril, probada ya su eficacia en Europa y Estados Unidos, era considerado un elemento esencial para solventar la necesidad de los hacendados, tanto criollos como peninsulares, de extender la producción azucarera.

Desde la independencia de las Trece Colonias en 1776 y la instauración del *Reglamento para el comercio libre de España e Indias* (1778), que creó un nuevo mercado y permitió la apertura de nuevos puertos mercantiles, las posibilidades de exportación de los productos cubanos crecieron exponencialmente. Estas disposiciones dejaban una inédita vía libre que los productores azucareros no desaprovecharon, máxime cuando en 1785, tras su independencia, Haití dejó de ser competencia, y Cuba se posiciona como principal fuente de recursos en el Caribe. Esta situación termina de asentarse a principios del siglo, cuando se permite hacer uso libremente de las tierras consideradas mercedes de la Corona, anteriormente solo poseídas en usufructo (Moreno, 2014), y se declara la liberación del comercio con extranjeros (1818). Dadas estas condiciones, la única traba que quedaba por resolver para dar un efectivo empuje a la producción y comercio de azúcar era cómo extender las áreas del cultivo hacia el interior del territorio y comunicarlas con los puertos. Desechados otros proyectos (creación de un canal que uniera varios ríos hasta el mar, ampliación y mejora del Camino Real, entre otros), la idea de instaurar un sistema ferroviario que permitiera no solo estas mejoras, sino también agilizar el proceso, recortando costos y tiempo, fue muy bien recibida. Así, la Junta de los Caminos de Hierro fue rápida en examinar las condiciones, evaluar las posibilidades y llegar a conclusiones que permitieran el pronto comienzo de las obras. Según la sistematización de Zanetti y García (2017), este proceso se realiza principalmente en tres direcciones:

1. Evaluación de las características técnicas del ferrocarril y su éxito en otros países,
2. Determinación del trazado de la futura línea férrea, así como el reconocimiento del terreno y la evaluación del posible costo de su construcción,
3. Consideración de la posible rentabilidad del ferrocarril a partir de las características económicas de las zonas que serviría (Zanetti y García, 2017, p. 34).

Estimados estos aspectos, y alcanzada una resolución satisfactoria, el primer tramo del ferrocarril se plantea desde La Habana hasta Güines, buscando extender hacia el interior de la Isla los terrenos productivos y unir los diferentes ingenios de la zona, los que, paulatinamente, también comenzaron a asentarse alejados del litoral. Para su construcción se confió en la experiencia, no de ejecutores europeos, sino en sus pares más cercanos. Así llegaron, procedentes de Estados Unidos, Ezra K. Dod, jefe de maquinaria de la línea y el ingeniero Benjamin Wright², quien se hizo cargo de importar los primeros materiales para su construcción y de contratar y traer a Cuba trabajadores norteamericanos, algunos de los cuales, como su hijo Simon o Alfred Cruger, trabajarían años después en la creación de otras líneas a lo largo y ancho del país. En 1837, solo nueve años después que Reino Unido, se termina el primer tramo de línea, Habana-Bejucal, y comienza a funcionar en Cuba el ferrocarril (Fig. 32). El proyecto sería concluido en 1838, saliendo a la venta un tiempo después y en 1844 fue adquirido por el criollo habanero Juan Poey (Zanetti y García, 1987, p. 48). Este traspaso de propiedad de manos estatales a privadas es reflejo del plan seguido por las autoridades, quienes confían el desarrollo del ferrocarril al capital privado, funcionando solo como censores y reguladores a través de la Junta de Fomento, a partir de ese momento, el órgano encargado de otorgar las concesiones para llevar a cabo los proyectos. De esa manera, luego de este empujón estatal inicial, los siguientes esfuerzos por ampliar, mejorar y llevar a otras zonas el impulso del ferrocarril, quedarían en manos de inversores privados. Aparecieron así compañías que nucleaban a varios hacendados de una misma zona, quienes aunaban esfuerzos para llevar el ferrocarril, fundamentalmente, a la zona centro-occidental (Figs. 33 y 34) y, en casos muy aislados, a ciertas ciudades de la parte oriental. La región más adelantada en este proceso fue la de Matanzas, pues en el propio 1837, un año antes de la conclusión del primer ferrocarril habanero, surge la Compañía del Ferrocarril de Cárdenas a Soledad de Bemba³, que logra realizar el proyecto de unir el puerto de Cárdenas con los ingenios del centro de la región matancera, específicamente, la fértil llanura de tierras rojas Habana-Matanzas, cercanos a Bemba, hoy Jovellanos. A esta le sigue su mayor competidora de la zona, la Compañía del Ferrocarril de Matanzas a Sabanillas, comenzado en 1841, con Alfred Cruger como encargado de su trazado y construcción.

² Aunque algunas fuentes indican que Wright no llegó a viajar a la Isla, enviando en su lugar a su hijo.

³ En el anexo 2 se pudo consultar un mapa digital de la ubicación de las estaciones de las líneas mencionadas.

Cronológicamente posterior es el Ferrocarril de Puerto Príncipe-Nuevitas, que había obtenido la concesión en 1837 pero que no se hace efectiva hasta 1841, año en que se contrata a Benjamin Wright para diseñar el proyecto de 69 km. En el centro del país —otra de las zonas más prósperas y fértiles—, y con trazado del ingeniero Julio Sagebien, se comenzó la construcción de una línea que, a diferencia de las anteriores, no se limitaría a conectar la costa con las regiones productivas del interior, sino que se piensa para unir las villas de Cienfuegos y Santa Clara, comunicando también las pequeñas poblaciones entre ellas. Esta nota especial que no ocurre en las demás proyecciones de la línea del ferrocarril, tomaba en cuenta que

las poblaciones entre ambas villas [...] contaban con un total aproximado de 24 000 habitantes, [así que] el trazado del camino permitiría captar, tanto los ingresos provenientes del movimiento azucarero destinado al puerto, como los del transporte general de mercancía y el servicio de pasajeros que se trasladan entre todo estos villorrios y caseríos (Zanetti y García, 2017, p. 63).

También en la provincia de Las Villas se comienza a construir el Ferrocarril Remedios-Caibarién (una pequeña línea de 9 km que unía una emergente población azucarera con un puerto), para cuya ejecución se contrató a Simon Wright y al agrimensor francés Alejo H. Lanier para su extensión hacia Camajuaní en 1856. En el centro-sur se desarrolla, a partir de 1853, el Ferrocarril Trinidad-Casilda, que uniría la villa (famosa años después por su Valle de los Ingenios, Patrimonio de la Humanidad) con el puerto de Casilda. Pero su realización es retrasada varios años, al extremo de ser sobrepasada por la línea Sancti Spíritus-Tunas de Zaza, que había comenzado en 1859 y fue completada en pocos meses. Otra de las líneas de la región central es la de Sagua, al norte de Las Villas, la que, en 1855, con el ingeniero criollo Joaquín de las Cuevas a la cabeza, buscaba unir el puerto de Boca (hoy Isabela de Sagua), con la desembocadura navegable del río Sagua la Chica y los pequeños poblados de Sitiecito y Cifuentes, donde se había comenzado a desarrollar la plantación cañera a partir del impulso que el ferrocarril dio a esta industria en la villa. En la parte oriental de la Isla se presentaron dos situaciones: de una parte, algunas pequeñas iniciativas que unieron haciendas específicas y, de otra, proyectos más ambiciosos, pero no resueltos en su totalidad. El limitado y mediocre avance ferroviario en la zona es, sin lugar a dudas, reflejo del desarrollo que la industria azucarera tuvo en esta región. Así, no será hasta 1855 que se comience a construir, de la mano del ingeniero Rafael de Carrerá, el ferrocarril de Santiago de Cuba, la segunda ciudad en importancia

del país. Sin embargo, esta empresa que se extendería según los planes iniciales a localidades tan distantes como Boniato o Santo Cristo, e incluía en su diseño hasta diecinueve puentes, no logra concluirse –y con múltiples variaciones– hasta bien entrado el siglo XX. Cerrando el proceso de construcción de ferrocarriles en esta región, antes del estallido de la Guerra de los Diez Años (1868-1878), se encuentra el pequeño ferrocarril Guantánamo-Caimanera, desarrollado también por Julio Sagebien. Todo proyecto posterior a estas obras, quizás con alguna excepción en la zona oriental, son ampliaciones de estas líneas o ramales, en apropiado lenguaje ferroviario. Incluso cuando en el siglo XX, coincidiendo con la construcción del proyecto de república independiente, se retoman los esfuerzos por crear una línea central que uniera todo el país, se hace empalmando o redireccionando las líneas de uso público existentes (Fig. 35).

Resumiendo, es posible declarar que el desarrollo del ferrocarril en Cuba está indisolublemente ligado al desarrollo de la industria azucarera, por lo que resulta un proceso desigual y atropellado. Además, dada la configuración alargada del archipiélago cubano y las relaciones económicas de los productores –artífices y principales promotores de la empresa ferroviaria– con su mercado, no se puede establecer un puerto único de exportación, por lo que cada compañía o agrupación comitente buscaba una salida al mar lo más cerca posible a sus propiedades. Ello condiciona que, aun con la variedad de intereses y promotores existentes, la realización de estos proyectos respondió a un mismo esquema tripartito: centro productor-camino de hierro-puerto exportador, “combinación propiciadora del desarrollo de las ciudades portuarias como Matanzas, Cárdenas, Cienfuegos y otras” (Zanetti y García, 1987, p. 66) así como de los pequeños poblados que surgen a lo largo, y sobre todo en los cruces, de las líneas.

1.3.1 De líneas, estaciones y ciudades

Como se desprende del análisis anterior sobre algunos aspectos significativos del desarrollo histórico del ferrocarril en Cuba, es la línea del ferrocarril la columna vertebral del patrimonio ferroviario. Sin embargo, su comportamiento y relación con el paisaje varía en relación con la urbanización, preexistente o no en las zonas en las que se emplaza. Entonces, para el estudio del sistema que estas vías dibujan, se hace necesario diferenciar, para su mayor comprensión y en relación con el material cartográfico existente, las tres zonas geográficas tradicionales (hasta la reestructuración político-administrativa de 1976) de Cuba: Occidente, Centro y Oriente.

1.3.1.2 Occidente

El desarrollo social y económico de la Isla de Cuba ha sido disparejo desde la implantación misma de las siete primeras colonias a principios del siglo XVI. Si bien la colonización de la Isla comenzó por el Oriente, la posición estratégica de La Habana en la cuenca del Mar Caribe y la proximidad de dos puertos de gran calado (La Habana y Matanzas), significó la preeminencia de esta región en las actividades económicas del país lo que conllevó a su lógica implantación como su centro neurálgico. Incluso cuando sus tierras cultivables no cuentan con una extensión considerable, como si ocurre en el caso de las hoy provincias orientales, muchos de los adelantos agroindustriales se dieron en esta zona: sin ir más allá, en 1595 se construyó el primer ingenio en los alrededores de La Habana (J. García, 2005). Por ello no es de sorprender que, en el siglo XVII, período de impulso definitivo de la industria azucarera, esta fuera una de las zonas con mayor presencia de ingenios, que se irían extendiendo posteriormente por la llanura Habana-Matanzas.

Resulta pertinente entonces subdividir esta región en La Habana y Matanzas, pues el espacio habanero, tras casi trescientos años de historia y su papel como principal ciudad del país, presenta un trazado urbanístico mucho más complejo que el resto de las ciudades, lo que condiciona aspectos como ubicación de los inmuebles y relación con el espacio que ocupan.

1.3.1.2.1 La Habana

La Habana de 1836 se desarrolla urbanísticamente sobre un trazado reticular definido por amplias avenidas, plazas y paseos que articulan la ciudad intramuros como una sola entidad y que se consolida extramuros con nuevos barrios y plazas. En esta situación, la salida del ferrocarril que debía unir la zona del puerto con las regiones del interior del territorio se emplaza en un terreno baldío a espaldas de la muralla, paralelo al Paseo de Isabel II (hoy Paseo del Prado), nuevo eje de desarrollo de la ciudad. Este edificio proyectaba convertirse en centro del entramado urbano, pues la Estación de Villanueva (Fig. 36) –nombrada así en honor a Claudio Martínez de Pinillos, Conde de Villanueva, su principal promotor– se erige no solo para el trasiego de pasajeros, sino para el acopio de gran cantidad de productos, razón por la que se habilitan, en el mismo recinto, espacios de estancia personal, almacenes y depósitos. Según Lloga (2014), estas necesidades que

habrían de cubrirse en el espacio de la estación sentarían pauta en las construcciones posteriores, haciendo posible dos grupos de edificios:

el primero, integrado por los edificios de servicio a los pasajeros, o sea, las estaciones y paraderos; y el segundo, las instalaciones destinadas al soporte técnico y administrativo. Estas últimas agruparon inmuebles con fines diversos tales como: los almacenes ya sean de mercancías, correo, material ferroviario, etc.; las cabinas de señales y casillas del guardabarrera; los talleres para el estacionamiento, mantenimiento y reparación del material rodante, conocidas como casas de máquinas; la oficina del jefe de estación y, por último, los alojamientos para empleados y operarios (Lloga, 2014, p. 90).

La Estación de Villanueva (Figs. 36 y 37) fue la más grande y desarrollada de la Isla hasta su cierre en 1912 (y demolición en 1929), pues para el siglo XX era ya insuficiente, no pudiendo hacer frente a las nuevas necesidades de La Habana, capital de la República. Actualmente no se conoce quien fue su arquitecto, aunque Lloga (2014, p. 91) la atribuye a Alfred Cruger. No obstante, y como se verá en ejemplos posteriores, este inmueble responde a los códigos del eclecticismo que en ese momento permeaba el gusto de los comitentes cubanos. De acuerdo Tartarini (2016), y como puede confirmarse por los restos de estaciones de la época que quedan aún en pie,

el denominador común de este periodo fue el eclecticismo. La danza de estilos iniciada ese fin de siglo se prolongó durante varias décadas de iniciado el XX, modificando no solo la apariencia de las terminales sino la de los edificios menores del sistema, esto es, estaciones intermedias de distintas categorías, y ciertos edificios anexos (Tartarini, 2016, p. 184).

En el caso de la primera estación de La Habana, primigeniamente de un solo cuerpo, presentaba una fachada de rasgos clásicos mezclados con neogóticos, “uno de los ejemplos precursores del proceso de asimilación del eclecticismo en Cuba” (Lloga, 2014, p. 94). La portada se abría en un arco apuntado que, según fotos de principios del siglo XX (Figs. 38 y 39) formaría de gran vano, pues no apoyaba en columna o pilastra. Sin embargo, según un detalle en el *Plano Pintoresco de La Habana con número de las casas* (Fig. 5), este estaba apoyado en dos pilastras dóricas, que debieron ser eliminadas en la ampliación posterior. Esta se coronaba con un balcón que se abría a un segundo cuerpo

(circunscrito solo a la amplitud de la fachada en este primer momento) y que, en piedra, describía una filigrana de motivos vegetales. Todo el conjunto era rematado por dos torretas que abarcaban ambos niveles y que eran versiones muy delgadas, estilizadas y más bajas, de minaretes musulmanes. A ambos lados del primer nivel se abría un soportal adintelado, sin arcos, de columnas dóricas que antecedían al cuerpo principal, donde se encontrarían las estancias administrativas y los salones de estancia del personal. Esta estructura se repetiría años más tarde en el segundo cuerpo de la estación, cerrando en el primer piso el soportal para agrandar la estancia y rematando el edificio con almenas, una especie de remedo o continuidad visual con las fortalezas militares cercanas (Fig. 40). Asimismo, y respondiendo a las características del clima cubano, se prefirió integrar al conjunto “elementos de carpintería habituales en la arquitectura local como la persiana francesa y las lucetas” (Lloga, 2014, p. 94), estas últimas conocidas popularmente en Cuba como vitrales. Este modelo no fue repetido en el país, como sí sucede con otros edificios, sin embargo, como la gran mayoría de los ejemplos, responde a un gusto y un “saber hacer” ensayado con anterioridad. Definitivamente, los primeros edificios de pasajeros en poco se diferenciaban de la arquitectura doméstica, con sus formas clasicistas o neorrenacentistas, y jugaron un papel secundario frente a la locomotora y las estructuras de hierro que cubrían los andenes convertidos en novedad y la atracción principal (Tartarini, 2016, pp. 182–183).

Esta relación entre arquitectura canónica y las nuevas estructuras férreas es uno de los grandes sucesos que, en materia de adelanto y resonancia con la revolución industrial, sitúa a Cuba dentro del panorama mundial. Es en las estaciones de tren donde primero se da esta relación visual-funcional entre las nuevas estructuras y las formas conocidas. Lloga expone que en esos nuevos edificios se

ha determinado la existencia de dos tipologías volumétrico-espaciales de estaciones ferroviarias: una que exterioriza la estructura que sirve de cubierta a los andenes, y otra, en la que se oculta a través de una envolvente arquitectónica que muestra los códigos estético-formales predominantes en su contexto (Lloga, 2014, p. 90).

Dichas tipologías responden no solo al gusto o la pericia del ejecutor de la obra, sino al emplazamiento de los inmuebles. Si para el caso de la Estación de Villanueva se aprecia cómo las estructuras de hierro quedan escondidas tras los pétreos cuerpos que abrigan a

los pasajeros; las estaciones de cruces de líneas y de poblaciones menores presentan una configuración más modesta, pero más sincera en cuanto a la exposición de los nuevos materiales. La primera de ellas, terminada en 1837 y todavía en uso, es la Estación de Bejucal, primera parada del tramo de la nueva línea. Es este el tipo de estación que se copiará en el resto de país, exceptuando, por supuesto, las capitales de las villas. El edificio de 1837, que fue proyectado por Juan Giraud y con carpintería y techumbre de Miguel Nins y Pons (Tartarini, 2016), y reedificado en 1852 (Fig. 41), presenta dos espacios fundamentales: el cuerpo rectangular con planta de salón en dos niveles, donde se encuentran las oficinas y salas de espera de la estación, y el andén. El edificio es un cuerpo macizo que se abre al exterior por las grandes ventanas rectangulares del segundo piso, que se corresponden en ubicación a las puertas del primer nivel, ambas estructuras de madera que se cierran visualmente por una cornisa dórica de mampostería. Estas puertas se ubican dos en los extremos más estrechos y tres en la cara enfrentada al andén. En la parte posterior daban paso a las dependencias auxiliares que se mencionan al principio, de las cuales hoy solo subsiste la casa del encargado de la estación. La parte más interesante de este edificio es su fachada principal. Esta no destaca por su ornamentación, ya que, como en el resto del inmueble, sus paredes están desnudas y encaladas y sus puertas solo enmarcadas por las cornisas, sino por los pie derecho de hierro que soportan el tejado que le cubre a modo de soportal. Aunque no tan altas, representan columnas lisas con capiteles muy estilizados que recuerdan al orden dórico, sobre las que se levanta una especie de entablamento llano, del mismo ancho de la columna, del cual nacen dos estructuras curvilíneas en que se apoya el dintel de la techumbre y que terminan en un pinjante. Dichas columnas, con su entablamento, arco y pinjantes, que se elevan sobre basa cuadrada, se repiten en el andén (Figs. 42 y 43). Este comienza apoyado en el lateral del edificio, desde donde arranca el tejado abovedado que se extiende perpendicular a las vías y termina justo al lado, cubriéndolas por completo a todo lo largo del edificio de la estación. La casetonada estructura interior de esta cubierta recuerda a una bóveda rebajada y repite el cerramiento del piso superior del edificio, el cual cierra sus ángulos exteriores con los pinjantes de las columnas de la fachada y el andén. Además, dada la altura a la que se eleva esta armazón exterior, se hace necesario elevar el entablamento. Este, que se asienta por su lado interno en una ménsula y está decorado por una especie de triglifo, soporta la estructura del arco que termina en pinjante. Pero en esta área, a diferencia del inmueble, el pinjante presenta motivos horadados en el propio material que recuerdan los elementos decorativos trilobulados de

herencia hispanomusulmana. Este interesante despliegue de elementos decorativos, aunque pequeño y resumido a los elementos de soporte, puede no extenderse o hacerlo muy pobremente a otras estaciones de este tipo por el resto del país. Pero lo que sí se copia es la estructura del edificio macizo al que se le adosa en uno de sus costados el andén techado. Lógicamente, en aquellos sitios pequeños o menos desarrollados, las dimensiones del conjunto son más reducidas, pero se mantiene siempre un elemento que dé señalización, el cartel exento (Figura 43) que marca el sitio donde se emplaza el edificio. Incluso en la actualidad, en aquellos sitios donde ha desaparecido la estación, pero quede el cartel, se sigue reconociendo como la “parada” del tren, esté funcionando o no.

En los años siguientes, con la aparición de nuevas empresas, la entrada de capital extranjero y nuevos proyectos urbanos (entre los que destaca el tranvía), las líneas del tren inundan el escenario habanero, apareciendo y desapareciendo en relación con los avatares económicos de sus comitentes. Ello propicia que muchas de las vías y estaciones planeadas tengan una existencia efímera y que, aun aquellas que perviven, estén condicionadas por los modelos implantados por las primeras. Esto ocurre durante la primera mitad del siglo XX hasta enero de 1959, momento a partir del cual se paraliza todo desarrollo o actualización del universo ferroviario, amén de una pequeña incursión en la creación de una “vía rápida”. Antes de este proceso, en los comienzos de época recogida en la historiografía cubana como República “neocolonial” (1902-1959), y a raíz de la imposibilidad de la Estación de Villanueva de hacer frente a los grandes volúmenes de población que se desplaza a la capital y sus necesidades, es erigida en 1912 una nueva terminal de ferrocarriles: la Estación Central de Ferrocarriles de La Habana (Figs. 44 y 45). Esta, a diferencia de la de Villanueva, se ubica en la antigua zona intramuros, en los antiguos terrenos del Arsenal de la muralla, convenientemente más cerca de la bahía y del puerto. Su arquitecto fue el estadounidense Kenneth MacKenzie Murchinson, graduado de la Escuela Nacional Superior de Bellas Artes de París e ingeniero principal de las estaciones de la compañía Ferrocarriles de Pennsylvania. Con anterioridad a la estación de La Habana, había realizado para la compañía homónima la Terminal de Lackawanna (1907) en New Jersey, hoy conocida como Estación Hoboken, por el lugar de su emplazamiento. Este inmueble responde a los códigos del *Beaux-Art* que se unen homogéneamente a la arquitectura ferroviaria y en la que destaca su monumentalidad y la torre del reloj que domina la línea del horizonte de esta ciudad. Estas lecciones son

traspasadas a la obra de 1912 (Fig. 45), en la que destaca la altura del edificio de piedra de tres niveles con dos altas torres, en una zona de edificaciones modestas. Los diferentes motivos clasistas se circunscriben a las dovelas que rodean las tres puertas, las cornisas que rematan las puertas de las torres, sobre las que se apoyan elementos decorativos a modo de frontón (en que se inscriben los escudos de La Habana y de Cuba) y el friso que rodea todo el segundo piso, son la conclusión visual del cuerpo pétreo, dado que justo encima se alza el tejado, asentado sobre una gran cornisa.

Particular interés presentan estas tempranas manifestaciones neocoloniales proyectadas fuera de la Isla, y en las que motivos hispanizantes distribuidos en sus fachadas procuraban encontrar un nexo con la cultura local como sustento a la expresión de sus proyectos (Tartarini, 2016, p. 186).

Esta reflexión se basa en el parecido de este edificio a la *Leipzig Thüringer Bahnhof* o Estación Central de Leipzig (comenzada en 1909 y concluida en 1915) (Fig. 46) que, al igual que en el caso habanero, presenta dos grandes torres, más altas que el edificio, que rompen su horizontalidad, lo dividen en tres cuerpos y resaltan la fachada. El nexo que este arquitecto argentino encuentra con las raíces locales está enfocado, sin embargo, fuera de la Isla. Esos “motivos hispanizantes” que resalta, son las conchas que decoran las torres y que muchos textos señalan como procedentes del ejemplo de plateresco (Y. Rodríguez, 2013a), específicamente, del palacio de Rodrigo Maldonado de Talavera o Casa de las Conchas. Sin embargo, lo típicamente cubano –pues cualquier edificación foránea que quiera trasplantarse sufre necesariamente transformaciones– son los grandes ventanales, adecuados al alto puntal del inmueble, que se coronan con cristales tintados dispuestos semicircularmente sobre la estructura de madera. Esto, junto al balcón que enmarca el segundo piso y que recorre todo el edificio, repitiéndose también como cierre visual de la fachada y que se asemeja a la solución de la cercana Iglesia del Santo Cristo del Buen Viaje; pueden citarse como elementos que Murchinson incorpora a su diseño, por demás, ajeno a las construcciones que hasta el momento formaban parte del repertorio edilicio de la Isla. Este inmueble presenta, igualmente, la peculiaridad de una planta baja que, sin ser completamente abierta, es muy diáfana, con varias puertas de acceso y espacios interiores bien aireados. Allí, como en las modestas estaciones de paso, se instala la sala de espera, que da acceso a los andenes anexos al cuerpo principal. Estos, en forma de “U” y enlazados a la parte posterior del edificio principal, son abiertos y la cubierta es

sostenida por una estructura de metal que se repite en los tres lados, en especie de pilastras que enmarcan galerías donde también puede esperar el personal.

Un caso excepcional dentro del territorio habanero, y que responde completamente a las condiciones de Cuba en los primeros años del siglo XX, es el Ferrocarril de Hershey. Este es un proyecto completamente financiado por el capital norteamericano y se implanta un modelo completamente novedoso. En 1916 el empresario Milton Hershey construye 135 km de línea de un ferrocarril eléctrico, primero del mundo de su tipo en transportar caña de azúcar (Fig. 47). Esta línea, perteneciente hasta 1957 a la *Hershey Sugar Company*, unía el Central Hershey con la zona de cultivo y el poblado que este genera (Salinas y Delgado, 2016, p. 23). La estación del poblado o batey Hershey (Fig. 48) no se aleja mucho de la concepción de pequeño edificio con andén anexo que asienta la estación de Bejucal. Sin embargo, es mucho más modesta en dimensiones y diseño, asemejándose más a una gran casa rural de paredes encaladas y techo de tejas, y en lugar de andén, una pequeña plataforma de acceso. Hasta el momento se han analizado casos excepcionales dentro del universo ferroviario del país que conforman modelos, son hitos dentro del entramado ferroviario con que se puede leer su historia y destacan dentro de la memoria colectiva cubana. En su singularidad y atractivo se han ganado, en la gran mayoría de los estudios una especie de reconocimiento “espontáneo” como patrimonio. Sin embargo, el caso del Central Hershey es importante también por otra realidad que debe considerarse patrimonial en Cuba: el batey. Como batey, voz de origen taíno, se conoce en Cuba a los poblados que genera un central azucarero y en el que se evidencia claramente el cambio que en las cuestiones humanas significa el ferrocarril como extensor de áreas de cultivo y creador de nuevos espacios de producción y hábitat (Figs. 49 y 50). Una de las mejores síntesis de este fenómeno, realizadas hasta el momento, es la de Gutiérrez (2015). Refiere la autora que en el batey

las edificaciones domésticas mostraban tres formas de vida: la burguesía, los asalariados y los esclavos. La casa del propietario en medio de la campiña se puede calificar de palacio para una vida lujosa. La clase media dominada por el mayoral y el maquinista, el enfermero, boyeros (trabajan con el ganado), carpinteros, maestros de azúcar y herreros, se concentraban en un grupo de viviendas con ciertas comodidades. La población negra se encerraba en el barracón, un edificio de un solo piso construido de piedra y ladrillo de forma cuadrangular, rodeando un patio (...) El modelo productivo imperante hasta

ese momento, con un mejor desarrollo tecnológico y organización, reúne en el batey tanto las funciones productivas como las domésticas (T. Gutiérrez, 2015, pp. 3–4).

El batey es una configuración humana y urbanística que, aunque adaptada a las peculiaridades, recursos e idiosincrasia de cada grupo humano, se repite a lo largo de la historia cubana. Y, a diferencia de las grandes ciudades, donde la influencia extranjera o los cambios económicos más acelerados pueden subvertir los códigos de conducta y gusto de la población; es donde permanece con mayor arraigo los elementos de la idiosincrasia del cubano. La cubanidad (Ortiz, 1940) es un concepto difícil y muy discutido, cuya delimitación excede el objetivo de este estudio, sin embargo, si ha de estudiarse, debe contemplar al batey como uno de sus núcleos fundamentales. Es tal el arraigo de este modelo que, cuarenta años después y aun tras los cambios operados por la Revolución en el entramado social, cuando se emprende en 2002 la Tarea Álvaro Reynoso (Cleto et al., 2010) para la reconfiguración de los espacios y relaciones económicas en relación a la producción azucarera, la población hace resistencia a los cambios. De hecho, las comunidades de los bateyes, una vez que desaparece el central, comienzan a desintegrarse y se pierden (generalmente destruidos) los hitos arquitectónicos. Estos bateyes se han ido convirtiendo paulatinamente en pueblos fantasmas. En el caso del batey del Central Hershey, conformado en pleno siglo XX, ha heredado la concepción decimonónica de “centro productivo a conjunto urbano” (T. Gutiérrez, 2015). La particularidad de esta experiencia es la clara división que se hace entre las zonas del poblado en relación con el poder adquisitivo de la población. En el área norte se ubicaban las residencias de las clases poderosas, además de los principales servicios públicos y en la sur las viviendas de los trabajadores. Esta configuración sería posteriormente copiada en otras poblaciones, interesadas en traspasar al terreno urbanístico la diferenciación social, sobre todo aquellas donde el promotor de la industria es de origen norteamericano (estadounidense y canadiense).

1.3.1.2.2 Matanzas

En el caso matancero destacan varios ejemplos de estaciones que recogen algunas de las particularidades que se habían apuntado en la década del treinta del siglo XIX en la región habanera. Pero también otras que, junto a la importante tradición ingenieril vertida en los disímiles puentes de la región, hacen de esta un punto de referencia insoslayable dentro

del panorama ferroviario cubano. La primera de sus estaciones es la llamada de Sabanilla (1850), obra del ingeniero criollo Manuel José Carrerá (Fig. 51). Hoy día solo sobreviven algunos elementos de su gran soportal y el muro de la fachada. Sin embargo, estos restos revelan datos tan importantes como que la estación, ubicada a pocos metros del río Yumurí, presentaba una planta rectangular que ocupaba casi la mitad de la calle y elementos suficientes para considerarla modelo de arquitectura ecléctica. El soportal estaba sostenido por columnas de orden dórico con fuste liso y circular, pareadas en toda la extensión del espacio y terciadas en las esquinas, sobre las que se erguía un entablamento decorado con triglifos y metopas, y que cierra una cornisa volada. En el muro de la fachada, desnudo hoy de decoración o detalles que permitan dilucidar como pudo haber sido, se repite el uso de grandes puertas de madera (de las que solo queda el vano) de las entradas múltiples que, como se ha descrito, caracterizan las estaciones de tren cubanas. Este fuerte aliento clasicista que es posible aún notar, y que convierte a Sabanilla en un caso excepcional dentro de esta tipología en el país –dado que no existe otra en la que estos elementos estén tan puramente representados– es posible rastrearlo hasta otro de los edificios proyectados por Carrerá. El habanero Palacio Aldama (1840, en la actualidad sede del Instituto de Historia de Cuba) presenta en el primer piso de su fachada principal el mismo modelo de columnas soportantes de un entablamento con friso de triglifos y metopas y cornisa volada (Figs. 52 y 53). Esta peculiaridad parece confirmar la tesis del profesor Lloga sobre el traspaso de la visualidad de la arquitectura doméstica a la las estaciones, como resultado de una “temprana búsqueda de una imagen apropiada para identificar la nueva función, para lo cual se asimilaron inicialmente, elementos de la vivienda suburbana de la clase económica dominante” (Lloga, 2014, p. 91) y que está también presente en la gran mayoría de las estaciones decimonónicas.

Otra de las estaciones relevantes del territorio es la ubicada en Cárdenas, primera región matancera en contar con el ferrocarril. Conocida como Estación de San Martín (1875) en recuerdo de su diseñador, Antonio Xénez de San Martín, presenta una configuración de planta rectangular de dos niveles, como en la mayoría de los ejemplos analizados. Sin embargo, este es apenas el único rasgo “habitual” que presenta (Fig. 54). El primer piso de la Estación de San Martín se abre en un soportal que no sobresale y que presenta arcos de medio punto dovelados apoyados en pilastras dóricas. Entre ellas se crea un espacio en el que se adosan columnas dóricas que sostiene un entablamento con friso de “disimulados” triglifos y metopas y cornisa volada que divide la fachada en primer y

segundo piso. A ambos lados de este soportal, que da paso, una vez más a varias puertas de acceso, se levantan dos cuerpos cerrados que sobresalen enmarcando la fachada y en los que se sitúan grandes ventanas de vano de medio punto iguales en ambos niveles. Sin embargo, en el segundo piso, los vanos que se corresponden simétricamente a los arcos del soportal no son de medio punto, sino apuntados, rompiendo la armonía compositiva del conjunto y agregando un punto de excentricidad al edificio. Todo el edificio se remata con almenas, elemento que parece inspirado en el cierre de la Estación de Villanueva. Esta configuración continúa en la extensión de muro que se abre, a la izquierda sobre las vías, en dos arcos de medio punto apoyado en pilastras. Dicho muro es el encargado de unir el cuerpo principal con los edificios de servicio, marcando el eje de simetría una torre del reloj decorada con ventanas geminadas de arcos apuntados y rosetones ciegos, coronada por una pequeña bóveda.

La última de las estaciones paradigmáticas matanceras es la construida por Antonio Vilaseca en 1883, la Estación de la Bahía (Fig. 55). Relativamente cerca del puerto de Matanzas, este es uno de los ejemplos donde se pasa por alto los modelos desarrollados hasta el momento y se remedan edificios extranjeros. Dicho comportamiento puede relacionarse con la influencia de los comitentes, pues hacia finales de siglo la importancia de los capitales estadounidense y británico se hacen decisivos en el desarrollo de la empresa ferroviaria (Lloga, 2014, p. 94). Así, la Estación de la Bahía, con planta rectangular que se abre en todos sus muros exteriores en grandes puertas y que se cubre con techos de escamas metálicas a dos aguas, recuerda a estaciones europeas, sobre todo británicas, en esta solución para el mejor deslizamiento de una imposible nieve en la Isla. Esta imagen “extranjera”, que sorprende al espectador contemporáneo, se refuerza por el cuerpo de dos pisos de la fachada que, nuevamente con altas puertas y ventanas con balcón, es rematada por un cierre de techumbre con pendiente, insólito en el panorama cubano.

1.3.1.2.2.1 Los puentes de Matanzas. La labor de Julio Sagebien.

Si bien muchas otras zonas del país requirieron de los puentes para poder desarrollar el ferrocarril, es Matanzas la región donde estos suponen un factor importante no solo en el entorno ferroviario, sino en la configuración de la visualidad de su entorno. Su ubicación geográfica, su importancia como segundo puerto de importancia el occidente del país y su sinuosa orografía, determinaron desde su fundación las comunicaciones terrestres

dependieran en gran medida de los puentes. En todo el territorio yumurino se desarrollaron desde el siglo XVIII una serie de proyectos de ingeniería que contemplaban la utilización de puentes para salvar accidentes naturales y agilizar las comunicaciones. Entre los ejemplos que sobreviven, destaca el Puente de La Concordia, hoy General Lacret Morlot (Fig. 56). Terminado en 1878, es obra del ingeniero Pedro Celestino del Pandal y Sánchez, y su principal atractivo es el uso del acero, sobre todo en sus “nueve cerchas de hierro dulce que describen un arco escarzano de 36 metros de luz, apoyadas en estribos cerrados de cantería” (Recondo y González, 2011, p. 9). En esta configuración Recondo y González (2011) encuentran una similitud con el Puente de Triana, sobre todo, en los motivos decorativos circulares del gran arco que sostiene la estructura. Sea esta la inspiración o no de la obra, su principal significación reside en ser uno de los primeros ejemplos en la isla de piezas de este tipo realizadas en metal y uno de los pocos sobrevivientes del siglo XIX. Sin embargo, el más sorprendente de todos estos puentes es el Puente giratorio sobre el río San Juan (Fig. 57), terminado en 1904. Es una de las principales estructuras relacionadas al ferrocarril en todo el país, además de uno de los elementos más representativos de la ciudad de Matanzas y el único ejemplo de su tipo en la isla. Fue comisionado por la Matanzas *Terminal Railroad* para conectar su área de almacenes con la línea principal del Ferrocarriles Unidos, con la principal novedad de girar sobre un eje que permitía continuar la navegación por el río. La armazón de hierro y el soporte de madera (y hormigón, tras intervención de 1981), permitieron que este puente se alzara en altura en una zona llana de la ciudad y ello, junto a su atractivo como un “puente que se mueve”, determinó que por muchos años fuera uno de los referentes visuales identitarios de la ciudad, como lo demuestran, por ejemplo, una serie de postales de principios del siglo XX (Figs. 58 y 59). Así, el desarrollo del ferrocarril dotó a Matanzas de mucho más que zonas de expansión comercial. El perfeccionamiento técnico y artístico de sus estructuras, permitió que se insertaran en una de sus peculiaridades urbanísticas que, a lo largo de los años, le propició uno de los sobrenombres por el que hoy se le conoce: la Ciudad de los Puentes. Sin embargo, entre los principales factores de este proceso de perfeccionamiento, además de la adopción de técnicas y materiales que habían probado su eficacia en la palestra artística e industrial mundial (el hierro como material protagonista en estructuras e inmuebles, sin ir más lejos), se encuentran también la labor de los ingenieros. A la altura de mediados del siglo XIX, Cuba no contaba aun con una cantera sólida de ingenieros criollos, falta que solo se suple cabalmente en época republicana gracias a la Facultad de Arquitectura de la Universidad de La Habana.

Como se ha visto, la gran mayoría de las labores constructivas relacionadas al ferrocarril en sus primeros tiempos fueron obra de especialistas extranjeros traídos por las empresas del sector o contratados una vez que estaban aquí. Aunque en la Isla había maestros canteros y arquitectos desde mucho antes, el ámbito ferroviario exigía edificios que fueran no solo estéticamente agradables, sino también funcionales para las distintas tareas que cobijaban. Esa necesidad fue cubierta, en gran medida, por los ingenieros militares (Lloga, 2016), conocedores de ambas aristas del proceso constructivo. Esta situación repercutió también en la diversificación tipológica y de los estilos de la arquitectura cubana. Sobre todo, “fue particularmente significativo el empleo de nuevos materiales de construcción y la aplicación temprana y puntual de códigos estético-formales asociados al eclecticismo” (Lloga, 2016, p. 93). Uno de los ejemplos más claros de este proceso puede encontrarse en la labor del ingeniero francés Jules (Julio) Sagebien. Radicado en la Cuba por más de 20 años, Sagebien estuvo presente en el diseño, planificación y construcción de un número importante de inmuebles y estructuras. Desde casas particulares hasta edificios públicos y militares, este autor fue uno de los más prolíficos arquitectos del siglo XIX cubano (A. García, 2011a). No obstante, su labor más importante en el ámbito ferroviario la realizó en el área de la ingeniería.

En la actualidad se han reconocido, solo en la provincia de Matanzas, un total de 14 puentes diseñados o ejecutados por Sagebien (L. González et al., 2014, p. 5):

1. Puente sobre el arroyo de Pedro Las Viñas
2. Primera variante sobre el río Canímar
3. Segunda variante sobre el río Canímar
4. Puente de la Carnicería (de madera) en el río San Juan
5. Puente sobre el río San Juan
6. Puente-represa sobre río Canímar
7. Puente de Bailen sobre el río San Juan
8. Puente de la Carnicería en el río San Juan
9. Alcantarilla a la salida del poblado de Cidra

10. Puente sobre río Cochino, en Colón
11. Puente sobre el río San Andrés
12. Puente en la calle Magdalena sobre el río Yumurí
13. Puente sobre el arroyo Naranjo, entre Guareiras y Manguito
14. Puente sobre arroyo Palmillas, entre Banagüises y San José de los Ramos.

De estos, no se llegaron a ejecutar cinco, se destruyeron cuatro, perviven sin demasiados cambios cuatro (tres de ellos están aún en uso) y de uno se conoce su diseño, pero no se ha logrado ubicar (L. González et al., 2014, p. 6). Entre los que actualmente están en uso destaca el ubicado sobre el río San Andrés (Figs. 60 y 61), en la prolongación de Ferrocarril de Sabanilla a Unión de Reyes. En él se puede apreciar el hábil manejo que hacía Sagebien de los códigos del eclecticismo y su destreza a la hora de traspasarlos al plano de las estructuras ingenieriles. Este puente se levanta sobre un pequeño río, apoyado en gruesos pilares cilíndricos de concreto que soportan tres arcos rebajados. En toda la estructura son claras las marcas de una ornamentación de hálito clásico, comenzado por el dovelado de los arcos y el remedo de almohadillado en los muros, pasando por la rítmica disposición de pilastras adosadas a cada lado de los arcos y terminando en una especie de friso decorado con triglifos y metopas. Tal conjunto debería resultar disonante, sin embargo, la limpieza del elemento escogido y la relación que establece con el conjunto logran que un modesto puente adquiriera la presencia de una gran obra. No obstante, en la actualidad se encuentra en un estado bastante lamentable, producto de las crecidas del río y la invasión de la vegetación.

1.3.1.3 Centro

En el antiguo territorio de Las Villas, compuesto por las actuales provincias de Villa Clara, Cienfuegos y Sancti Spíritus, el proyecto ferroviario se desarrolla en conjunto para las dos primeras, y a saltos para la última. Pero, tratados hasta bien entrado el siglo XX como un territorio compacto, es imposible analizar el patrimonio ferroviario de la zona en ejemplos separados. Hacerlo sería falsear su desarrollo histórico, negar las relaciones que entre sus hitos se establece y que le configuran en su singularidad.

En el caso del Ferrocarril Cienfuegos-Santa Clara, la ambición era conectar el puerto de Cienfuegos con los poblados y centrales de toda la zona norte y sur de Villa Clara, hasta llegar a Santa Clara, núcleo económico más importante de la región. El proceso comienza en 1847 y cerca de 1851, año en que se establece el primer tramo Cienfuegos-Palmira, ya los cienfuegueros tienen estación (Figs. 62, 63 y 64). Esta comparte con sus semejantes el concepto de espacio abierto, diáfano, con grandes puertas y ventanas francesas de arcos de medio punto, vitrales y cuerpo rectangular con andén anexo de galería cubierta. Sin embargo, en una ciudad fundada en los albores del siglo XIX y cuya arquitectura civil responde a los códigos del eclecticismo, sorprende que su estación esté más cercana a las construcciones de madera que genera la industria cafetalera que a la doméstica citadina, separándose así de los ejemplos de La Habana o Matanzas. Este edificio de mampostería de un solo piso se cubre de techumbre de tejas y madera a dos aguas, sobresaliendo en sus extremos y en un tramo intermedio una especie de frontones triangulares que, sin serlo, enmarcan un espacio de pseudofachada en las caras más estrechas del edificio y, a través de los óculos acristalados, permiten la entrada directa de aire y luz. Asimismo, destaca un cuerpo rectangular que, en medio del edificio, parece emerger del tejado y busca romper la horizontalidad del inmueble e instaurarse como hito visual en la llana configuración urbanística. Los aleros en voladizo que recorren el perímetro de la estación están apoyados en angulares de madera que se repiten, en hierro, en las galerías del andén y que dotan al conjunto de una continuidad visual muy rítmica. Así se mantiene hoy la estación de Cienfuegos, una de las mejor conservadas del país. Las estaciones intermedias hasta Santa Clara, como la de Palmira, constituyen un ejemplo de los “inmuebles de madera, con cubierta de tejas, muy modestos, de carácter provisional y sin pretensiones estético-formales” (Lloga, 2014, p. 94) que se construyen en los pequeños poblados de paso o cruce de líneas, siempre señalados por el cartel exento con tipografía en negro y fondo blanco, que anuncia el nombre del pueblo. Los ejemplos de Santa Isabel de las Lajas (c. 1854) y Ranchuelos (1856), dos de las pocas estaciones primigenias que quedan en pie, demuestran, sin embargo, que, aun siendo muy modestos, algunos de estos inmuebles, pensados no como solución momentánea, sino proyectados para que resistieran el paso del tiempo, lograron su objetivo (Figs. 65 y 66). Sorprende, además, el parecido de ambas estaciones. Son edificaciones pequeñas, más cercanas a una humilde casa de mampostería con cubierta de tejas que a una estación, que se refuerza con sillares de piedra en los ángulos de cierre, buscando no solo fortaleza, sino también algún detalle que embellezca el austero diseño.

Se cree que la Estación de Santa Clara (Figs. 67 y 68) se concluyó cerca de 1860, año en que terminan las obras del ferrocarril. Empero, un incendio en 1895 arrasó completamente con ella y no perviven documentos, fotografías o grabados que documenten su apariencia ni características. La que hoy se levanta, supuestamente en el mismo lugar, fue comisionada por Marta Abreu, la gran propietaria santaclareña, promotora de la mayoría de los edificios de la capital provincial. Esta, construida completamente en madera, se inauguró en 1900, pero otro incendio hizo que en 1925 debiera ser reconstruida, respetándose el diseño original, pero con paredes de “ladrillos y techos de madera y tejas. Esta intervención capital justifica las fechas –1860 y 1925– que pueden distinguirse en la sobria fachada de la estación” (L. Rodríguez y Rodríguez, 2017, p. 4). La estación que hoy se alza en a pocas calles del centro de la ciudad tiene un notable parecido con la cienfueguera, presentado también solo un piso abierto por grandes puertas y ventanas con vitrales en todo su perímetro. Sin embargo, su puntal no es tan alto ni se abren frontones-lucernarios que marquen las zonas de acceso. En este caso, se privilegia la entrada principal que presenta una fachada delimitada por la escalinata de acceso que se refleja axialmente en un tejado en voladizo. Sobre este, en una especie de doble frontón triangular en que se ubican tres ventanas rectangulares (grande al centro y más pequeñas a sus lados) y un óculo ciego, puede leerse: “Santa Clara; 1860; 1925; Marta Abreu”. Quizás en aras de acentuar la relevancia de la edificación, se utilizan recursos visuales asociados a la arquitectura clásica que el eclecticismo rescataba para el escenario cultural cubano. Así, entre cada uno de sus vanos, se ha colocado una pilastra dórica, de la que salen los angulares de hierro que apoyan el tejado (una versión mayor que los que sostienen en el resto del edificio), y de los que cuelgan pinjantes, que asemejan a los de la Estación de Bejucal. El andén anexo se distribuye en largas galerías con techados sostenidos por columnas de hierro de sólida sencillez.

La historia del ferrocarril en Sancti Spíritus y Trinidad está marcada por fracasos y adversidades. Aunque Trinidad planificó la empresa ferroviaria hasta el puerto de Casilda, su salida al mar, antes que su competencia espirituana, no pudo nunca, ni siquiera en las ampliaciones republicanas del siglo XX, terminar todo el recorrido. La prueba más triste es que la estación que hoy se levanta en el mismo sitio que la primitiva del siglo XIX, es una construcción posrevolucionaria, de la década de los 90, erigida tras el derrumbe de la estación histórica. De mampostería con techumbre de tejas a dos aguas, recuerda más una casa de batey con una plataforma de hormigón con cubierta, que una

verdadera estación (Fig. 69). Lo más significativo de esta línea, sin embargo, es el ramal Trinidad-Placetas. Obra del siglo XX republicano, fue parcialmente destruido por la crecida del río Agabama en 1988, pero era, hasta esa fecha, el único tramo del país que contaba con un ferrocarril intramontano de servicio público (Figs. 70 y 71). Esta característica no solo resultó en joyas de la ingeniería como el puente sobre el río Agabama, el más largo de su tipo en el país y en toda Latinoamérica, concluido en 1919; sino que, “que acortó distancias, ‘descubrió’ comunidades olvidadas, favoreció el comercio y legó además la posibilidad de disfrutar un derrotero excepcional por sus valores paisajísticos y naturales” (Borrego, 2012, p. 3). El caso espirituano, además de adelantarse a sus competidores trinitarios en la construcción de la vía, corrió con mejor suerte, pues consiguió mantener en pie su estación hasta el primero de febrero de 2018, cuando un accidente ferroviario destruyó el inmueble (B. Torres, 2018). Sin embargo, es posible conocer su apariencia original gracias a la estación de Zaza del Medio (Fig. 72), diseñada para ser un reflejo de la estación espirituana. Estas son edificaciones de un solo nivel, de planta rectangular, construidas en mampostería con techumbre de tejas a cuatro aguas que sobresale del cuerpo del edificio apoyadas en angulares de hierro. Como en el resto de las estaciones del país, presentan grandes puertas y ventanas que iluminan y ventilan el espacio interior. Sin embargo, no se marca una fachada principal, sino que en cada cara del edificio se sitúan una, dos o tres puertas de acceso que permiten la libre circulación por el recinto. Tampoco se decora, el único detalle que evita se muestre el muro desnudo es una especie de almohadillado que lo recubre de piso a techo. El andén, como en el caso de Trinidad, se separa del cuerpo principal, ubicándolo justo al frente, siendo solo una plataforma de hormigón cubierta por una pequeña galería de hierro techada en una pequeña sección, donde se ubican bancos también de hormigón.

1.3.1.4 Oriente

La antigua provincia de Oriente, el territorio más extenso de aquella división político-administrativa, fue siempre el más atrasado económicamente. Como se ha especificado anteriormente, su desarrollo azucarero fue mucho más lento y pobre que en el resto de la Isla, cuestión que también marca su patrimonio ferroviario. Las líneas en esta región se desplegaron mayoritariamente en relación con los centrales y solo se unen al entramado nacional con las obras republicanas del ferrocarril nacional. Ello condiciona que las estaciones más representativas y que aún se conservan sean las edificadas en el siglo XX. Uno de los ejemplos más representativos de este fenómeno de construcción de nuevas

estaciones es la hoy llamada Terminal Ferroviaria de Morón, Ciego de Ávila (Fig. 73). Construida entre 1923 y 1924 es la segunda más grande del país, luego de la de La Habana, magnitud que se justifica en su papel de enlace de la zona occidental y central con la vasta región oriental y como punto de intercepción de las antiguas líneas al norte de la provincia. El edificio, de planta rectangular con dos niveles, mantiene la línea de todas las estaciones cubanas que, cualquiera sea la configuración o lenguaje arquitectónico al que respondan, presentan grandes vanos de ventanas o puertas que permiten la entrada de aire y luz. En este caso, son grandes puertas de medio punto en el piso inferior y ventanas en el superior, también de medio punto, pareadas simétricamente y precedidas por un pequeño balcón que sobresale. De acuerdo a la tendencia en la que se inserta puede ser denominado ecléctico, resaltando la limpieza decorativa de sus elementos (ventanas, puertas, etc.), su rítmica y equilibrada disposición y la utilización del arco de medio punto, que acusan un regusto neoclásico. Ello se combina con la influencia norteamericana en las techumbres de madera a cuatro aguas y el impulso del neocolonial (Cárdenas, 2009b), presente, sobre todo, en los balcones de balaustres de piedra y los vitrales de ventanas, puertas e interior. Asimismo, el andén, anexo al cuerpo principal, como en la estación de La Habana, el andén abierto en forma de “U”, es abierto en una férrea galería techada.

En el extremo más occidental del país se encuentra la Estación de Guantánamo (Figura 74). Obra del ingeniero Rafael Geno, fue terminada en 1931 dentro del impulso de la vía ferroviaria nacional y es una de las últimas obras levantadas en este periodo. Esta estación se desprende del aliento ecléctico de sus antecesoras y se adentra en el Art Decó, que se hace presente sobre todo en la decoración. De planta irregular, no llega a adoptar la clásica doble H del Art Decó, pero tampoco es rectangular. El cuerpo de la fachada sobresale del conjunto y es la única sección de edificio que presenta un segundo piso. Como las anteriores estaciones, exhibe grandes puertas y ventanas, pero en este caso desaparece el arco (a excepción de la puerta principal), dando paso a los vanos rectangulares. Todas las terminaciones en ángulos del edificio (esquinas principales y las de la irregular fachada), se recubren de franjas verticales que sobresalen varios centímetros sobre el extremo superior del edificio y se decoran con estrías verticales, elemento geometrizable típico de este nuevo lenguaje arquitectónico, que se apoya en la bicromía rojo-amarillo para diferenciarse y resaltar. En el caso del andén, anexo como en la mayoría de los casos, se mantiene la galería cubierta de soportes de metal y las largas plataformas.

Capítulo 2. De maquinaria a Patrimonio Cultural

2.1 Primeras experiencias de musealización del ferrocarril en Reino Unido, España y Cuba.

A uno y otro lado del atlántico, e incluso dentro de las experiencias europeas, el proceso de asimilación del universo ferroviario tuvo características propias. La integración del ferrocarril, tanto las locomotoras como las vías, los edificios, los asentamientos o las relaciones humanas, a la noción de patrimonio cultural fue progresivo y a diferentes velocidades en cada uno de los países estudiados. Mientras que en Reino Unido el proceso de desarticulación de antiguas vías y compañías fue el motor impulsor de un cambio en las comunidades, reconociendo la importancia de este patrimonio en su realidad, en España y Cuba fue mucho más lento y gradual. España pasó por varios procesos en su historia que significaron cambios para las diferentes compañías de ferrocarriles y otras empresas industriales, por lo que el primer reconocimiento del ferrocarril fue tecnológico, dentro del gran universo de “lo industrial”, aunque en menos de medio siglo, tras las primeras exposiciones, se logró aunar en un solo concepto el patrimonio ferroviario, con instituciones dedicadas exclusivamente a su estudio y salvaguardia.

El caso cubano sigue esperando un despertar de este tipo. Ya bien entrado el siglo XX aparecen, en la Cuba “revolucionaria”, es cuando se presentan los primeros destellos de reconocimiento del ferrocarril como una parte importante de la historia y legado cultural de la nación, pero siempre asociado a la producción azucarera, o a los eventos históricos que la clase dirigente quería señalar. Incluso cuando en la actualidad existen instituciones dedicadas exclusivamente al ferrocarril, su desarrollo, en comparación con organismos similares en España y Reino Unido, y con otras entidades dedicadas al patrimonio de la Isla, es muy rudimentario. Aun así, ha logrado crearse una base para el reconocimiento y protección mínima del patrimonio ferroviario del país.

2.1.1 El presente patrimonial del ferrocarril británico.

El desarrollo del ferrocarril en Reino Unido fue orgánico y con relación tanto con las necesidades de las industrias involucradas, como a la especulación que se sucedió a lo largo del siglo XIX y hasta la primera mitad del XX. Esto condicionó que el surgimiento y absorción continua de ramales y líneas y los cambios en las diversas zonas creara una masa densa y aparentemente sin sentido, hasta la asimilación de su gran mayoría por las

Big Four. Según William Tomlinson, historiador contemporáneo de este fenómeno, hacia 1915:

En el mapa de Inglaterra, donde los ferrocarriles son representados por diferentes colores, nada es más notable que la disposición territorial única de un sistema de ancha ramificación. Al sur de Humber las líneas de varias compañías se cruzan y vuelven a cruzar consigo mismas con frecuencia desconcertante; al norte, el carácter variado del mapa cambia, y un único color es suficiente para distinguir el bien ordenado sistema de líneas del North Eastern Railway, que se extiende por parte de Yorkshire y Northumberland, todo Durham y porciones de Cumberland y Westmorlan (Tomlinson, 1915).

Es decir, cada área respondía a una articulación totalmente dependiente de las disposiciones de los interesados en el negocio. En el mapa de 1850 elaborado por Charles Cheffins (Fig. 4), este cruzamiento continuo del que habla Tomlinson es ligeramente evidente en relación a los centros metropolitanos de importancia, Londres por supuesto, pero también Manchester, Liverpool, Leeds o Newcastle upon Tyne. Sin embargo, cuarenta años más tarde, en los mapas de 1898 de Sir Isaac Pitman (Figs. 5 y 6) de las principales vías de Gran Bretaña ya es evidente el desarrollo de las diferentes compañías y sus líneas, que muchas veces discurrían en paralelo hasta alcanzar el mismo punto de llegada. Tras la unificación y posterior nacionalización (Fig. 7), sobre todo como resultado de la labor del Dr. Beeching, muchas de estas líneas dejaron de ser utilizadas y se configuró una visualidad un tanto más organizada y jerarquizada, pero centrada en las grandes ciudades, dejando zonas del interior sin comunicación por ferrocarril. En la actualidad, y sobre todo después de la nacionalización, algunas de las vías, consideradas históricas, han sido declaradas patrimoniales y preservadas por esfuerzos tanto estatales como particulares. Así, instituciones como el Museo Nacional del Ferrocarril (*National Railway Museum*) en York o la Asociación para el Patrimonio Ferroviario (*Railway Heritage Association*), han desarrollado una importante labor de concentración y difusión de bienes e información desde ópticas diferentes. El primero es una entidad académica, parte del *Science Museum Group*, con un archivo de impresionante variedad y nexos fructíferos con la Universidad de York, y cuya sede recata una antigua rotonda de ferrocarriles de la compañía *York North* (*National Railway Museum*, 2022). La segunda, aun denominándose como una empresa dedicada a la explotación turística de estos recursos, funciona como entidad

en representación de propietarios de ferrocarriles, tranvías, ferrocarriles de acantilados, museos y material rodante. Asumimos un papel de liderazgo en el desarrollo de las mejores prácticas mientras actuamos como la voz del sector al mejorar las relaciones dentro de la industria, el gobierno y los reguladores. Nuestros 300 miembros van desde largos ferrocarriles tradicionales que operan locomotoras de vapor históricas hasta tranvías eléctricos cortos e incluso líneas en miniatura. Juntos juegan un papel vital en la conservación, el turismo, la capacitación y la regeneración a lo largo y ancho de las Islas Británicas (...) Nuestro trabajo para los miembros se puede dividir en cinco áreas clave:

- Influencia y colaboración con gobiernos, reguladores y otras partes interesadas clave del sector para abordar cuestiones clave y proteger el futuro del patrimonio ferroviario.
- Soporte técnico, orientación y estándares para ayudar a compartir las mejores prácticas en todo el sector ferroviario patrimonial en áreas como reparación de calderas de locomotoras, mantenimiento de infraestructura y gobernanza.
- Apoyo empresarial para ayudar a los miembros en temas como la recaudación de fondos, el asesoramiento legal incluye nuestro trabajo pionero en la protección del medio ambiente, además de asegurar que el sector esté a la vanguardia de seguros, capacitación, voluntariado y temas laborales. Esta área de trabajo es cada vez mayor también en la igualdad y diversidad en el mundo del patrimonio.
- Eventos y *networking* creados específicamente para el patrimonio ferroviario (...)
- Comunicaciones y noticias tanto para el sector como para el resto del mundo. Actuamos como voceros de la industria en todos los temas que afectan el patrimonio ferroviario (HRA, 2020).

Sin embargo, en labores de conservación del patrimonio ferroviario, la palabra clave en Reino Unido es *volunteers*. Son generalmente los voluntarios, habitantes o interesados de las zonas en las que se encuentra la línea, estación o edificio, quienes se organizan para rescatar y proteger los bienes que consideran parte integrante de su identidad. La estructura o desarrollo usual de estas empresas se lleva a cabo a través de grupos que se organizan luego en sociedades. Estas, una vez establecidas, suelen convertirse en

fundaciones benéficas a partir de, o una vez instituidas, recibir, una Subvención del Fondo de Lotería del Patrimonio (*Heritage Lottery Fund Grant*) una de las organizaciones encargadas del patrimonio en Reino Unido, como se verá más adelante. Esta es la realidad para la gran mayoría de los *heritage railways* (ferrocarriles patrimoniales) que se conservan en la actualidad (para la lista completa ver anexo 5). Como tal se definen:

líneas de interés local, ferrocarriles de museo o ferrocarriles turísticos que han conservado o asumido el carácter, la apariencia y las prácticas operativas de los ferrocarriles de antaño. Varias líneas que operan de forma aislada brindan verdaderas facilidades de transporte, brindando enlaces comunitarios. La mayoría de las líneas constituyen atracciones turísticas o educativas por derecho propio. Gran parte del material rodante y otros equipos utilizados en estos sistemas son originales y tienen un valor histórico por derecho propio. Muchos sistemas tienen como objetivo replicar tanto la apariencia como las prácticas operativas de las antiguas compañías ferroviarias históricas (Office of Rail and Road, 2022).

La división de trabajo de estos ferrocarriles ha sido: *standard gauge* (ancho de vía estándar), *narrow gauge* (vía estrecha), *miniature gauge* (vía en miniatura), *tramways* (tranvías) y *railways centers and museums* (centro ferroviarios y museos). Aunque existen varios exponentes de cada uno, los más abundantes son los ferrocarriles de ancho estándar (*standard gauge heritage railways*) a raíz de la desaparición de las compañías ferroviarias o negocios en una zona y la necesidad de proteger, como mínimo, una parte de esta. Existen, sin embargo, muestras de los *narrow* y *miniature* que, muchas veces, no se han movido de su ubicación original y continúan funcionando al menos en una sección de la vía.

Aunque el proceso de protección para cada uno de estos ferrocarriles es parecido (partiendo como se apuntaba de la conformación de sociedades de voluntarios), la casuística para cada uno es, lógicamente, diferente. Existen ejemplos como el *Colne Valley Railway* en Castle Hedingham, Essex (Fig. 8) en la que se trasladó ladrillo a ladrillo la estación a un nuevo punto de la vía donde se pudiera recrear el ambiente del ferrocarril (Healsted Gazette, 2016), incluyendo 1,6 kilómetros de vías, la torre de señales y el patio del ferrocarril; o el de *Bowes Railways*, en Springwell, Sunderland (Fig. 9), construido en 1826 por Stephenson y que es el único ferrocarril de cable de ancho estándar que se

mantiene en sus condiciones y características originales (Bowles Railway, 2022). Este tipo de ferrocarril que se ha mantenido sin ninguna o mínima intervención se denomina *preserved railway*. Su principal función es, como indica el título, preservar el entorno ferroviario del pasado, mostrando un periodo (o periodos) de la historia del transporte por ferrocarril. Aunque esto puede suceder gracias a la intervención de los voluntarios, propietarios o diversos otros factores, existe, como en el caso del *Bowes Railway* (Sitelines, 2013), la declaración de *Scheduled Ancient Monument*, que prohíbe cualquier intervención que transforme el bien, variando su estado original (Historic England, 2022e). No obstante, la denominación de *heritage railway* es abierta a proyectos de protección del entorno ferroviario de cualquier magnitud, desde pequeños ferrocarriles rescatados en un por ciento (muchas veces una pequeña parte de la vía, parque o algunos edificios), ramales o secciones completas de grandes líneas (las *Big Four* uno de los ejemplos más recurrentes) y que aún brindan algún tipo de servicio; hasta secciones de conjuntos museísticos. Entre estos últimos se encuentra *Waltham Abbey Royal Gunpowder Mills*, en Essex, conjunto de relevancia británica y europea en general, reconocido como *anchor point* dentro de la Ruta Europea del Patrimonio Industrial (*European Route of Industrial Heritage*); sitio en el que, como el *Museu Agbar de les Aigües* de Cornellá de Llobregat o el Museo de la Ciencia y la Industria de Terrassa, recoge varios ejemplos de la historia de la industria y que, excepcionalmente, es el único de su tipo que sobrevive casi intacto. En el caso del ferrocarril, en este se protegen 640 metros de vías estrechas y dos estaciones (The National Archives, 2022b), conocido como *hidden railways* o ferrocarril oculto, pues sigue la ruta de la de patrulla perimetral utilizada por el *Explosives Research and Development Establishment* (Establecimiento de Investigación y Desarrollo de Explosivos), nombre que recibió el sitio durante la Segunda Guerra Mundial (Royal Gunpowder Mills Heritage, 2022). Otro ejemplo de conjunto es el *Hollycombe Steam Collection*, en Iron Hill, Liphook, Hampshire. En este caso no se conserva el sitio, sino que se reúne una colección de vehículos movidos a vapor, incluyendo, entre otros, atracciones feriales y dos ferrocarriles, uno de vía estrecha y uno miniatura. La idea detrás de tal agrupación, como señala Thomas Cliff (2002), es “mostrar el papel del vapor en la historia de Gran Bretaña. Las locomotoras de carretera se utilizaron para construir carreteras que desarrollaron la red de transporte, el vapor era esencial en la agricultura y proporcionaba energía para las atracciones de feria” (Cliff, 2002, p. 173). Muestras como estas, donde se reutilizan locomotoras y otras maquinarias (la mayoría de los ferrocarriles conservados han rescatado locomotoras de otras líneas en

desuso y las han puesto a trabajar otra vez), reflejan el principio que atraviesa la gran mayoría de las iniciativas, donde en lugar de permitir que estos vehículos se conviertan en una exhibición estática, se considera mejor para la comunidad, incluso si no es en la que históricamente existió, si estas se mantienen operativas y puede desarrollarse su potencial como atracción para visitantes.

Esta es una singularidad que se encuentra incluso en iniciativas que no siguen la homogeneidad de los procesos, como es el caso del *Dartmouth Steam Railway* (anteriormente *Paignton and Dartmouth Steam Railway*) en Devon. Conocida comercialmente como *Dartmouth Steam Railway and River Boat Company*, resalta en el universo patrimonial del ferrocarril británico por responder a una operación comercial que no depende de voluntarios ni donaciones (Dartmouth Steam Railway, 2022) y que ha podido expandirse adquiriendo parque no solo ferroviario sino también marítimo, movido a vapor, mostrando una escena más amplia de los medios de transporte que marcaron época en la realidad local y nacional, la visualidad y el modo de vida británicos. Existen otras empresas, como safaris, zoológicos o incluso domicilios privados, que aún hoy hacen uso de ferrocarriles estrechos y miniatura patrimoniales, los cuales han adecuado a sus cambiantes necesidades. Entre ellos destacan *Weston Park* (propiedad con una amplia gama de bienes protegidos), *Blackpool Zoo* y *Knowsley Safari Park*.

Por último, las recreaciones, museos o proyectos que involucran directamente a la comunidad son otra de las alternativas más celebradas en cuanto a la preservación del patrimonio industrial británico, y en el caso del ferrocarril no lo es menos. En el *Museum of Great Western Railway*, de Swindon, no solo se conservan locomotoras, motores o el conjunto edilicio que una vez estuvo entre los complejos de ingeniería ferroviaria más grandes del mundo (STEAM, 2022), sino también la historia de la comunidad de la que forma parte y que le integró, con un registro de experiencias personales y un extenso archivo cinematográfico, y de objetos, fotografías, etc. Asimismo, las exposiciones, realistas e interactivas que recrean la cotidianidad del trabajo en una estación y otras dependencias del ferrocarril, son generalmente guiadas por antiguos trabajadores ferroviarios que brindan su visión personal del fenómeno. Así se configura una suerte de mezcla de centro de interpretación y *living museum* (museos vivos) que, por separado, también existe en la variada oferta británica. El *Bideford Railway Heritage Center*, en Devon, tiene, por ejemplo, un centro de interpretación interactivo que ofrece, según su propia definición, una “profunda experiencia histórica de la vida en los ferrocarriles del

norte de Devon” (Bideford Railway Heritage Centre, 2022). Es decir, parten de los bienes y costumbres que protegen y los integran en su explicación en el total del contexto socio cultural de su territorio y comunidad, principio que en los museos vivientes como el *Beamish Museum* materializan en modelos transitables. Ubicado en County Durham, *Beamish* es uno de los primeros de su tipo en el país, con una amplia opción de actividades y visitas en exhibiciones que recorren los 1820, 1900, 1940 y 1950. En el caso del ferrocarril, destaca la extensa colección de locomotoras de todos los períodos que se representan y que se ubican en su “contexto original”, es decir, en las recreaciones que se hacen de los pueblos de las décadas indicadas; y para los que en muchos casos se han replicado locomotoras insignes de la historia británica como la *Puffing Billy* o la *Locomotion No. 1*. Sobresale entre los bienes inmueble la *Rowley Station* que, construida en 1867, fue trasladada desde el poblado que le da nombre y reinaugurada en 1976 “como se veía en la era Eduardiana” (Beamish Museum, 2022). A partir de ella se ha recreado el ambiente de una estación en funcionamiento a principios del siglo pasado, con un puente peatonal de hierro que cruza sobre las vías y la une con el pueblo de 1900, una torre de señales de 19896 y un cobertizo de 1850.

En sentido general es posible declarar que en el caso del ferrocarril patrimonial británico la protección comienza a partir de la vía. Las constantes remodelaciones y el paso de pequeñas a grandes compañías, la nacionalización y posterior privatización, así como la intervención del Estado en la reconfiguración del servicio, significaron que los cambios, aunque espaciados en el tiempo, se notaran en la población y, una vez se determinaran irreversibles, se hiciera necesario conservar la primera huella y elemento unificador del ferrocarril. A partir de esta se estructura el conjunto que luego se determinará si es original, trasplantado o de nueva creación para agrupar bienes procedentes de varias fuentes. Incluso para los ferrocarriles de ancho de vía estrecho o miniatura, que generalmente ofrecen u ofrecieron un servicio específico dentro de un complejo mayor en el que pudieron tener mayor o menor relevancia, es el “camino de hierro” el primer elemento que se destaca y protege. En segundo lugar se encuentran las locomotoras, algo lógico teniendo en cuenta que fue en este país donde primero se desarrollaron y que muchos de los museos o centros de interpretación se abocan a resaltar el papel que el sitio o compañía que les sirve de sede, tuvo en el desarrollo de la empresa del ferrocarril. Los inmuebles (estaciones, edificios de servicios, etc.) forman parte del conjunto que se preserva como una parte más del todo, excepto cuando se considera la o una parte central,

como sucede en los casos de museos y centros afines. Ante esto, asume un papel preponderante el edificio, aunque casi siempre comparte protagonismo con aquello que acoge.

Esto manifiesta lo que, a nuestro juicio, son las dos grandes vertientes de la protección del patrimonio ferroviario en Reino Unido, el patrimonio móvil y el estático. El primero es el más común, parte generalmente de una preocupación ciudadana, de la comunidad en la que se enclava el ferrocarril, y toma la vía como punto de partida. Uno de sus principales objetivos es mantener vivas las tradiciones y visualidad que le distinguen y en la que se reconocen, por lo que pueden llegar a realizarse labores tan arduas como mover pieza por pieza edificios enteros o trasladar desde otras ciudades o regiones locomotoras y otro parque móvil. En algunos casos se logra mantener las operaciones comerciales, al menos en una sección de lo que solía ser la ruta; pero en la gran mayoría de los ejemplos se conserva solo una parte de la vía que es utilizada para lucir la colección de locomotoras rescatadas en servicios especiales en fechas como Pascua o Navidad. Aunque en el caso del patrimonio estático las vías y locomotoras son una parte sustancial, contando incluso con ejemplos donde existen recorridos, el foco de atención está mucho más centrado en los edificios que les cobijan, dando mayor significación a su historia y peso en la comunidad. Esto es mucho más evidente en aquellos ejemplos que se han instituido no sólo por la acción social, sino también por las instituciones que deciden proteger parte de su patrimonio que ha dejado de funcionar o estar en funcionamiento. En estos casos es el servicio, la ubicación y, sobre todo, las instalaciones, lo que se potencia. No obstante, para ambos casos, existe la constante del público. En uno y otro es la integración de la comunidad a actividades, recorridos o muestras donde puedan apropiarse del conocimiento concentrado y generado en sus instancias, así como del sentir de las diferentes comunidades que le influyen, el fin principal. Porque si bien el público externo es el principal “mercado” al que se abocan los esfuerzos, la primera audiencia de estos empeños son todos los agentes directos que se encargan y del que parte la necesidad de protección de este patrimonio. Solo así se logra una verdadera relación de retroalimentación que asegura la supervivencia del ferrocarril patrimonial.

2.1.2 Patrimonio ferroviario español: primeras experiencias de musealización y difusión

En 1984 se inauguró el Museo del Ferrocarril de Madrid en lo que antaño había sido la Estación de Delicias. Si bien este es el museo dedicado a este medio de transporte con una estructura y funciones más acabada, en 1967 se había inaugurado el Museo Ferroviario en el palacio de Fernán Núñez (Figs. 25 y 26), en las cercanías de la Estación de Atocha. Este se enmarca en la tercera fase del acercamiento al patrimonio ferroviario en que Méndez y Cuéllar (2017) dividen el interés por la historia y protección del ferrocarril en España:

En este proceso, en esencia, se detectan tres grandes periodos: el de las exposiciones tecnológicas, que llega hasta la Guerra civil; el de la conmemoración de centenarios, coincidente con la larga dictadura franquista, y caracterizado por aprovechar estos eventos como medio de propaganda retrasando la consolidación de las colecciones; y finalmente, el momento de configuración de los museos ferroviarios, que se ordenaron en nuestro país prácticamente en la década final de siglo cuando en Europa fue un proceso anterior vinculado a la renovación museológica y las colecciones de los centenarios (Méndez y Cuéllar, 2017, pp. 288–289).

En esta división, los investigadores señalan los diferentes procesos de acercamiento, reconocimiento, puesta en valor y acciones sobre el patrimonio ferroviario que ocurren en el país y que desembocan en la realidad actual. En la primera etapa, de exposiciones tecnológicas, reconocen la Exposición de productos industriales catalanes en Barcelona, 1877, como el primer ejemplo de una aproximación sin visos productivistas al fenómeno del ferrocarril. Allí se expuso la locomotora Mataró, primera de la península, muestra del desarrollo industrial de la región o por la singularidad propia del artefacto (Méndez y Cuéllar, 2017a, p. 279), o quizá una mezcla de ambas; pero evidentemente fue un primer paso (a menos de cuarenta años de su introducción en el país) al reconocimiento del patrimonio. Sin embargo, como reseñan los autores, esta sufrió daños en este mismo acto y fue desmantelada, demostrando así que, si bien existía el interés, era apenas superficial. A este primer esfuerzo le seguirían la exposición que realizó en 1907 MZA de elementos asociados al ferrocarril, una vez más uniendo el ferrocarril a su materialidad; la muestra de la empresa catalana la Maquinista Terrestre y Marítima en la Exposición Universal de Barcelona de 1929, en la que exhibían juntas su locomotora más antigua y la más moderna producida hasta el momento; y también en 1929, en la Exposición Iberoamericana de Sevilla, MZA concibió una exhibición de locomotoras, artefactos y maquetas de sus

locomotoras. Las empresas de este tipo, según apunta Olaizola (1999), estaban muchas veces impulsadas por la toma de conciencia del valor de sus materiales que algunas compañías tuvieron al dejar parte del parque móvil en desuso en favor de maquinaria más moderna, y por lo que se intentó también reunirla y salvaguardarla, al menos hasta el estallido de la Guerra Civil. En la segunda etapa no para ni se subvierte el afán por mostrar los avances de la tecnología, ni se traspasa el umbral de lo material mueble, por el contrario, se reafirman en la serie de actos oficiales, generalmente de conmemoración de aniversario como señalan Méndez y Cuéllar, teniendo como agentes de acción y promoción los mismos que en la etapa anterior: el estado (por sí mismos en la figura de ministerios y secretarías, y posteriormente RENFE) y promotores particulares (diferente compañías y asociaciones). En 1939, tras el fin de la contienda bélica, el primer acto de importancia fue la celebración 1948 del centenario del ferrocarril, por lo que se crea una comisión para la organización de las actividades que conjuntan esfuerzos del estado y promotores para realizar, entre otros, una reproducción de la perdida locomotora Mataró, filmación de las actividades para NO-DO, la grabación de una película sobre el marqués de Salamanca, publicación de una cronología básica del ferrocarril (Méndez y Cuéllar, 2017a, p. 282). Aunque la base principal de estos esfuerzos está en los componentes del universo ferroviario capaz de mostrar y presumirse, la idea de crear herramientas sobre momentos históricos o personalidades relacionadas al fenómeno, si bien asociados a una ideología concreta y con intereses más allá del propio patrimonio, son un primer ejemplo del despegue que tendrá, eso sí muchos años después, el entendimiento del patrimonio que desborda su materialidad. El NO-DO cubrió también noticias específicas sobre el devenir ferroviario del país (NO-DO, 1946, 1953) y realizó pequeñas incursiones en lo que significaba el ferrocarril para la historia del país (NO-DO, 1955, 1960).

A estas actividades le siguen otras como la visita a los talleres del Villaverde Bajo de Madrid, con motivo del Congreso de la Unión Internacional de Ferrocarriles de 1958, o el rescate de la idea de la creación de un museo del ferrocarril (lanzada previamente durante los festejos del centenario), este último materializado en 1964 por mediación de RENFE y encargado a Francisco Wais, su primer director.

Este era

un modesto pero completo museo-salón, con notables documentos, maquetas, fotografías y objetos menores. Para un futuro, que todavía tardaría en llegar,

se dejaba la segunda fase del proyecto, la creación de una colección permanente de material móvil, mientras que en algunas dependencias escasamente utilizadas iban apartándose vehículos susceptibles de integrarse en la futura exposición (Olaizola, 1999, p. 1013).

Es decir, se intentó unificar en el pequeño espacio conseguido todo el conocimiento al que se podía acceder en ese momento, intentando aunar una visión general del desarrollo del ferrocarril (en cuadros y maquetas) con ejemplos específicos, en este caso, “la no. 1 de Andaluces, que es una pequeña locomotora de vapor, puesta inicialmente en servicio en 1871” (Méndez y Cuéllar, 2017a, p. 283). No obstante, esa era, según Méndez y Cuéllar, una visión parcializada a lo que entendía Wais como el fenómeno del ferrocarril español, opinión que comparte Olaizola, quien declara que, aún hoy, se carece de verdaderos presupuestos científicos para la adecuada protección y gestión del ferrocarril, soslayando cuestiones como la movilidad de las locomotoras o los procesos de selección (Olaizola, 1999). No obstante, la labor de RENFE se extendió, paulatinamente, a la conservación de patrimonio bibliográfico y documental con la creación de la Biblioteca General en 1969, agrupando así los archivos de la División de documentación y los servicios de Biblioteca, Suscripciones y Documentación. Este fue el primer paso para la creación, diez años después, del Archivo Histórico Ferroviario, donde se depositó toda la documentación de las empresas que en 1941 se habían integrado en RENFE (FFE, 2022a). Paralelamente a la creación de la biblioteca, comienza a desarrollarse los primeros encuentros de corte académico sobre este particular, centrados mayoritariamente en la historia económica (Méndez y Cuéllar, 2017a), contando con esta institución para la promoción de seminarios donde expusieron investigadores tanto nacionales como foráneos. Es innegable es que se abría de este modo paso a tareas de conservación del patrimonio que excedían lo meramente “performático” de una exposición transitoria o temática, y se adentraba lenta y tímidamente en el terreno de la divulgación. Estos no fueron, por cierto, los primeros esfuerzos de este tipo. Se ha documentado que, en 1930, el Consejo de Administración del Colegio de Huérfanos Ferroviarios solicitó al ingeniero jefe de servicios de vía y obra de MZA las maquetas del viaducto de Vadolano y del puente de Guadalmez que habían sido presentadas en la Expo de Sevilla (Fig. 27), para crear con ellas un museo ferroviario en el colegio con fines tanto culturales como de enseñanza (Méndez y Cuéllar, 2017a, p. 280). Asimismo, aparecieron sociedades y grupos amateur que impulsaron la socialización de la historia y conocimiento, sobre todo, de las

locomotoras. Tal fue el caso de la primera sociedad de amigos del ferrocarril en el territorio español, *l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona*, fundada en 1944 y que aún hoy aboga por “facilitar el debate y los medios para disfrutar de la afición, el estudio del ferrocarril, y la protección y promoción del patrimonio ferroviario en todos sus aspectos” (AAFCB, 2022). Posteriormente aparecieron más sociedades de este tipo que se reunían periódicamente (donde celebraban algún tipo de muestra), logrando en 1963 el establecimiento de una Federación Española de Asociaciones (Méndez y Cuéllar, 2017a). A estas debe sumarse el accionar de los coleccionistas privados, quienes deciden, en muchos casos, salvar del desguace y mantener en sus colecciones parque móvil y otros componentes en favor de la creación de museos u otras estrategias locales que pudieran dar visibilidad social a este muestrario, como señala Olaizola en los casos de Hierros López y José M^a Valero de Zaragoza y Luciano Vañó de Valencia (Olaizola, 1999, p. 1013). Justo antes del inicio de la Transición, periodo en que se comienza una labor más constante de creación de alternativas para la salvaguarda y exhibición de los componentes del patrimonio ferroviario, se crea el Museo y luego Parque temático de Riotinto, en 1973. Por iniciativa de la empresa Explosivos Río Tinto S.A. se crea “un Museo Ferroviario en una de las salas del Depósito de Locomotoras para conmemorar el centenario de la línea, donde se conservó algunos elementos del parque móvil y distintos elementos auxiliares ferroviarios” (Delgado et al., 2004, p. 21). No obstante, la labor de este museo no fructificaría hasta veinte años más adelante, quedando en el intermedio lo allí reunido a merced de las inclemencias del tiempo y el vandalismo.

Con la llegada de la democracia, llega también la necesidad de afianzar un sentido de identidad y pertenencia a una realidad que debía asentarse tanto como expandirse, y en las que los museos jugaron un papel importante. En estas circunstancias es inaugurado en 1984 el Museo Nacional Ferroviario (hoy Museo del Ferrocarril de Madrid), en el edificio de la antigua Estación Madrid – Delicias (Fig. 28), que en 1980 había celebrado su centenario. Este nace con “la misión fundamental de comunicar la realidad ferroviaria, tanto histórica como actual, promover el conocimiento del transporte ferroviario, impulsar la investigación sobre el ferrocarril y poner en valor el patrimonio ferroviario” (Museo del Ferrocarril de Madrid, 2022a), aunando en su colección no solo el fondo del Museo Ferroviario, sino también muchas de las locomotoras expuestas anteriormente, diversos materiales asociados (infraestructura, lampistería, metrología, relojes, uniformes, obras de arte, etc.) y teniendo el mérito de ubicarse en un edificio del universo

ferroviario reacondicionado para centro de divulgación, un hecho con solo unos pocos precedentes anteriores (en Río Tinto se abrió la Sala de Depósito de las locomotoras, en 1972 se habría rehabilitado el depósito de Vilanova i la Geltrú para el XIX congreso del MOROP - Modelistas Europeos del Ferrocarril). El Consejo de Patronato que creó RENFE para este museo fue cedido en 1986 a otra de sus instituciones creadas por ella misma, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, fundada un año antes. Esta

marcó el punto de inflexión en la consideración de la herencia ferroviaria como manifestación cultural. Fue creado, según indicaban sus estatutos, con la finalidad de velar por la conservación de los fondos materiales y documentales de valor histórico o artístico que tuvieran relación con el ferrocarril, y de difundir los aspectos culturales de dicho medio de transporte, para lo que se proponía mantener y enriquecer los fondos museísticos del ferrocarril y promover su exposición pública. Además, su creación coincidía con la promulgación de la Ley del Patrimonio Histórico Español, de 1985, en la que de forma implícita se reconoce por primera vez el valor histórico del patrimonio industrial (Méndez y Cuéllar, 2017, pp. 286 – 288).

De esta manera se marcaba fehacientemente el viraje del valor de este patrimonio, de meras muestras de la evolución industrial del país a elementos culturales identitarios, y abre paso a la conformación de otros museos y espacios exhibitivos con esta misma intención. Así aparecen:

- en 1993 (aunque fue antecedido por dos años por el ya desaparecido *Museu del Transport de Castellar de N'Hug*) el Museo del Ferrocarril en Cataluña, en Vilanova i la Geltrú, también gestionado por la FFE y ubicado en la antigua rotonda de locomotoras;
- en 1994 el Museo Vasco del Ferrocarril, en Azpeitia, en la estación, cocheras y talleres del antiguo ferrocarril del Urola, una dependencia de la compañía ferroviaria *Eusko Trenbideak*;
- ese mismo año, en Huelva, se reabre el Museo del Ferrocarril de Río Tinto, hoy Museo Minero de Río Tinto “Ernest Lluch” (Fig. 29);
- y en 1998 el Museo del Ferrocarril de Asturias, en Gijón, en las dependencias de la antigua Estación del Norte, pero ampliado a otros edificios, creando un complejo que abarca incluso un tramo de vías (Olaizola, 1999).

Entre estos resalta singularmente el caso onubense. Rebasando los errores que llevaron al cierre del proyecto veinte años antes, se abre en la última década del siglo XX otro mucho mayor que contempla acciones en más áreas de la actividad desarrollada en el territorio, aunque con el hilo conductor de la minería. La sección ferroviaria se divide entre el Museo de la Minería, situado en el edificio del antiguo hospital minero, las instalaciones de Zarandas, en las antiguas cocheras, y el ferrocarril turístico minero. Este es un perfecto ejemplo de la dicotomía entre la generalidad de los casos actuales de preservación del patrimonio ferroviario, la exposición estática, modelo salón de la fama si se quiere, y lo que muchos autores señalan como lo que debería hacerse en cambio: la reutilización de parque móvil y vías para otros usos, como el turístico, que en Reino Unido ha demostrado ser muy valioso para la preservación en el mejor estado posible de no solo componentes y estructuras, sino del *genius loci* de los sitios patrimoniales. Méndez y Cuéllar reconocen que, en el primer caso, además del discurso museológico inoperante para abarcar la totalidad del significado del ferrocarril, “el principal y casi único protagonista era, y sigue siendo, la locomotora, especialmente de vapor. La presencia de la infraestructura, la organización social o el contexto histórico es puntual o secundaria en casi todos ellos” (Méndez y Cuéllar, 2017a, p. 288). Así, el museo de Río Tinto muestra en sus salas una locomotora – grúa y un coche salón de lujo (Fig. 29), el “Vagón del Maharajá, el vagón en vía estrecha más lujoso del mundo, construido para la reina Victoria de Inglaterra y traído a Riotinto para una visita de Alfonso XIII” (Junta de Andalucía, 2022d), confiriendo a la muestra una suerte de exotismo que, si bien no falsea la realidad histórica, la reduce a “datos curiosos”. Por su lado, en las instalaciones de Zarandas se han recuperado viejas cocheras y se mantiene una importante colección móvil, que el ferrocarril turístico ha sabido aprovechar excepcionalmente. En 1998 Olaizola señalaba que “parece lógico afirmar que lo deseable en un buen museo ferroviario no es sólo disponer de unas colecciones bien restauradas sino también de instalaciones adecuadas por las que puedan circular los vehículos” (Olaizola, 1999, p. 1018), reflexión que parece haberse hecho realidad en Huelva. Según Delgado et al. (2004), la labor de la Fundación Río Tinto, encargada del proyecto, se desarrolla en tres campos: parque móvil, infraestructura ferroviaria y elementos auxiliares del ferrocarril que, además de reforzar la labor y fondos del museo (categoría exposición), estimula especialmente el desarrollo del ferrocarril turístico (categoría orden de marcha). Para ello se rehabilitaron varias tramos de vía por fases: “fase I Talleres Mina-Zarandas (5 km), fase II Zarandas-Los Frailes (10 km), fase III Los Frailes-El Manzano (7 km), Fase IV El Manzano-

Manantiales (17 km)” (Delgado et al., 2004, p. 24), y varias locomotoras insignes, entre las que destacan la no. 51 de la clase I, construida en 1883 y restaurada en 1997; la no. 14 de la clase C, construida en 1857 y restaurada en 2001, las locomotoras de vapor más antiguas en funcionamiento del país. Este modelo de tren turístico, que en el resto de Europa cuenta con ejemplos tan sobresalientes como el *Pietrarsa Express*, que une el centro de Nápoles con el Museo Ferroviario Nacional de Pietrarsa, usando parte de la primera vía ferroviaria italiana (Fondazione FS Italiane, 2022); los servicios que ofrece la Ulmer Eisenbahnfreunde E.V. que, desde su sede en Ulm, gestiona viajes en locomotoras centenarias por vías de diferentes anchos a otras localidades del sur alemán, e incluso países vecinos (UE, 2022); o los varios ejemplos británicos antes citados, cuenta en nuestro país con varios otros ejemplos. En Madrid, gestionado por el Museo Ferroviario, se rescató en 1984 el “Tren de la fresa” (Fig. 30), que une la antigua estación con Aranjuez, Paisaje Cultural Patrimonio de la Humanidad desde 2001. Un dato que destaca esta propuesta y que le une a la tradición británica, es el uso de actores para introducir al público en el contexto de la época (FFE, 2022g), algo escasamente replicado en el resto de España.

En total existen en el país ocho trenes históricos para el turismo, los dos ya citados (RENFE, 2023) y:

- Tren de Sóller, en Palma de Mallorca,
- Tren de vapor del Museo del Ferrocarril de Azpeitia, en Guipúzcoa,
- Tren de Felipe II de Madrid a El Escorial,
- Tren minero de Utrillas, en Teruel,
- *Tren dels Llacs*, en Lleida,
- Tren de Arganda, La Poveda.

En estos casos se han recuperado tanto las locomotoras como parte de las vías históricas y se han puesto a servicio de proyectos museales o de recuperación de usos o sitios originales. Estos son operados o bien por instituciones culturales o museos, con apoyo de la administración pública. Sin embargo, existen otras propuestas turísticas que hibridan

recuperación de vías o parque con nuevos proyectos (Ferromedia, 2022), y que son gestionados por RENFE:

1. Tren del Ecomuseo de Samuño, en Langreo, Asturias, donde se discute pueda haber estado el primer ferrocarril español. En este caso se realiza un recorrido por el paisaje minero, integrando la actualidad del proceso con los elementos patrimoniales.
2. Tren del Canal de Castilla, en Valladolid, que une Madrid con Segovia y Valladolid en un recorrido circular, incluyendo un paseo en barco y una visita teatralizada a Medina de Rioseco.
3. Tren del vino de Valladolid, que, como el anterior, utiliza los trenes *Avant* de RENFE para realizar una ruta enoturística.
4. Tren Al-Ándalus, compuesto por coches construidos a inicios del siglo pasado, ofrece un lujoso recorrido por Andalucía, España y Portugal.
5. Transcantábrico Gran Lujo, que como el anterior, utiliza coches del siglo pasado, reacondicionados para un trayecto Bilbao – Ferrol.
6. Costa Verde Express, ofrece como sus pares, coches casi centenarios de gran empaque, para viaje entre Bilbao y Ferrol.
7. Expreso de la Robla, el más joven de los trenes de lujo de RENFE (comienza su actividad en 2022) recorre las vías del histórico ferrocarril de la Robla, entre León y Bilbao.

Igualmente, existen en el país un total de 23 museos del ferrocarril (incluyendo los ya mencionados), según tabulación hecha por Méndez y Cuéllar (2017b, p. 8):

Museo	Año	Gestión
Museo del Ferrocarril de Madrid	1984	Entidad pública
Museo del Ferrocarril de Águilas	1985	Asociación de amigos
Museo Ferroviario de Alcázar de San Juan	1985	Asociación de amigos
Museu del Ferrocarril de Catalunya	1990	Entidad pública
Museo Ferroviario de Mérida	1991	Asociación de amigos

Museo Vasco del Ferrocarril	1992	Entidad pública
Museo del Ferrocarril de Murcia	1994	Asociación de amigos
Museo de Castejón	1997	Entidad pública
Colección Museográfica de la AAAF Torrellano	1998	Asociación de amigos
Museo del Ferrocarril de Asturias	1998	Entidad pública
Museo del Ferrocarril de Aranda de Duero	1998	Asociación de amigos
Museo del Ferrocarril de Ponferrada	1999	Entidad pública
Museo del Ferrocarril de Galicia	2001	Asociación de amigos
Museo del Tren de Arganda del Rey	2003	Asociación de amigos
Museo del Tren de Mallorca	2006	Asociación de amigos
Museo del Trenet Valencia	2006	Entidad pública
Museo del Ferrocarril de la Roda	2007	Entidad pública
Museo Virtual ferroviario Linares	2007	Asociación de amigos
Centro de Interpretación del Ferrocarril de la Robla	2008	Asociación de amigos
Museo del Ferroviario de Cistierna	2009	Asociación de amigos
Museo del Ferrocarril de Las Matas	2009	Asociación de amigos
Centro de Interpretación del Ferrocarril de Cariñena	2013	Asociación de amigos
Centro de Interpretación de Mórala Nova	2013	Asociación de amigos

Tabla 1. Relación de museos del ferrocarril en España. Fuente: Méndez y Cuéllar (2017b, p. 8)

Entre estos resalta la diferencia numérica que existe entre los gestionados por entidades públicas y asociaciones, un hecho que, sorprendentemente, une esta realidad, una vez más a la británica, aunque solo sea en la raíz mas no en la efectividad de los esfuerzos. No obstante, las actividades que desde estos colectivos amateurs se realizan son de un doble valor, por un lado, dinamizan el conocimiento e imbrican a la comunidad en la valoración e, idealmente, el rescate de este patrimonio; y, por otro, son ellos mismos muestra de la conciencia comunitaria del papel y relevancia que tiene el ferrocarril en sus vidas. Ejemplo de ello puede ser el Museo Virtual Ferroviario de Linares, esfuerzo de una asociación de amigos, que ha logrado en 2021 sumarse al Sistema de Centros Asociados al Programa de Puesta en Valor del Patrimonio Histórico y Cultural Ferroviario de la FFE como primer paso para convertirse en museo físico, logrando

la cesión temporal y depósito de una unidad de cabrestante y otra de topera de la vía 4 de la antigua Estación de Vadollano, derribada por Adif en enero de 2020 (...) a partir de ahora, podrá recibir material cedido por la Fundación, siempre que su cesión sea sometida a la comisión correspondiente de puesta en valor del patrimonio ferroviario (“Linares da el primer paso para la creación de un Museo del Ferrocarril,” 2021).

Igualmente, existen otras asociaciones que, sin ser museos, trabajan en favor de este patrimonio. El Centro de Iniciativas Ferroviarias Vapor Madrid (CIFVM), activo desde 1987, ha realizado un acopio de material y locomotoras (a tamaño real y miniaturas) para varios anchos de vía, exhibiciones, rehabilitación de parque móvil e inmuebles, rescate de vías, construcción de infraestructuras, administración de un tren turístico (el Tren de Arganda), el Museo del Tren de Arganda del Rey, formación específica para el ferrocarril en escuelas-talleres y celebración de jornadas entre diferentes asociaciones, entre otros (CIFVM, 2022).

Aunque a primera vista estos esfuerzos y números puedan hablar de un desarrollo importante en el rescate y tutela del patrimonio ferroviario (que lo es, con sus contrastes), palidece en alcance con la solución más socorrida para su conservación, total o parcial: las vías verdes (Fig. 31). Señala Cuéllar (2017) que

en la década de 1990, en plena discusión sobre la reutilización o nuevo uso para las vías ferroviarias obsoletas, se planteó una alternativa medio ambiental que proponía un acercamiento a la naturaleza a través de la interpretación y el discurso ecológico, que se podía hacer desde las antiguas vías de ferrocarril, convertidas en “camino naturales” (sic), para acercar a los ciudadanos a estos espacios. Este proyecto se incardinaba dentro de un plan impulsado por el ministerio, denominado Tejido Verde e incluía la necesidad de habilitar, para su uso por caminantes y ciclistas, de un conjunto de infraestructuras lineales que estaban ya en desuso, como las líneas de ferrocarril de vía ancha y de vía estrecha (D. Cuéllar, 2017, p. 25).

Esta discusión académica, apoyada en una legislación favorable como el Plan Director de Infraestructuras 1993–2007 (*Plan Director de Infraestructura*, 1994); la Ley 39/2003 y la posterior 38/2015 (Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, 2015),

dio paso a la creación de varios modelos y alternativas para la conservación de una o varias partes del conjunto o, en su defecto, del trazado original de la vía. En la actualidad existen alrededor de tres mil doscientos kilómetros de vías verdes ferroviarias (FFE, 2022i), incluidas en un proyecto manejado por la FFE, pero con la participación de otras instancias nacionales, autonómicas y locales que aseguran un mayor nivel de imbricación. Así,

la existencia de este Programa (...) proporciona a las diferentes iniciativas de Vías Verdes en España dos valores fundamentales. Por un lado, unas señas de identidad homogéneas, que permiten distinguirlas por su origen ferroviario, y definir las como recurso novedoso y de calidad. Por otro, un importante proceso de implicación y participación de las instituciones y los colectivos ciudadanos a nivel local. Las Vías Verdes constituyen un instrumento ideal para promover en nuestra sociedad una cultura nueva del ocio y del deporte al aire libre, y de la movilidad no motorizada. Representan un claro apoyo a la cultura de la bicicleta, al generalizar su uso entre todos los ciudadanos, desempeñando un importante papel educativo, en especial para los más jóvenes (FFE, 2022k).

No obstante, como se viene señalando desde el inicio, hace falta una unión efectiva de los todos los esfuerzos (museos, trenes histórico-turísticos y vías verdes) con todos los factores (académicos, administrativos, de gestión) que inciden sobre este patrimonio. Desde la creación de los primeros espacios expositivos y museos se denunciaba una falta de respaldo científico y académico para la toma de muchas decisiones (Olaizola, 1999) y, cuando ya casi a finales del siglo XX se acometen las primeras labores de generalización del conocimiento y creación de alternativas de tutela y gestión, se aprecia una desconexión y exaltación de los bienes materiales frente a los fenómenos socio-culturales y naturales que van aparejados (Méndez y Cuéllar, 2017a). Esta es una realidad que poco a poco irá cambiando con el acercamiento de más estudiosos al tema, y de estos a las iniciativas y órganos responsables.

2.1.3 La musealización del patrimonio ferroviario de Cuba

Desde el siglo XVIII habían existido en la Isla gabinetes y colecciones públicas (asociadas a instituciones académicas y del estado) y privadas, generalmente dedicadas a temas

científicos como la herbología o zoología (Valero y García González, 1999); y en el período de República se abrieron otras de carácter nacional como el hoy Museo Nacional de Bellas Artes (MNBA) que, con limitado alcance, sirvieron de base para la labor acometida a partir de la década del sesenta para la reordenación del patrimonio cubano. En la siguiente tabla de García (2014, p. 66) se detalla la creación de los museos cubanos del siglo XIX y la primera mitad del XX que dan cuenta de la actuación anterior a la nueva realidad del patrimonio del país:

Fecha	Museo	Lugar	Colecciones
1842	Museo de Historia Natural/ Museo de Ciencias Naturales Felipe Poey	La Habana	Ciencias naturales
13/04/1874	Museo Biblioteca de Historia Natural del a Real Academia de Ciencias Médicas, Físicas y Naturales de La Habana/ Museo de las Ciencias Carlos J. Finlay	La Habana	Ciencias médicas, historia natural, documentos, artes plásticas y decorativas
12/02/1899	Museo Biblioteca Municipal de Santiago de Cuba/ Museo Provincial Emilio Bacardí Moreau	Santiago de Cuba	Historia, artes plásticas y decorativas, armas, numismática, etnografía, arqueología, ciencias naturales
19/03/1900	Museo Biblioteca de Cárdenas/ Museo Municipal de Cárdenas Oscar María de Rojas	Cárdenas, Matanzas	Historia, armas, documentos, ciencias naturales, artes plásticas y decorativas

29/06/1903	Museo Antropológico Montané	La Habana	Arqueología, etnología, cerámica, antropología
23/02/1913	Museo Nacional de la República, antecedente del actual Museo Nacional de Bellas Artes	La Habana	Pintura, grabado, escultura, artes funerarias y decorativas
28/01/1925	Museo José Martí/ Museo Casa Natal de José Martí	La Habana	Historia y documentos
24/02/1933	Museo José M. Espinosa/ Museo Municipal Francisco Javier Balmaceda	Remedios, Villa Clara	Historia, armas, artes plásticas, arqueología, documentos
12/12/1937	Museo de Medicina Tropical Carlos J. Finlay	La Habana	Ciencias naturales, documentos, fotografías
1942	Museo de Santiago de Las Vegas, antecedente del Museo Municipal de Boyeros	La Habana	Documentos, historia, artes decorativas, numismática
1944	Museo Finca El Abra	Isla de Pinos	Historia y armas
1955	Museo Árabe (desaparecido)	Cabaiguán, Sancti Spíritus	Documentos, mobiliario, armas
23/12/1955	Museo Ignacio Agramonte/ Museo Provincial Ignacio Agramonte	Camagüey	Historia, ciencias naturales, pintura, artes decorativas

Tabla 2. Cronología de los museos cubanos creados antes de 1959. Fuente: García (2014, p. 66).

La labor de restructuración de las instituciones museales en esta nueva etapa, buscaba en paralelo la modernización de las instituciones y correcto estudio museológico que permitiera un acercamiento científico a las colecciones, a la vez que se democratizaba su acceso. Para ello se debía, según Arjona (2003a):

1. Reinstalar los museos existentes,
2. Recuperar el material museable para la instalación de nuevos museos y salvar de la destrucción los bienes culturales abandonados,
3. Hacer un estudio racional de las características de los bienes en cada provincia para determinar la priorización del trabajo de acuerdo con las posibilidades económicas del país (Arjona, 2003a, p. 73).

Ello se llevó a cabo en total en trece museos que fueron creados o intervenidos entre 1959 y 1974, en cuyas colecciones no solo se reubicó lo que ya se tenía en colección, sino que se fue incluyendo los bienes incautados de colecciones privadas que iban siendo despojadas a aquellos propietarios que hubieran abandonado el país o cuyas colecciones fueran consideradas de valor excepcional. Asimismo, se musealizaron inmuebles y sitios relacionados directamente con la lucha recién terminada y que, a partir de ese momento serían considerados patrimonio de la nación. García (2014, p. 71) recoge este proceso en la siguiente tabla:

Fecha	Museo	Lugar	Colecciones
06/09/1959	Museo Histórico, antecedente del Museo Provincial Palacio de Junco	Matanzas	Historia, documentos, arqueología, armas, numismática, artes plásticas y decorativas
12/12/1959	Museo de la Revolución	La Habana	Historia, armas, documentos, numismática
18/05/1961	Museo La Isabelica	Santiago de Cuba	Etnografía, antropología, historia, artes decorativas

21/07/1962	Museo Ernest Hemingway	La Habana	Historia, documentos, armas, artes decorativas, numismática, ciencias naturales
01/05/1964	Museo Farmacéutico	Matanzas	Ciencias médicas, documentos, artes decorativas
24/07/1964	Museo Nacional de Artes Decorativas	La Habana	Artes decorativas y plásticas
02/01/1965	Museo Napoleónico	La Habana	Historia, armas, documentos, artes plásticas y decorativas
23/07/1965	Museo Granjita Siboney	Santiago de Cuba	Historia, armas, documentos
25/07/1967	Museo Histórico 26 de julio	Santiago de Cuba	Historia, armas, documentos, numismática
10/10/1967	Museo de Arte Colonial	Sancti Spíritus	Artes decorativas, mobiliario, arqueología
18/10/1968	Museo de la Ciudad	La Habana	Historia, armas, documentos, artes plásticas y decorativas
25/07/1972	Museo de Ambiente Cubano	Gibara, Holguín	Artes decorativas, pintura, historia
26/05/1974	Museo Romántico	Trinidad, Sancti Spíritus	Artes decorativas, artes plásticas, mobiliario

Tabla 3. Cronología de los museos cubanos creados antes de 1959. Fuente: García (2014, p. 71).

Es de notar, sin embargo, que todos estos cambios y creación de instituciones, a pesar de que se declare que parte de una necesidad de homogeneización y modernización de las prácticas tutelares, precede por casi veinte años (en los primeros casos) a los primeros museos “revolucionarios”. Como se ha visto, la Ley No. 1 de Protección al patrimonio es de 1977, mismo año de la Ley No. 2 de Monumentos Nacionales y Locales; el Decreto No. 118 para la ejecución de la Ley No. 1 es de 1983; y la Ley No. 23 de los Museos municipales es de 1979. No es hasta 2009, con la Ley No. 106 del Sistema de Museos de la República de Cuba, que se crea un estatuto comprehensivo del universo que se ha creado de entidades museísticas, principales encargadas de la gestión y protección del patrimonio cubano. La Ley No. 106, que deroga la anterior Ley No. 23 de Museos municipales, prevé, en su artículo 13.1 que, en cada municipio del país, siempre que se pueda, se cree

un museo municipal en el que se conserven y muestren, para conocimiento y estudio de la población, documentos, fotografías u otros objetos referentes a la historia nacional y local que reflejen las tradiciones del pueblo, los episodios sobresalientes de sus luchas, los hechos y la vida de sus personalidades destacadas en las diversas épocas y lo referente al desarrollo de su economía, cultura e instituciones (Ley No. 106 Del Sistema Nacional de Museos de La República de Cuba, 2009, p. 162).

El primer impulso a este plan se dio en la década del ochenta, a un ritmo tan acelerado que para 1982 ya existían en la isla 217 museos, y las provincias de La Habana, Pinar del Río, Matanzas, Villa Clara y Sancti Spíritus tenían museos en cada uno de sus municipios; buscando, además de generalizar el acceso a la cultura, lograr el autorreconocimiento de la población (Cabrera, 2018; J. García, 2014; M. García, 2018). No obstante, el proceder de las organizaciones encargadas, aún desde el inicio, entorpeció este fin pues:

las comunidades no participaron en la selección de los inmuebles, lo cual estuvo a cargo de las instancias gubernamentales; ni en determinar cómo deseaban ser representados en las exposiciones. Incluso derivado de la estandarización de los discursos museológicos en algunas de estas

instituciones se expusieron temáticas que no se relacionaban con la historia de la comunidad (Valdés Millán, 2018, p. 23).

Por ende, no es de sorprender que el universo industrial no estuviese reflejado hasta hace muy poco en la fundación de museos y discursos curatoriales de algunos ya establecidos, pues en general se utilizaban (y a veces aún se utilizan) nociones arcaicas de lo que es patrimonial. En la actualidad existen tres vertientes en las que se pueden enmarcar los museos de temática industrial, y específicamente ferroviaria: nacional, territoriales y dependientes de industrias. En el primer caso se encuentra el Museo del Ferrocarril de Cuba, en la Habana (Fig. 88). Fundado en el 2002 es uno de los primeros ejemplos de un esfuerzo consciente por patrimonializar el ferrocarril, elevando el inmueble, locomotoras y objetos que hoy forman parte de su colección, al nivel de otros modelos del patrimonio cultural cubano. En la actualidad, luego de su reinauguración en 2019, presenta una imagen remozada del inmueble, la Estación Cristina (que data de la segunda mitad de siglo XIX, 1859 específicamente), pero los recursos comunicativos siguen anclados en fórmulas desatadas, si bien son los típicos para este tipo de centro. Según Indalecio González (2013), su primer director, este museo

hizo realidad el sueño de los trabajadores del sector y de todos los individuos que valoran la actividad patrimonial que se realiza en nuestro país (...) y es una primera etapa en la misión histórico-social de rescatar, preservar, investigar y conservar el rico patrimonio industrial del que somos (I. González, 2013a).

Gracias a esta intervención pudo recuperarse el inmueble que, casi desde su creación, quedó en segundo plano, pues entre la inauguración en 1912 de la Estación Central, y la proliferación de tranvías a su alrededor, la relegó mayormente al uso como depósito y almacén, situación que no mejoró después de 1959 (Zanetti y García, 1987). Así, su reconversión en museo posibilitó no solo su rescate, sino también su reanimación como centro cultural. Estructuralmente, se compone de una sala principal dedicada al desarrollo de las vías ferroviarias, otra a los principales modelos de la maquinaria utilizada en la Isla desde el siglo XIX (“Sala de ferromodelismo”), una galería para exposiciones transitorias, tres carrileras donde se exponen locomotoras, vagones y grúas, una réplica de oficina de control de tráfico decimonónica y el patio de locomotoras donde se reubicó el material rodante que casi en su totalidad se movió de sus localidades de origen hacia La Habana

tras la tarea Álvaro Reynoso, en 2002. Así esta institución deviene ejemplo de la evolución en las concepciones teóricas que van permeando, poco a poco, el pensamiento de los estudiosos del tema y, ligeramente, el accionar estatal. En esta empresa estuvo implicado no solo el Ministerio de Cultura (MINCULT) en la figura del CNCP, al declarar al inmueble Monumento Nacional, sino también la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana (OHCH), los Ministerios de Transporte y Azúcar, el Sindicato Nacional de Trabajadores del Transporte y la Unión de Ferrocarriles de Cuba (UFC), entidades que rara vez se unen en proyectos y las cuales son responsables, en referencia a las diferentes partes en las que ha sido desgajado, del patrimonio ferroviario cubano. Este es, además, heredero del quehacer del CNPC con el Inventario Nacional de Patrimonio Industrial (Pell, 2017). Realizado en la década del noventa, constituyó el primer esfuerzo consciente por incluir en una denominación global, un conjunto de bienes hasta el momento ignorados o considerados bajo otras calificaciones. Según estos autores, tal necesidad por cuantificar los bienes recogidos bajo la noción de patrimonio industrial es resultado de la influencia tanto del “Período Especial”, en la necesidad que este impuso de conservar en el mejor estado posible los elementos industriales que poseía el país, como por la atención prestada a la Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural de 1972. El resultado más notable de este proceso fue el reconocimiento del valor industrial como integrante del patrimonio, algo que Pell et al. (2017) notan claramente al establecer una diferenciación con el accionar de protección anterior que trabajaba con otros conceptos de valor: “Hasta ese momento la protección se había ejercido de manera aislada, dirigida solo hacia conjuntos y bienes de excepcional valor arquitectónico o histórico” (Pell, 2017, p. 487). Del mismo modo, tras la desactivación de gran parte de las industrias azucareras y con la entrada en vigor de la Resolución No. 2 de 30 de enero de 2004, se declara Patrimonio Cultural de la Nación

el parque de locomotoras a vapor existente en el país ascendente a 245 equipos, según inventario conciliado con el Ministerio del Azúcar y el Consejo Nacional de Patrimonio Cultural [otorgando] grado de protección I al total de 84 locomotoras a vapor, teniendo en cuenta los excepcionales valores históricos que aportan al patrimonio industrial cubano e internacional, así como grado de protección II al resto de las locomotoras a vapor existentes en el país (*Resolución No. 2 de 30 de Enero de 2004*, 2004, p. 1).

Así comienza un proceso de visibilización de estos bienes, que en un primer momento consistió en la exposición en puntos específicos de sus localidades de origen. En la actualidad quedan pocos de estos ejemplos, sobre todo relocalizados en zonas de mayor exposición, pero descontextualizada como la autopista nacional (los tramos de Nueva Paz en Mayabeque y Aguada de Pasajeros son los ejemplos más preponderantes). Ello se debió a un proyecto de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana que en el lapso 2006 – 2011 reubicó cuarenta de las locomotoras de vapor más representativas, muchas de las cuales estaban ya en exhibición, a una parcela cercana al capitolio y la antigua fábrica de habanos Partagás, conocida por Parcela Partagás, y realizó un proceso de rehabilitación de los bienes (Rieles Multimedia, 2014), que luego serían expuestos no en su sitio originario, sino en el Parque del Agrimensor, a un costado de la Estación Central de La Habana (Fig. 89), los Almacenes de San José, en el área del puerto de La Habana, y el Museo del Ferrocarril. Actualmente allí se encuentran estas y otras locomotoras de diésel de diferentes épocas de la explotación azucarera y transporte en la Isla. No obstante, no todas se encuentran en buenas condiciones, sobre todo aquellas del patio de locomotoras, expuestas al vandalismo, las inclemencias del tiempo y la falta de una rehabilitación integral. Este hecho contrasta con otros ejemplos de intención y museografía semejante, pero resultado diferente. El Museo de Pietrarsa, en Nápoles es, en cuanto a discurso y soluciones museográficas muy semejante al caso cubano. En ambos se basa fuertemente en la objetualidad, existiendo salas para maquetas, recreaciones de ambientes, colecciones de objetos, la información es generalmente ofrecida a través de pancartas y las locomotoras son el centro de atención. No obstante, el caso italiano muestra un interés por extender esta visión estática hacia los exteriores, donde se ubican vagones de diferentes épocas, sobre pequeños segmentos de vía, se han rescatado piezas de mobiliario urbano, como una pequeña parada decimonónica proveniente de Milán (Fig. 90), dentro de las grandes naves de exposición del parque rodante se encuentran material audiovisual, objetos y ambientes de la vida diaria de los trabajadores; pero, sobre todo, los bienes se encuentran en un estado óptimo de conservación, algo que no se puede decir del caso cubano (Figs. 91 - 93). Esta despreocupación afecta también otras iniciativas como las mencionadas de exposición estática en puntos específicos de algunas vías o localidades, o a las mismas instalaciones ferroviarias, estaciones, estén o no en funcionamiento. Luego del esfuerzo inicial por recuperar el bien, el descuido de las entidades encargadas y la apatía generalizada de todas las esferas de la sociedad, así como el desconocimiento y la depauperada situación de la

realidad socioeconómica actual en Cuba, han llevado a situaciones de vandalismo extremo. Solo en 2022 han ocurrido una pléyade de casos, entre los que destacan el desmantelamiento completo de una locomotora y el incendio de varias estaciones. El primer caso ocurrió en Jatibonico, municipio de Sancti Spíritus, donde tras varios movimientos por la Isla, incluida una primera captación para las cuarenta del proyecto de la OHCH (DDC, 2022; L. Gómez, 2022a), fue expuesta ceca de la estación de autobuses y de la que desapareció en su totalidad sin que las autoridades competentes pudieran dar explicación del suceso. Esta era una locomotora de 1917, de fabricación estadounidense (*Baldwin Locomotive Works*, Philadelphia), estaba ya en muy malas condiciones cuando fue recolocada en su último lugar de exhibición, estado que se refleja, además en la despreciativa decisión de las autoridades locales de “desmembrar la locomotora porque «ocupaba espacio y no cumplía ningún objetivo», alegaron que sus fragmentos serían más útiles para la Empresa de Recuperación de Materias Primas” (L. Gómez, 2022b). El segundo caso se ha sucedido tanto en una ola de crímenes como en la enquistada despreocupación oficial. Así han desaparecido tramos de vía y estructuras, que había sobrevivido al proceso de 2002, como la línea e infraestructura eléctrica del ferrocarril de Hershey (Azuaje, 2022), que en tramos ha desaparecido sin mediar explicación del hecho. Lo mismo ocurre con estaciones menores que han sufrido daños, ya sea por el paso del tiempo o por accidentes, como sucedió también con una estación del tren de Hershey, en Matanzas, que fue consumida por las llamas en un acto de orígenes sospechosos (Diario de Las Américas, 2022; Periódico Cubano, 2022).

La segunda vertiente de creación de museos se sitúa en el mismo horizonte de los museos municipales, pero con la preocupación añadida de la desaparición inminente del modo de vida, maquinaria y referente visual que le dio origen. Ello ocasiona que haya una renovada atención al tema del batey y la configuración espacial dentro de los confines de la productividad. De este modo aparecen el Museo del Batey de Jaronú, anteriormente mencionado, el Museo Azucarero del Batey Constancia, en Villa Clara, o el Museo Etnográfico Regional de Cabaiguán, Sancti Spíritus. Este último ha sido señalado como una institución “única de su tipo en la isla [que] ha puesto a buen recaudo el modo de vida del campesinado cubano” (Sotolongo, 2012) al intentar, a través de sus muestras permanentes en bohíos y otras construcciones auxiliares, de las más humildes dentro de la configuración del batey, recoger el espíritu y salvaguardar los modos y costumbres de las primeras familias instaladas en la zona. Por su parte, el museo del batey Constancia

es una muestra más abocada al universo industrial, aun cuando el inmueble escogido es la casa familiar de Abel Santamaría, asaltante al cuartel militar Moncada (parte de los hechos que desencadenaron el triunfo de la “Revolución” de 1959). En esta vivienda y sus alrededores se muestran, dada la caracterización del sitio, objetos y mobiliario relacionados a la familia Santamaría Cuadrado, pero que, por ser autóctonos de la zona y representante de fechas anteriores a los cambios de la segunda mitad del siglo XX, preservan el *genius loci* de la comunicad productiva en la que asienta. Además, las exposiciones se han ampliado con “una locomotora a vapor y masas y hierros viejos de los ingenios y centrales de antaño” (N. Fernández, 2017). No obstante, esa denominación de “hierros viejos” dada a los fragmentos de maquinaria que se exponen al aire libre en el patio de la instalación, denuncia un deje despectivo que enmascara un desconocimiento del valor real de esta muestra.

Con una visión más cuidada de su propuesta existen los museos asociados a instituciones, sobre todo al Grupo Empresarial Azucarero AZCUBA, antiguo Ministerio del Azúcar (MINAZ). Luego de la mencionada tarea Álvaro Reynoso, “al ponerse en marcha un plan de reconversión de los centrales azucareros, se propuso convertir en museo algunos de los que serían desactivados, lo cual constituyó un paso importante en la conservación de este patrimonio” (Pell, 2017, p. 488). Cumpliendo este propósito, existen actualmente cuatro museos del azúcar en la Isla (AZCUBA, 2022):

1. Museo de la Agroindustria Azucarera Trinidad, conocido como Museo FNTA: este complejo, ubicado en el Valle de los Ingenios cuenta con salas de exhibición donde se exhiben tanto maquinarias del extinto central, como locomotoras de vapor con sus carros de línea, y una muestra audiovisual sobre la historia del enclave. Además, se puede acceder por tren llegando a una pequeña estación que data de la época colonial.
2. Museo de la Agroindustria Azucarera Marcelo Salado (antiguo central Reforma): ubicado en las afueras de Caibarién, Villa Clara, tiene una exposición permanente dividida en 8 salas que intentan aglutinar la historia de la producción de azúcar en la Isla, con un discurso museológico que comienza por la evolución del trapiche al central, pasando por cuestiones técnicas como el proceso de molienda, generación del vapor o la historia del ferrocarril y su peso en el desarrollo de esta industria, hasta llegar al siglo XX y concluir historiando el papel del extinto MINAZ.

3. Museo de la Agroindustria Azucarera Patria o Muerte (antiguo central Patria): localizado a las afueras de Morón, Ciego de Ávila, fue concebido como un ingenio-museo al reutilizar las estructuras del edificio industrial en si mismo y dividirlo en diez áreas que muestran el proceso productivo del central (monte de las banderas, área rústica, área de mecanización, área del basculador, jardín de las variedades, exhibición del vapor, área de los molinos, sala de historia).
4. Museo de la Agroindustria Azucarera Smith Comas (antiguo central Progreso): ubicado en Cárdenas, Matanzas, es un complejo en el que se ambientan diferentes espacios de la producción azucarera, un jardín el que se muestran las distintas variedades de caña de azúcar cosechadas en la Isla y una colección de 28 locomotoras a vapor, una de las cuales ofrece un pequeño recorrido por la zona.

El 25 de febrero de 2022 se inauguró el Museo Parque Temático del Ferrocarril, en Camagüey, último a incorporar a esta lista y único de su tipo en el país (E. Rodríguez, 2022). Este proyecto, nacido en 2018 tras la recuperación de una vía peatonal aledaña a la antigua Estación del Ferrocarril de Camagüey, hoy recoge no solo esta donde se han emplazado dos locomotoras de vapor del siglo XIX, también se ha recuperado varias salas de la antigua estación (Figs. 94 - 96), como las oficinas del jefe y subjefe de la estación, la posta médica y la oficina de Inspección de relojes; y el primer nivel del Hotel Plaza, colindante al inmueble. La propuesta, reconocida en abril de 2022 con el Premio Provincial de Restauración de Monumentos (Macías, 2022), incluye entre sus propuestas, una visita guiada pensada como el recorrido de un tren, incluido los guías utilizando indumentaria rescatada y remozada para la labor; una maqueta como pieza central de la exposición interior, de la cual se desprenden una serie de muestras interactivas que muestran la historia ferroviaria camagüeyana, zonas de juego interactiva, muestra de objetos relacionados al universo ferroviario y maquetas de locomotoras insignes. Resalta singularmente la inclusión en el proyecto de un laboratorio para la restauración y digitalización de material bibliográfico, así como un archivo documental único en su tipo que “ha recibido en varias ocasiones significativas donaciones por parte de la población, algunas relacionadas con la propia historia del ferrocarril en esos dominios” (Y. Vega, 2021). Esta ampliación del mero valor expositivo a la intención de ser un proyecto de investigación y aumento de la documentación sobre el ferrocarril, que incluye además la participación ciudadana, contrasta evidentemente con la otra única entidad dedicada íntegramente al ferrocarril, el Museo del Ferrocarril de Cuba, que solo tiene una pequeña

sala de documentación en sus instalaciones. Asimismo, se contempla en el futuro la expansión a otras áreas del inmueble de la antigua estación, hoy ocupada por otros proyectos, para incluir también la historia del tranvía, además de otras cuatro estaciones de la ciudad “donde en cada una se conocerá una etapa diferente del ferrocarril, el surgimiento de sus primeros tramos, su posterior expansión y el desarrollo económico y social que atrajo” (Y. Vega, 2021).

Capítulo 3. Proceso de patrimonialización del ferrocarril: Siglos XX y XXI

La incorporación del universo industrial a la noción de patrimonio cultural es un hecho relativamente reciente. Frente a la apreciación y protección de las manifestaciones artísticas canónicas, la máquina, sus edificios, formas de expresión culturales y saberes es reconocida hace poco más de una veintena y aún necesita de estudio y reflexión. La presente investigación recoge los saberes que se han generado en torno a este particular e intenta reconocer el papel del ferrocarril y su herencia cultural en las dinámicas mayores en las que se inserta. Si bien desde el principio de los estudios sobre lo industrial los medios de transporte han sido reconocidos como una parte fundamental, la justa valoración de todas sus manifestaciones dista mucho aún de ser alcanzada, y mucho menos de ser homogénea en todas las regiones del planeta.

Por ello, como se ha venido haciendo hasta el momento, que se entrecruzan los fenómenos británico, español y cubano para entender los comportamientos de la protección del ferrocarril patrimonial, se hace necesario también entender como se ha abordado este tema desde los organismos rectores del patrimonio mundial, y casos específicos dentro de los países objeto de estudio y sus diferentes regiones, para ofrecer una mirada amplia de los diferentes procesos que signan el presente y futuro del patrimonio industrial en general. De este modo podría entenderse las labores intelectuales y de gestión en los campos de la protección y tutela del patrimonio ferroviario que parten de estas organizaciones y que llegan a instituciones nacionales y autonómicas, y viceversa, buscando una actuación homogénea que rija el quehacer total del patrimonio industrial y ferroviario de las distintas partes involucradas, respetando, en cada caso, sus particularidades.

El presente capítulo se ha dividido, entonces, en cuatro grandes epígrafes, que contemplan un análisis del desarrollo general del fenómeno de apreciación, valorización y propuestas de trabajo sobre el patrimonio industrial en general; la legislación que dispone las actuaciones y la documentación, tutela y difusión que componen su gestión. Así se busca asentar en un mismo cuerpo teórico los conocimientos en torno a este tema y las relaciones que pueden establecerse entre los diferentes modelos de protección del patrimonio ferroviario en los países analizados, en aras de lograr un cuerpo de información que permita establecer un estudio comparativo que pueda traducirse en acciones concretas, o al menos su sugerencia, al complicado panorama del patrimonio ferroviario cubano.

3.1 En torno al patrimonio industrial

En el preámbulo de la Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial (2003), justo antes de definirse que se entiende y constituye el patrimonio industrial, se expresa claramente la necesidad de resaltar y defender la importancia de los edificios, estructuras, paisajes, saberes y tradiciones asociados al universo productivo de la industria; además de señalar la catalogación como primer paso para la protección y gestión, de acuerdo a los postulados de la Carta de Venecia (1964). Es en este afán, junto, por supuesto, a los aspectos técnicos, es la primera vez que se materializa a nivel internacional un documento básico para el trabajo con los diferentes patrimonios industriales, que en conjunto se definen como:

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, p. 1).

Desde ese entonces, *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* (Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial, TICCIH), institución bajo la que se redactó esta Carta, ha sido la encargada de promover la conservación, investigación, interpretación y difusión del conocimiento sobre este particular a nivel internacional, unificando criterios y creando praxis de actuación esenciales en este tipo de patrimonio. El TICCIH es organismo asesor del International Council of Monuments and Sites (Consejo Internacional de Monumentos y Sitios, ICOMOS) en lo relativo a este patrimonio, quien a su vez se encarga de aconsejar a la UNESCO en los bienes que deben ser añadidos en la Lista de Patrimonio de la Humanidad. Por ende, el TICCIH asesora en las cuestiones pertinentes a los bienes y sitios industriales que pueden incorporarse a esta lista. Tal evaluación se basa en los valores que se reconocen en la Carta de Nizhny Tagil y por los cuales el patrimonio industrial se distingue como la evidencia de un cúmulo de actividades de consecuencias históricas que, aún con repercusión local importante, tienen valor universal. Asimismo, son considerados registros de la labor del ser humano que pueden llegar a ser identitarios, además del obvio valor tecnológico y científico que posean en relación con las actividades

para lo que fueron destinados; y de la importancia que tiene en los órdenes del diseño o la arquitectura. Entre ellos sobresalen aquellos ejemplos que, por su condición de raros, únicos o de supervivencia, deben ser evaluados con mayor cuidado, descollando los considerados pioneros en sus áreas (TICCIH, 2003). Uno de los valores resaltados especialmente por este documento es la relación intrínseca que se establece entre el sitio, los bienes y las costumbres que resultan de este patrimonio. Ello explica por qué “la documentación escrita, y también (...) los registros intangibles de la industria almacenados en los recuerdos y las costumbres de las personas” (TICCIH, 2003, p. 2) junto al paisaje que se configura alrededor de este, fueran unos de los primeros focos de atención. Como señala Álvarez (2008) y hemos visto en epígrafes anteriores:

los orígenes en los procesos de musealización de espacios industriales pueden situarse a finales de los siglos XVIII y XIX y van ligados al aprecio del patrimonio natural y de la historia de la técnica y las artes industriales. Citamos telegráficamente referencias como la figura y obra de Charles W. Peale, del Museo de la Historia Natural y el Nacional de Filadelfia, el Parque Natural de Yellowstone, el Conservatorio de Arts et Metiers de París en 1878, el museo noruego al aire libre de Skansen en 1891, entre otras. En el siglo XX tenemos el Network Museum, la figura de J. Cotton Dana, la revolución social de los museos, el papel de Praga en 1928, el Congreso de las Artes Populares... (M. Álvarez, 2008, p. 9).

Es decir, parten de la preocupación ciudadana y académica los primeros esfuerzos por conservar los restos de un pasado reciente en el que se reconocían y a través del cual se identificaban. En palabras de la profesora Aguilar Civera (2001),

ciertos colectivos han fomentado, desde lugares muy distintos y situaciones culturales diversas, la valoración tanto el patrimonio etnográfico, como el patrimonio natural o el patrimonio industrial, con la intencionalidad, desde una sensibilización colectiva del tejido social local, de conservar y difundir su herencia histórica. Estos colectivos han ido trabajando en distintos campos con el fin de estudiar, investigar, preservar, conservar y difundir un patrimonio que no tenía un soporte legislativo (Aguilar, 2001, p. 169).

Así aparecen conceptos como los ecomuseos, sitios donde más que enfocarse en el bien o bienes de interés, se aprecia el conjunto. El ejemplo más temprano que exhibe resultados

utilizando el término se encuentra en Francia en 1972, cuando en las localidades de Le Creusot y Montceau se establece el Écomusee de Le Creusot-Montceau-les-Mines, complejo que rescata el pasado minero de la zona y que propone no solo la conservación *in situ*, sino que crea itinerarios para su recorrido (M. Álvarez, 2008). Quizá el ejemplo más conocido del uso de este método es el de Ironbridge Gorge, en Coalbrookdale, condado de Shropshire, Inglaterra. Este sitio, una de las cunas de la Revolución Industrial, alberga el primer puente de hierro de la historia, construido en 1779 y declarado Patrimonio de la Humanidad en 1986, y es el hito que dio nombre a la ciudad que creció a su alrededor. En la actualidad, la propuesta recoge cuatro museos temáticos y siete recorridos por edificaciones y estructuras insignes de la ciudad, todos relativos a las industrias y modos de vidas desarrollados desde el siglo XVIII. Este es un buen ejemplo de representación de las diferentes categorías que se reúnen bajo el concepto de lo industrial, aunando en su propuesta medios de producción, almacenaje, transporte, así como fábricas, áreas y paisajes. Las delimitaciones cronológica y espacial de lo considerado patrimonio industrial han sido –y sigue siendo– un tema muy debatido. Según recogen Santos y Ganges y Lalana Soto (2009), la mayoría de los estudiosos del tema ubican sus límites entre la Revolución Industrial y nuestros días, pero otros prefieren extenderlo a toda actividad productiva proto o pre industrial. Esta es, sin embargo, una cuestión hasta cierto punto zanjada tanto por la Carta de Nizhny Tagil como por el Plan Nacional de Patrimonio Industrial de España (PNPI en lo adelante), en nuestro país, donde se establece el punto de partida en el siglo XVIII, pero no se obvian las contribuciones de los momentos históricos anteriores.

La categoría que más se ha expandido es la espacial, pues se ha ampliado lo industrial más allá del objeto o la fábrica hasta constituirse el concepto de paisaje industrial. Si bien en un principio solamente se consideraran los monumentos, en la actualidad, como veremos, los estudios han sabido adaptarse a la realidad de los complejos procesos de identificación simbiótica que los bienes tienen con los sitios en los que se emplazan y viceversa. Es decir, a día de hoy,

el edificio industrial no puede considerarse de forma aislada, y la conservación del inmueble principal, la fábrica, aunque quizá sea el más importante y el más valioso arquitectónica y estéticamente, puede y suele ser una confusión de la parte por el todo, producto de pensar en términos de

monumento y no de sistema complejo de organización del espacio y del trabajo (Santos y Ganges y Lalana Soto, 2009, p. 11).

Del mismo modo, la delimitación temática, que compone el universo del patrimonio industrial, ha sido objeto de discusión. Si bien ha podido considerarse que industria es todo aquello que convierte materias primas en bienes, es menester recordar que, desde el comienzo de estos estudios, la minería y el ferrocarril han sido considerados como parte integrante sin discusión. De allí que sea, como plantea el PNPI, todo aquello se circunscribe a sectores como la minería y otras actividades extractivas, la distribución, transporte y las comunicaciones, así como los conjuntos y elementos arquitectónicos vinculados a estas (dígase almacenes, viviendas, edificios de labores específicas), además de las labores productivas en sí mismas (Carrión, 2001). De hecho, TICCIH España divide sus áreas de acción en seis grandes grupos: culturas del trabajo, minería, paisajes culturales e industriales, ferrocarriles, patrimonio agroalimentario y paisajes en peligro; así abarcando las categorías que componen este patrimonio. Otro de los temas que señala la Carta de Nizhny Tagil es el procedimiento de estudio que precisa este patrimonio, la arqueología industrial: “un método interdisciplinario para el estudio de toda evidencia, material o inmaterial, de documentos, artefactos, estratigrafía y estructuras, asentamientos humanos y terrenos naturales y urbanos, creados por procesos industriales o para ellos” (TICCIH, 2003, p. 2). Es decir, que el estudio del universo industrial traspasa los saberes de una disciplina concreta y necesita del concurso de varios niveles de conocimiento especializado para su total entendimiento. Este análisis, como el de todo patrimonio, depende de catálogos y registros que pongan al alcance del investigador, y del público en general, los bienes y costumbres que lo componen. En este caso, parte de la información puede obtenerse cuando el objeto de estudio no ha cesado su actividad, lo que es común en los casos relacionados al transporte, los paisajes industriales o las manifestaciones inmateriales. Ello permite no solo conocer la extensión del patrimonio industrial que se posee, sino también la oportuna identificación de todos aquellos componentes susceptibles a intervención o que se encuentren en peligro; lo que se revierte en la posibilidad de “tomar las medidas oportunas para minimizar el riesgo y facilitar esquemas adecuados para reparar o reutilizar los sitios” (TICCIH, 2003, p. 3). Los criterios de evaluación de estos catálogos deben estar respaldados por políticas internacionales, nacionales y autonómicas, esencialmente, manejando criterios compatibles que permitan su inserción en los sistemas de cooperación internacional. Esto

habilita su incorporación a bases de datos o registros internacionales, lo que viabiliza el llevar a cabo iniciativas en conjunto y el reparto de recursos. Dicha labor de catalogación y registro está también profundamente relacionada con el mantenimiento y conservación del patrimonio. La percepción de lo industrial como desechable o efímero ha condicionado que allí donde no existe una gestión efectiva de este se haya perdido –o se esté perdiendo– en su totalidad o en partes, un bien o sitio industrial. Por ello debe establecerse una especie de diáspora de conocimientos, propósitos y fines en los que se contemple, entre otras cosas, el devenir histórico del objeto de estudio, la importancia de la conservación *in situ* y la preservación de los registros documentales (TICCIH, 2003). Esto asegura que se proteja y conserve íntegramente, en la medida de lo posible, este patrimonio, pues se toma en cuenta no solo el objeto, paisaje, sitio o costumbre en sí, sino su evolución y características. La historia, recogida en archivos, fotografías, planes, refleja que es y que ha sido el objeto a estudiar y guía como debe ser manejado para que sus condiciones identitarias no desaparezcan en el lugar exacto en el que se están y en el que encuentran toda su dimensión. Este mismo principio se aplica a cuestiones de gestión, como la adaptación y nuevos usos de los sitios y bienes inmuebles, en los que se debe “respetar el material significativo y mantener los patrones originales de circulación y actividad, y debe ser tan compatible con el uso original o principal como sea posible” (TICCIH, 2003, p. 4). Este proceder tiene especial significado en aquellos territorios donde el bien, generalmente inmueble, sea visiblemente importante en cuestiones de autorreconocimiento de la ciudadanía. Es decir, en los sitios en los que la desaparición o alteración radical de la visualidad signifique el daño o pérdida del concepto que de comunidad se tenía hasta ese momento. Asimismo, todo cambio necesario debe “ser documentado, y los elementos significativos que se eliminan deben ser registrados y almacenados de forma segura” (TICCIH, 2003, p. 4). De este modo se garantiza que, aun cuando dejen de existir ciertas particularidades, el concepto de lo que significa el bien esté recogido, al menos visualmente, para la posteridad. Tal filosofía es incluso aplicable e igualmente, si no más, provechosa, en el caso de las manifestaciones inmateriales de este patrimonio. El modo de hacer, el *know how*, las tradiciones y costumbres relacionadas a la cultura del trabajo, de la industria, del transporte, etc., constituyen parte integrante tanto como lo son los bienes materiales. Y la misma naturaleza cambiante de la industria determina que se vayan reemplazando en su devenir, por lo que su registro se hace imprescindible en cualquier labor de conservación. En la actualidad, la mayoría de los países realizan estos esfuerzos amparados por el marco legal que protege al patrimonio

cultural en general. En cuanto los organismos encargados de ello designan un bien o sitio industrial como patrimonial, pasan a tener igual cobertura que cualquier otro tipo.

Empero, como señala la Carta,

su protección legal debe tener en cuenta la naturaleza especial del patrimonio industrial. Debe ser capaz de proteger la planta y la maquinaria, los elementos subterráneos, las estructuras en pie, los complejos y los conjuntos de edificios, y los paisajes industriales. Las áreas de residuos industriales deben ser consideradas tanto por su potencial valor arqueológico como por su valor ecológico (TICCIH, 2003, p. 4).

Esta peculiaridad significa que la protección debe ser global, teniendo en cuenta muchos más factores que otros tipos de patrimonio y la supervivencia de sitios y estructuras amenazados, entre otros, por cambios estructurales y funcionales de las comunidades en que se encuentran enclavados. Para ello la Carta da algunas directivas. Entre ellas:

1. Programas de conservación que se integren a estrategias de desarrollo económico y planificación regional.
2. Controles legales, consejos técnicos e incentivos fiscales que aseguren la adaptación armónica y reutilización adecuada del patrimonio industrial.
3. Apoyo de las autoridades locales a las comunidades industriales en peligro.
4. Establecimiento de programas de acción para evitar la destrucción o traslado de componentes de sitios industriales.
5. Consulta y participación de la comunidad en la protección y conservación de su patrimonio industrial (TICCIH, 2003).

Sin embargo, la más significativa de todas es la de contar con organismos que asesoren en materia de gestión y protección. En el caso español no solo se cuenta con ellos, además se tiene una directiva que guía el trabajo, bajo los dictados de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, y aúna los esfuerzos de todas estas instituciones, el PNPI, anteriormente citado y a analizar con mayor profundidad más adelante. Sin embargo, es de remarcar la importancia de esta guía de trabajo que aporta conceptos, categorías, áreas de trabajo e instrumentos que han de utilizarse homogéneamente en el territorio español. En Reino Unido una función similar cumple *The Association for Industrial Heritage* (AIA), también analizada más adelante, que como institución colaboradora de TICCIH UK, intenta unificar individuos, sociedades locales, académicos

y profesionales del sector para promover los este patrimonio dentro y fuera de las fronteras nacionales, ayudando al desarrollo compartido de la rama y asegurando el reconocimiento de sus valores en la toma de decisiones estatales que pudiesen afectarle (AIA, 2023).

En cuanto a los organismos asesores a nivel nacional se encuentra, en primer lugar, TICCIH España, rama local de la institución europea. Este es el encargado de llevar a cabo la misión de intercambio científico y promoción sobre temas del patrimonio industrial que propone TICCIH, e insertarlos en el contexto nacional. A su vez, son la primera línea de preservación y defensa del patrimonio industrial español, tanto en acciones para su protección y rescate, como para “informar del conjunto de recursos asociativos, individuales e institucionales presentes en el territorio en relación con las actividades del Patrimonio Industrial” (TICCIH España, 2022). En este papel, asume también la responsabilidad de promover la colaboración local, autonómica, nacional e internacional a través de convenios. Ejemplo de ello es el convenio firmado en 2021 por el Ayuntamiento de Córdoba con la Asociación de Defensa del Patrimonio Industrial de Córdoba para dotar a este último de financiación en aras de un proceso de documentación de los bienes industriales de la ciudad, resaltando el Barrio de las Electromecánicas, mayor exponente de su tipo y candidato aparente a BIC. Esta es una iniciativa que ha contado con supervisión directa de TICCIH a través del Doctor Julián Sobrino, director del proyecto (Martínez, 2021). Asimismo, en el área de difusión del conocimiento existen acuerdos como el de la Universidad Vizcaya de las Américas de México y TICCIH España, donde, desde 2017 y por espacio de tres años, se colaboró en:

proyectos de investigaciones conjuntas, estudios de postgrado, intercambios de profesores, investigadores y estudiantes, impartición de cursos, seminarios, simposios, etc. en los que participen profesores de las dos Instituciones. De igual modo se provocará intercambio de material bibliográfico, ediciones y actividades que tengan su adecuada difusión a través de los canales que tengan establecidos (TICCIH España, 2017).

También en el ámbito de colaboración iberoamericana apareció en 2018, firmada por una serie de expertos de TICCIH España, Portugal y de varios países latinoamericanos, en el marco del V Coloquio Latinoamericano e Internacional de Patrimonio Industrial, una Declaración Iberoamericana de Patrimonio Industrial, que reconocía el estado de

vulnerabilidad de este patrimonio y proponía una serie de acciones y estrategias para su salvaguardia. Entre otros, la creación de una plataforma de patrimonio industrial que integrara a los representantes TICCIIH de cada país, así como de comités nacionales; y establecer programas de desarrollo turístico que contemplen las variadas propuestas y soluciones en torno a este patrimonio que, a su vez, se inserten en proyectos de cooperación entre los diferentes agentes de impacto en el área y la región (Viñuales et al., 2008). De origen totalmente español podemos destacar también la labor de INCUNA (Industria, Cultura, Naturaleza) Asociación de Arqueología Industrial, organización que se encarga del estudio de la arqueología industrial y el patrimonio cultural y natural, y que desde 2011 ha sido declarada como entidad de utilidad pública. Esta entidad asturiana tiene entre sus objetivos el estudio, conservación y valorización del patrimonio industrial y, en la actualidad, congrega a personas e instituciones interesadas en este, promoviendo programas de investigación y líneas de trabajo basadas en la cooperación internacional (INCUNA, 2022b). Entre las actividades que realiza, destacan los inventarios, registros y campañas en pro de la defensa del patrimonio, cursos, publicaciones y congresos –a nivel iberoamericano– pero, sobre todo, las Jornadas Internacionales de Patrimonio Industrial, que se vienen realizando desde 1999. En estas se aúna el conocimiento que en Iberoamérica y Europa se genera en torno a este patrimonio y se estimula su flujo entre los diferentes actores (personales, académicos, estatales) que tienen impacto sobre este.

En Reino Unido existe también una rama local de TICCIIH, como se ha referido anteriormente, que trabaja directamente con otras instituciones del ámbito del patrimonio industrial y ferroviario. Se citaba antes el ejemplo de la AIA como entidad organizadora de esfuerzos en torno a este universo, pero no es la única. *Historic Scotland*, *Cadw Welsh Historic Monuments* o *English Heritage* son tres de los organismos rectores del patrimonio cultural británico que trabajan directamente con esta organización y que se encargan de normar (como se verá más adelante) los esfuerzos generales para la conservación del patrimonio industrial. En el contexto específico del ferrocarril las asociaciones de voluntarios es una de las piedras angulares de la protección del patrimonio y la *Heritage Railway Association* (HRA) es la encargada de homogeneizar su labor. Activa desde 1998, es heredera de varias instituciones con el mismo objetivo que le antecedieron (en fechas tan tempranas como 1960) y que en los albores del siglo XXI devinieron en la HRA como núcleo de todos los esfuerzos de su tipo en todo el país y con la misión principal de “trabajar de cerca con los reguladores de la industrial y

desarrollar vínculos con el gobierno, a la par que soporta y es punta de lanza del patrimonio ferroviario en extenso” (HRA, 2023).

En cuanto al manejo de los bienes en sí en territorio español, dependiente de la Dirección General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes del Ministerio de Cultura y Deporte, se encuentra el Instituto del Patrimonio Cultural de España (IPCE). Creado en 1985 tras la unificación del Servicio de Defensa del Patrimonio Artístico Nacional (SDPAN), el Instituto de Conservación y Restauración de Obras de Arte (ICROA) y el Servicio Nacional de Restauración de Libros y Documentos (SELIDO), es el encargado, a nivel nacional de marcar las directrices sobre como investigar, conservar y restaurar los bienes que conforman el patrimonio cultural, los cuales, bajos diferentes figuras jurídicas, debido al modelo descentralizado de protección que existe en nuestro país, engloban a los del patrimonio industrial. Su labor transdisciplinar asegura que cada bien, sitio y paisaje sea atendido por especialistas que ayuden a entender y protegerlos en toda su extensión (MCD, 2022). A nivel autonómico, en el caso andaluz, se encuentra el Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico (IAPH), que como el IPCE a nivel nacional, es una entidad dependiente de la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte de la Junta de Andalucía, y el primero de su tipo en el país. Es el máximo encargado de la tutela, documentación y catalogación del patrimonio en la comunidad autónoma (CC.AA.). Además de asesoramiento a la administración, presta servicios en materia de documentación e intervención, y es partícipe de formación de doctorandos y especialistas del área como instituto de investigación integrado al Sistema Andaluz de Conocimiento (Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico, 2022).

En el contexto peninsular estas serían las instituciones nacionales y autonómicas encargadas del estudio, gestión y salvaguarda del patrimonio industrial. Su variedad e inserción en dinámicas de trabajo a nivel europeo e internacional aseguran que los esfuerzos realizados sean acordes a las convenciones y regulaciones de este patrimonio, al tiempo que se da a conocer su variedad y extensión. El Instituto Catalán del Patrimonio Cultural, por ejemplo, desarrolla, desde su fundación en 2006 por la Generalitat de Cataluña y la Universidad de Gerona (lo que le confiere un carácter mixto, frente al totalmente asociado a la administración pública de IAPH), varias líneas específicas de investigación, estudio y divulgación como “La arquitectura industrial y la patrimonialización de los espacios industriales y portuarios obsoletos”, “El impacto del

turismo y la industrialización en las poblaciones del litoral” o “La pesca, historia, memoria y los retos del futuro”. Asimismo, cuenta con herramientas de acción y análisis como inventarios de bienes, repertorios de centros, institutos, equipamientos del patrimonio catalán, catálogos sectoriales y territoriales, bases de datos de buenas prácticas con el patrimonio o estrategias de aplicación de las nuevas tecnologías a la investigación, difusión, socialización y evaluación de los usos del patrimonio (ICRPC, 2022). Bajo estas se desarrollan actualmente varios proyectos:

1. Reconocimiento institucional del conjunto del Vall de Núria, que contribuiría a la catalogación como Bien Cultural de Interés Nacional (BCIN) a un paisaje que incluye tanto el Santuario de Núria como al tren cremallera de Ribes de Freser (ICRPC, 2020a).
2. Realización del Inventario del patrimonio cultural del ferrocarril en Cataluña, proyecto entre la Generalitat de Cataluña y el ICRPC que incluye el tren cremallera ya mencionado, el cremallera y funicular de Montserrat, el valle de Montserrat, Manresa y la Conca Salina (ICRPC, 2021).
3. Apoyo a la redacción del plan del patrimonio de Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña (FGC) y planteamiento de la metodología que establezca las directrices de actuación sobre el patrimonio ferroviario de la Generalitat (ICRPC, 2020b).

Sin embargo, no todas las comunidades cuentan con un instituto de patrimonio ni todas las soluciones son en relación gobierno autonómico –entidad cultural o universitaria, como son los casos catalán o andaluz. El Instituto Asturiano de Patrimonio Cultural (INAPAC) es uno de los modelos más recientes de institución pública de gestión del patrimonio asociada, en este caso, a una universidad. En abril de 2019, el Vicerrectorado de Investigación de la Universidad de Oviedo presentó la memoria de propuesta de creación del INAPAC como Instituto Universitario de Investigación “destinado a la investigación, a la creación, al desarrollo, a la innovación y a la transferencia de conocimiento y aplicación tecnológica en el campo de la tutela, conservación, gestión y difusión del patrimonio cultural” (Vicerrectorado de Investigación, 2019, p. 1). Aunque este recurso parte de la iniciativa académica, debido al alcance proyectado y la finalidad del proyecto, el propio reporte de conformación aclara que este Instituto ha de mantener las relaciones necesarias no solo con los organismos competentes del Principado, sino con los ayuntamientos, Fundación para el Fomento en Asturias de la Investigación

Científica Aplicada y la Tecnología y demás instituciones asociadas al patrimonio, así como archivos, museos y entidades pertinentes de la cultura. Otras soluciones totalmente académicas son los Institutos Universitarios como el Instituto Universitario de Investigación en Arqueología y Patrimonio Histórico (INAPH) de la Universidad de Alicante, el Instituto de Investigación en Patrimonio (I-PAT) de la Universidad de Extremadura y el Instituto Universitario de Patrimonio y Humanidades (IPH) de la Universidad de Zaragoza. Por su parte, Castilla y León no cuenta con un Instituto *per se*, sino con una Dirección General de Patrimonio y Cultura adscrita a la Junta. Esta divide su accionar en los Servicios de Innovación y Difusión; Ordenación y Protección del Patrimonio, Conservación y Restauración; Gestión y Apoyo, y el Centro de Conservación y Restauración de Bienes Culturales (Junta de Castilla y León, 2022a).

El caso cubano adolece de tal diversidad. En la Isla todas las cuestiones relativas al patrimonio se encuentran centralizadas en el Consejo Nacional de Patrimonio Cultural (CNPC) dependiente del Ministerio de Cultura. Como entidad central, tiene entre sus principales funciones el cumplimiento de la legislación relativa al patrimonio, siendo la “instancia encargada de precisar y declarar los bienes que deben formar parte del patrimonio cultural de la nación” (MINCULT, 2019). Esta labor se complementa con la de su órgano adscrito, la Comisión Nacional de Monumentos y se recoge en el Registro Nacional de Bienes Culturales (RNBC). La homogeneidad de la labor de esta institución y la desactualización de los conceptos bajo los que se trabaja (Ley No. 1, Ley de Protección al Patrimonio Cultural de 1977, Decreto No. 118 Reglamento para la ejecución de la Ley de Protección del Patrimonio de 1983), se ha revertido, en el caso del patrimonio industrial y ferroviario, en la desprotección de muchos de sus componentes. Incluso con el anteproyecto de Ley para la modificación de la Ley No. 1, de enero de 2022 (a analizar más adelante), en el que se articula la normativa de patrimonio cultural y natural en un mismo estatuto, se reconoce y regula la salvaguardia del patrimonio inmaterial y se refuncionalizan diversas instituciones; sigue sin aparecer un apartado para el patrimonio industrial y sus manifestaciones. Aun así, como se ha visto, algunos bienes industriales han sido reconocidos como patrimoniales y protegidos bajo diversas categorías. Según Pell Delgado et al., hacia finales de la década de los 90 del siglo pasado se llevó a cabo el inventario nacional del patrimonio industrial. Este buscaba revertir la situación en que se encontraban los bienes industriales, pues “hasta ese momento la protección se había ejercido de manera aislada, dirigida solo hacia conjuntos y bienes de excepcional valor

arquitectónico o histórico” (Pell, 2017, p. 487). Sin embargo, a fecha de hoy, este inventario no se encuentra disponible para uso público y no hay acciones, que se reflejen en la protección jurídica de los bienes, al menos en lo que refiere al patrimonio ferroviario. No fue hasta el año 2002 que se crea el Museo Nacional del Ferrocarril –resultado en gran parte del desmantelamiento del cincuenta por ciento de los activos de la industria azucarera– y es solo entonces que se declara la antigua estación que le sirve de sede (Estación Cristina) como Monumento Nacional, por solo citar un ejemplo.

3.2 La legislación de patrimonio cultural: la tutela del patrimonio industrial

Como se refería al inicio de este capítulo, la reciente incorporación del patrimonio industrial al *corpus* general de lo que se entiende por patrimonio histórico o cultural ha significado un cambio de paradigma en el modo de entender, abordar y proteger los fenómenos asociados a este. Si bien la labor de la academia, asociaciones interesadas y la comunidad científica en general ha sido definitoria en esta empresa, dentro del desarrollo normal de cada país en cuanto a la protección de su patrimonio el marco legislativo es la primera línea de protección y la base para cualquier tipo de acción. En dependencia de como sea el modelo de estado que se desarrolle en cada país serán las disposiciones que se adoptarán; según se entienda el patrimonio cultural podrán diseñarse herramientas que lo protejan.

En los siguientes epígrafes se intenta triangular comparativamente el quehacer de cada uno de los países que se estudian para comprender como funciona en su tipo de gobierno el acercamiento de la legislación al patrimonio cultural, buscando así poner en perspectiva estos esfuerzos sobre un mismo tema, creando un horizonte de análisis común que permita elaborar conclusiones sobre cada uno que puedan ser utilizadas como guía de propuestas para el futuro del patrimonio ferroviario. De este modo, y sobre todo para el caso cubano y el incipiente desarrollo de su legislación del patrimonio cultural, pueden ofrecerse valoraciones que contribuyan a una reflexión crítica de la labor de cada una, sacando de ellas lecciones capaces de ser trasladadas a otros contextos.

3.2.1 Legislación de patrimonio cultural en Reino Unido: la protección específica del patrimonio ferroviario

Quizá el caso más meritorio de comparar con los modelos cubano y español es el de Reino Unido. Perteneciente a una tradición jurídica diferente, y contando con experiencias de

protección y gestión más tempranas del patrimonio objeto de estudio de esta investigación, se hace indispensable su análisis. El modelo legislativo británico difiere significativamente de los analizados hasta ahora. El Reino Unido está formado por cuatro países (Inglaterra, Gales, Escocia e Irlanda del Norte) responsables cada uno de su patrimonio cultural. Sin embargo, todos se rigen por la Ley de Patrimonio Nacional (National Heritage Act), establecida en 1983 y enmendada varias veces, la última en 2002 y la que se ejerce en la actualidad. En 1983 este código estableció la Comisión de Edificios y Monumentos Históricos (*Historic Buildings and Monuments Commission* – conocida luego como *English Heritage*, y a partir de 2015 como *Historic England*) como Cuerpo Público no Gubernamental (en lo adelante NDPBs, por sus siglas en inglés) encargado de gestionar los entornos construidos patrimoniales en Gran Bretaña. Asimismo, se instituyeron el Museo Victoria y Alberto, el Museo de Ciencias, las Armerías de Londres y el Real Jardín Botánico de Kew, también como NDPBs dirigidos por una Junta de Administración, añadiéndolos así a la Fundación Memorial del Patrimonio Nacional, establecida 3 años antes (National Heritage Act. Chapter 47, 1983). En 1997 se extiende el ámbito de trabajo a todos los bienes y sitios considerados escénicos, históricos, arqueológicos, estéticos, arquitecturales, ingenieriles, artísticos o de interés científico, incluyendo animales y plantas por tener interés zoológico o botánico (National Heritage Act. Chapter 14, 1997). Por último, en 2002, se amplía a la arqueología submarina dentro de las aguas territoriales británicas (National Heritage Act. Chapter 14, 2002). En cuanto a las categorías de protección legalmente vinculantes, son más restringidas que en el caso español, reconociendo solo: Edificios Registrados (Listed Buildings), Monumentos Anexados (Scheduled Monuments), Áreas de conservación (Conservation Areas) y Sitios de naufragios protegidos (Protected Wreck Sites). Estas áreas de enfoque responden al objetivo del sistema de protección en aquel país, que persigue identificar y proteger los lugares de importancia histórica, arquitectónica o arqueológica, aunque actualmente se trabaja en su actualización y mejoramiento (Historic England, 2022c). A la vez, existen dos categorías, Parques y Jardines Históricos (Register of Parks and Gardens of Special Historic Interest) y Campos de batalla históricos (Registered Battlefields) que, aunque no tienen implicaciones legales, se encuentran recogidas junto a las anteriores en la Lista de Patrimonio Nacional de Inglaterra (*National heritage List for England*), el Departamento de Entorno de Irlanda del Norte (*Department of Environment – Northern Ireland*), el Entorno Histórico de Irlanda (*Historic Environment Scotland*) y el Cadw galés. En cada uno de ellos se encuentran recogidos los

hitos del patrimonio cultural británico a los que estas categorías dan cobertura, y entre los que sobresalen aquellos relacionados al universo industrial, especialmente el ferrocarril. Entre los cuatro países, bajo las diferentes categorías de protección se encuentran registrados más de 7000 bienes con la clasificación de industrial, y casi igual número clasificados como transporte o directamente ferrocarril.

Este ha sido un trabajo de más de cuarenta años, antecediendo así en décadas al caso español en la valoración del patrimonio industrial. Resaltan en esta labor instrumentos como la Ordenación de la Estrategia para el Patrimonio Ferroviario de 1994 (Railway Heritage Scheme Order, 1994), en la que se decreta la organización de los registros, documentos y bienes relacionados a este universo, y su transferencia al Comité de Patrimonio Ferroviario (Railway Heritage Committee), también establecido en este Instrumento Estatutario. Este comité será a partir de entonces el encargado de

designar los registros y bienes aun en manos de la antigua industrial del Ferrocarril Británico (BR) que son significativos para la historia y deben ser conservados permanentemente (...) y acordar que instituciones recibirán estos registros y artefactos que no se necesitan ya para el servicio ferroviario que los posee, y los términos en los que serán ofrecidos a estas instituciones (Department of Transport, 2010).

Durante sus años de labor este comité logró poner a salvo más de mil quinientos 1500 bienes y registros en toda la geografía británica (The Railway Heritage Committee, 2013), hasta que se ordena su abolición en 2013 (Public Bodies “Abolition of the Railway Heritage Committee” Order, 2013). En este momento se trasladan sus funciones al Consejo de Administración del Museo de Ciencias, cuerpo público no departamental auspiciado por el Departamento para la Cultura, Medios de Comunicación y Deportes – DCMS en adelante. Este consejo, cuyos miembros pertenecen a la “industria ferroviaria, oficinas de archivo y registro, el mundo del museo y el sector del patrimonio ferroviario” (Science Museum Group, 2020) heredan la labor del comité y reparten sus esfuerzos entre varios museos especializados como el Museo Nacional Ferroviario de York y *Locomotion* (anteriormente el Museo Nacional Ferroviario Shildon) en el condado de Durham. Estos son solo dos ejemplos de los setenta y dos museos dedicados al ferrocarril en Gran Bretaña.

Pero no son solo los bienes inmuebles (estaciones, edificios asociados) y muebles (locomotoras, placas, elementos relacionados al ferrocarril), los que preocupan a las entidades británicas. El amplio y variado marco institucional que despliega el alcance legislativo a lo largo y ancho del reino, provee un extenso rango de acción. La equiparación de poderes entre la administración central, las NPBDs y organizaciones financiadas por el gobierno facilitan que las diferentes acciones sean exhaustivas e integrales. La administración gubernamental, a través del *Department for Culture, Media, Sport* (DCMS) financia los proyectos, pone en vigor la legislación, y lleva a cabo la identificación, conservación y mejora del entorno construido. Del mismo modo, mediante el Ministerio de Vivienda, Comunidades y Gobierno Local (MHCLG) se regula la ordenación del territorio, elaborando la legislación y proceder en cuanto a las cuestiones patrimoniales. Mientras tanto las organizaciones financiadas por el gobierno y las NDPBs se encargan de ofrecer asesoramiento y financiación externa a los diversos proyectos emprendidos por el estado. Historic England, por ejemplo, se encarga de dar asesoramiento legal al gobierno sobre asuntos históricos.

Las responsabilidades de Historic England se establecen en la Ley del Patrimonio Nacional (...) Historic England es responsable de recomendar sitios para que sean designados al DCMS y de mantener la Lista del Patrimonio Nacional de Inglaterra en nombre del DCMS. La organización trabaja con departamentos gubernamentales clave para proporcionar asesoramiento sobre asuntos relacionados con el patrimonio y sobre cómo se verán afectados por las políticas y la legislación. Historic England también elabora notas de asesoramiento para el sector público y del patrimonio sobre cuestiones más amplias relacionadas con el patrimonio (Historic England, 2022c).

Estas organizaciones, en sus respectivas áreas de influencia, dirigen tanto las acciones de los gobiernos locales y regionales, como las de terceras entidades u organizaciones privadas interesadas en el patrimonio cultural. Entre estas últimas se encuentran el Fondo Inglés para el Patrimonio (English Heritage Trust), encargada de administrar los más de 400 propiedades y lugares de la Colección del Patrimonio Nacional; o el Fondo de la Lotería Nacional para el Patrimonio (National Lottery Heritage Fund), la mayor financiadora en aquel país, que se encarga de distribuir los ingresos de la lotería asignados al patrimonio (Historic England, 2022c). En última instancia, se encuentran los

propietarios de edificios o sitios patrimoniales, que deben respetar las instancias superiores a la vez que reciben asesoramiento y subvenciones.

3.2.2. Legislación de patrimonio cultural en España: la protección descentralizada

La protección del patrimonio cultural español presenta una situación completamente diferente. Heredero de un modo de pensamiento y acción que prioriza la salvaguarda del patrimonio cultural (Real Cédula de 6 de junio de 1803, Ley de instrucción pública de 9 de septiembre de 1857 o Ley de 13 de mayo de 1933, sobre defensa, conservación y acrecentamiento del Patrimonio Histórico-Artístico Nacional, por ejemplo) (Abad, 1999), el actual sistema jurídico prevé que:

los poderes públicos garantizarán la conservación y promoverán el enriquecimiento del patrimonio histórico, cultural y artístico de los pueblos de España y de los bienes que lo integran, cualquiera que sea su régimen jurídico y su titularidad (Constitución Española, 1978, artículo 46, p. 11)

Este modelo contrasta con el que sigue el Estado cubano. Si bien coinciden en la postura de la protección del patrimonio sin que medie consideración a quien pertenezca (al Estado o persona natural), la definición de patrimonio perteneciente a los pueblos españoles, marca la tónica que definirá todo accionar posterior y que responde al concepto de patrimonio de la UNESCO, donde se remarca la importancia del patrimonio para asentar el sentido de pertenencia del individuo, comunidad o grupo a su entidad social y territorial (Convención sobre la protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural, 1972). Según Antonio Pérez Luño, citado por Abad Liceras, el artículo 46 de la Constitución, encargado de establecer el marco del que partirá toda posterior legislación, se puede resumir en:

- En primer lugar, su carácter globalizador o de cláusula general, en cuanto no contiene casuismos detallistas que inevitablemente provocarían lagunas y fisuras al pretender una catalogación genérica en base a valores culturales consagrados en cada momento por la sociedad, y, por lo tanto, cambiantes a lo largo del tiempo.
- En segundo lugar, su dinamismo, pues no se trata simplemente de conservar un patrimonio ya establecido o cerrado, sino que encierra una actitud positiva de enriquecimiento y promoción del interés general ínsito en los bienes culturales.

- En tercer lugar, se pretende «democratizar» la cultura haciendo accesibles los bienes integrantes del patrimonio histórico a todos los ciudadanos, lo que demuestra su conexión con su función social y con otra serie de principios constitucionales (Abad, 1999, p. 134).

Esto se hace evidente en la Ley 16/1985, de 25 de junio de Patrimonio Histórico Español, en adelante LPHE. En ella especifica las competencias que se prevén en los artículos 149.1 y 148.1 de la Constitución y establece criterios concretos para las atribuciones repartidas entre las comunidades autónomas y el Estado (*Patrimonio Cultural de Las Administraciones Públicas*, 2021). Ello significa la garantía de la conservación del patrimonio a la vez que se promueve su enriquecimiento y el acceso a todos los ciudadanos a los bienes protegidos. Esta disposición de apertura al público, de interacción de los significantes con aquellos entes vivos que le dan significado (personas, comunidades, etc.), se encuentra en clara superioridad al modelo cubano de protección, que concentra todos los esfuerzos en la contención de los bienes considerados patrimoniales a las leyes dictadas y no proyecta una interacción de la sociedad con ellos más allá de ámbito museable. Según José Luis Álvarez y Álvarez, citado por Abad Licerias, en el ámbito de la legislación sobre patrimonio cultural, se reconoce

la posibilidad de que cualquier persona pueda acceder a la cultura, lo que tiene dos significados: capacidad para apreciar los productos culturales (lo que implica la necesidad de recibir la formación adecuada para estimar el mundo cultural); y capacidad de acercarse a esos bienes y productos (para poder conocer, acceder, visitar y disfrutar de ese Patrimonio), lo que exige a los poderes públicos una actuación activa en ese sentido, acompañada de una legislación que haga efectivas esas dos facetas, impulsando su fomento a través de medidas de garantía y promoción (Abad, 1999, p. 137).

Por ello, contrario al modelo de manejo centralizado y esquematizado de Cuba, que tiende a ignorar los elementos que no concuerden con sus definiciones, el español emplaza su competencia conscientemente en la Administración del Estado y las Comunidades Autónomas que actúan a la vez en un modelo coordinado, con la ayuda y cooperación de las administraciones locales, procurando así una mirada inclusiva y justa. El reparto de las responsabilidades entre la administración central y las comunidades autónomas no ha

sido un asunto exento de polémica y rectificación de errores. Sin embargo, en la actualidad, constituye un gran acierto pues

a) el Estado devenía competente para dictar una ley general en materia de Patrimonio Histórico; una ley que, sin perjuicio de su desarrollo o complemento por las CC.AA., diseñara el régimen jurídico, en sus trazos básicos o definitorios, de dicho Patrimonio; b) el grueso de las competencias ejecutivas se entregaba a las CC.AA. [artículo 6.a) LPHE], salvo que la intervención de la Administración del Estado fuera requerida de modo expreso por la propia LPHE o resultara necesaria para la defensa frente a la exportación ilícita y la expoliación, o se tratara de bienes adscritos a servicios públicos gestionados por la Administración del Estado o que formen parte del Patrimonio Nacional [artículo 6 b) LPHE] (Alegre, 2015, p. 216).

Todo ello sin olvidar que se trabaja de manera complementaria con los textos normativos del marco jurídico europeo (Reglamento No. 116/2009 del Consejo Europeo, de 18 de diciembre relativo a la exportación de bienes culturales; Directiva 93/7 del Consejo Económico Europeo de 15 de marzo de 1993, Propuesta al ordenamiento jurídico español; Convenio Europeo para la salvaguarda del Patrimonio Arquitectónico de Europa de 1985; etc.) y de las diferentes convenciones de la UNESCO, que aunque no tienen carácter normativo, llegan a influir en algunos aspectos de la Ley. En el ámbito de las diferentes áreas del patrimonio, desde la Ley 16/1985 de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, se establece una nueva definición de patrimonio y amplía su extensión a bienes muebles e inmuebles, tanto como al patrimonio arqueológico y etnográfico, museos, archivos y bibliotecas de titularidad estatal y al patrimonio documental y bibliográfico, llamados en el texto legislativo "Patrimonios especiales". Desde entonces se muestra no solo el mayor alcance de la legislación, sino el uso correcto de la terminología que evita las exclusiones e interpretaciones sesgadas que son recurrentes en el caso cubano. Del mismo modo, da fe de su afán de inclusión al concebir la cultura material (posteriormente ampliada a inmaterial en la Ley 10/2015, de 26 de mayo, para la salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial; y natural) como "un conjunto de bienes que en sí mismos han de ser apreciados sin establecer limitaciones derivadas de su propiedad, uso, antigüedad o valor económico" (Ley 16/1985 de 25 de junio del Patrimonio Histórico Español, Preámbulo, 1985, p. 20342), una de las principales limitaciones del modelo patrimonial insular. Es decir, el patrimonio español en su conjunto se valoriza no desde

una noción preconcebida o de acuerdo a intereses ideológicos o gubernamentales, sino desde la riqueza colectiva, desde la estima como elemento de identidad cultural. En cuanto a la delimitación de los diferentes componentes del patrimonio, ambos cuerpos legales utilizan denominaciones similares. En su artículo 1, esta ley establece como integrantes del patrimonio: bienes inmuebles, objetos muebles de interés artísticos, históricos, paleontológico, arqueológico, etnográfico, científico, etc.; así como los bienes documentales y bibliográficos, yacimientos y zonas arqueológicas; y sitios naturales, jardines y parques con valor artístico, histórico o antropológico; añadiéndose posteriormente el patrimonio inmaterial. Sin embargo, la categoría en que estos son reconocidos y protegidos, bien de interés cultural (BIC), es mucho más orgánica y consecuente con el glosario internacional sobre el patrimonio que el de monumento utilizado en la legislación cubana, que permea de la rigidez de este vocablo, asociado al entorno edilicio, a la percepción del conjunto de ese patrimonio. Del mismo modo, la circunscripción de los bienes inmuebles es mucho más amplia, incluyendo no solo los edificios y su entorno, sino también los conjuntos monumentales, jardines, conjuntos y sitios históricos, y las zonas arqueológicas. Y, como se especifica en el Artículo 18, “un bien es inseparable de su entorno” (Ley 16/1985 de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, 1985, p. 20344), por lo que se evita que aparezcan casos, como si ocurre en el patrimonio en estudio, en que se ha aislado y desnaturalizado al bien de su marco territorial, social y cultural. No obstante, a diferencia del caso cubano, que solo dispone en la Ley No. 2 de Monumentos el proceso de catalogación y registro, la Ley de Patrimonio Histórico aspira no solo a proteger, sino a difundir y acercar a la ciudadanía estos bienes y saberes. El Título IV Sobre la protección de los Bienes mueble e inmueble, artículo 35, declara que es necesaria la difusión de la información sobre el patrimonio

para la protección de los bienes (...) y al objeto de facilitar el acceso a los ciudadanos a los mismo, fomentar la comunicación entre los diferentes servicios y promover la información necesaria para el desarrollo de la investigación científica y técnica se formularán periódicamente Planes Nacionales de Información sobre el Patrimonio Histórico Español (Ley 16/1985 de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, 1985, p. 20346).

Este afán queda reflejado en el Real Decreto 111/1986, de 10 de enero, del desarrollo parcial de la Ley 16/1985, que en su Artículo 3 nombra al Consejo del Patrimonio Histórico como el encargado de elaborar los Planes Nacionales (a analizar en profundidad

más adelante) y otras campañas formativas y divulgativas (Real Decreto 111/1986, de 10 de enero, del desarrollo parcial de la Ley 16/1985 del Patrimonio Histórico Español, 1986, p. 3815). En cuanto al compendio de los bienes, se comparte con el modelo cubano el esfuerzo por catalogar y clasificar, como evidencia el registro General de Bienes de Interés Cultural, que es además el grado máximo de protección del patrimonio en el régimen general de protección del patrimonio histórico (*Régimen General de Protección Del Patrimonio Histórico*, 2021). Similar al caso caribeño, se recogen: denominación (datos técnicos), situación jurídica, datos administrativos y gráficos, etc., con sus respectivos detalles. Sin embargo, desde la promulgación de la Ley para la salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial, se clasifican y protegen también los bienes relacionados al universo inmaterial, en clara divergencia con el proceder cubano. Esto queda refrendado en los artículos 4.1 y 4.2, donde se declara: “Las administraciones públicas velarán por el respeto y conservación de los lugares, espacios, itinerarios y de los soportes materiales en que descansen los bienes inmateriales objeto de salvaguardia” y “Los bienes muebles y espacios vinculados al desenvolvimiento de las manifestaciones culturales inmateriales podrán ser objetos de medidas de protección” (Ley 10/2015, de 26 de mayo, para la salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial., 2015, p. 45295). Aunque este estatuto no menciona explícitamente el patrimonio industrial, permite proteger bajo su conceptualización de patrimonio inmaterial como “los usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas de las comunidades, [que] los grupos y en algunos casos los individuos, reconozcan como parte integrante de su patrimonio cultural” (Ley 10/2015, de 26 de mayo, para la salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial., 2015, p. 45294), aquellos componentes del universo industrial que exceden la materialidad. Aun así, en la actualidad se ha presentado un anteproyecto para modificar tanto la LPHE como la Ley 10/2015 del patrimonio inmaterial, buscando actualización y una cobertura más amplia. En esta se prevé un reajuste del concepto de patrimonio cultural ofrecido, para dar cobertura a nuevos conceptos – paisaje cultural, patrimonio cinematográfico, audiovisual, industrial – recogidos en otros textos jurídicos, pero no explícitos en la ley rectora del patrimonio español, y una clarificación de nociones como entorno o impacto visual. Asimismo, se busca refinar la relación de deberes y derechos entre la administración central y las autonómicas, así como el estado español y el resto de la Unión Europea, y plantear una estrategia más efectiva en contra del expolio y tráfico de bienes. Sin embargo, son especialmente notables los cambios introducidos en lo relativo al patrimonio industrial. En el documento reza:

El Patrimonio Industrial ha sido regulado hasta ahora en algunas leyes autonómicas. Su inclusión en la norma estatal responde a la necesidad de que el Estado defina claramente esta clase de patrimonio extenso y complejo, señalando el alcance material del mismo en conexión con los planes de protección (Ministerio de Cultura y Deporte, 2021a, p. 9).

Es decir, aunque existe un principio operativo para este tipo de patrimonio, ahora se propone establecer una definición jurídica que permita el mejor y más efectivo tratamiento de estos bienes y costumbres. En lo relativo al alcance territorial de estas disposiciones, en los casos de regulación de actividades, protección de los bienes, actividades y paisajes, entre otros, el comportamiento de los cuerpos jurídicos de ambos países es parecido, emanando del poder central y regularizando el comportamiento a todos los niveles. En este caso tenemos, por ejemplo,

1. Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del Régimen.
2. Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en su Título XVI “De los delitos relativos a la ordenación del territorio y el urbanismo, la protección del patrimonio y el medio ambiente” y el Capítulo II “De los delitos sobre el Patrimonio Histórico”.
3. Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando.

Pero no ha permanecido estática esta ambición de llegar incluso hasta las instancias municipales la protección del patrimonio, también se ha establecido desde las autonomías un cuerpo jurídico competente en este ámbito. Como caso de estudio, el andaluz, su primera ley de 1991 fue actualizada a través de la vigente Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía. Esta recoge las mismas inquietudes y tiene alcance similar a las leyes nacionales, marcando un modelo de protección territorializada que se circunscribe a la CC.AA., es interesante destacar su énfasis en la preservación de la identidad: “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” (Ley 14/2007, de 26 de Noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía, 2008, p. 8). Este esfuerzo no queda solo en la protección, sino que aboga por la investigación y la difusión desde los propios mecanismos oficiales, evidenciando en comparación, la falta de una proyección del trabajo de las instituciones y organismos en favor de la gestión del patrimonio y su

integración retroalimentada a la sociedad. En especial, esta ley es puntera para el patrimonio industrial dado que en su artículo 119, disposición adicional tercera:

da carta de naturaleza en nuestra legislación de Patrimonio Histórico al Patrimonio Industrial, en cuanto exponente de la historia social y económica de la Comunidad, distinguiendo dentro de esta tipología entre muebles e inmuebles, y establece en qué casos formarán parte del Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz, siéndoles en tal caso de aplicación el régimen de protección que en función de la categoría asignada les corresponda (Ley 14/2007, de 26 de Noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía, Artículo 119, 2008, p. 11).

Específicamente el Título VII, ofrece la definición y clasificación operativas para el trabajo con este patrimonio, contemplando tanto los bienes como los paisajes asociados a la industria, y añade en el artículo 67 la designación de especial protección a las manifestaciones inmateriales. Este puntualiza:

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 (Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía, Artículo 67, 2008, p. 35).

De manera similar a lo ocurrido con la LPHE, en 2018, la Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico de la Junta de Andalucía propuso un anteproyecto de ley que modificara la Ley 14/2007 de Patrimonio Histórico de Andalucía. Entre los cambios sugeridos se encuentran aquellos relacionados con los patrimonios emergentes, buscando, por ejemplo, la inclusión en el Inventario de Bienes del patrimonio andaluz los bienes inmuebles y espacios vinculados a actividades de interés etnológico o la incorporación de la denominación Paisaje cultural a la figura de protección Zona Patrimonial. Asimismo, se pretenden aplicar otros de carácter más técnico, como la regulación de actuaciones en zonas arqueológicas o el arreciar de las medidas de protección frente a las infracciones al patrimonio. Al mismo tiempo, se intenta promover, desde la legislación, la enseñanza e

investigación del patrimonio andaluz, y la formación de personal capacitado para su estudio (Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico, 2018).

En otras comunidades autónomas hay también modelos de actuación dignos de mención. En estos casos la legislación no solo cumple los dictados de la administración central, sino que añade a su cuerpo legal herramientas para la gestión de asuntos de interés en su territorio. Así, en Cataluña, se establece un apartado para el tratamiento de sus municipios histórico-artísticos, estableciendo la creación de “un órgano de estudio y propuesta para la preservación, la conservación, la protección y la vigilancia de su patrimonio cultural” (Ley 9/1993, de 30 de septiembre, del Patrimonio Cultural Catalán, 1993, p. 30975). De manera similar ocurre en Aragón, donde se incluye un título concreto para el patrimonio etnográfico e industrial, en el que se define que constituyen y que régimen es aplicable a su protección y manejo. Particularmente, para el caso del patrimonio industrial, se presenta como “aquellos bienes de carácter etnográfico que forman parte del pasado tecnológico, productivo e industrial aragoneses y son susceptibles de ser estudiados con metodología arqueológica” (Ley 3/1999, de 10 de marzo, del Patrimonio Cultural Aragonés, 1999, p. 13668), etc.

En el campo de la protección del patrimonio industrial, si comparamos la inexistencia de un cuerpo legal o el bajo desarrollo de un cuerpo académico propio del que se adolece en Cuba a las diferentes acciones emprendidas en territorio español en pro a este patrimonio, es evidente la abismal diferencia. Mientras los esfuerzos cubanos para visibilizar, proteger y, hasta cierto punto, reanimar el patrimonio industrial, se han concentrado en el sector académico, con algunos ejemplos, dignos pero sesgados por la visión política, de la gestión estatal (museos temáticos, por ejemplo), en España se han sistematizado y convertido en un esfuerzo nacional y autonómico. E incluso, desde 2001, y con la noción de que “el patrimonio industrial se convierte (...) en memoria histórica que se manifiesta diferencialmente según la época de su desarrollo, los sectores de la sociedad y los territorios en que se lleva a cabo” (Carrión, 2001, p. 5), se ha establecido un plan de trabajo que asegura el rescate de un patrimonio en peligro, el Plan Nacional de Patrimonio Industrial.

Estos catorce planes generales, entre los que se cuenta el PNPI,

son instrumentos de gestión del patrimonio, compartidos por las diversas administraciones y con participación de otras entidades públicas o privadas.

Su objetivo es el desarrollo de criterios y métodos compartidos y una programación coordinada de actividades en función de las necesidades del patrimonio, que incluye actuaciones de protección, conservación, restauración, investigación, documentación, formación y difusión. Los planes nacionales constituyen de esta forma, una base informativa para tomar decisiones, establecen una metodología compartida de actuación y fijan prioridades en función de las necesidades del patrimonio, con el objetivo último de proteger y conservar los bienes culturales (Ministerio de Cultura y Deporte, 2021b).

Ergo, aunque esta herramienta no constituye una figura jurídica en sí misma, responde a lo establecido en la LPHE y es

una síntesis de estas dos figuras: Los Planes Nacionales de Información previstos en la Ley de Patrimonio Histórico, competencia del Consejo de Patrimonio, y los Planes de Conservación y Restauración previstos en el Decreto de creación del ICRBC, hoy Instituto del Patrimonio Cultural de España (Carrión, 2001, p. 11).

Partiendo de un estudio de la situación en que en el momento de su confección se encontraba el patrimonio industrial, su historia reciente (siglos XIX y XX), contemplando como integrantes los elementos de producción y transporte y equipo técnico, por ejemplo, y basándose en nociones como análisis, conservación, comprensión y documentación de un tipo novedoso de patrimonio acción urgente, allí se define al patrimonio industrial como

el conjunto de los bienes muebles, inmuebles y sistemas de sociabilidad relacionados con la cultura del trabajo que han sido generados por actividades de extracción, de transformación, de transporte, de distribución y gestión generadas por el sistema económico surgido de la “revolución industrial”. Estos bienes se deben de entender como un todo integral compuesto por el paisaje en que se insertan las relaciones en que se estructuran, las arquitecturas que los caracteriza, las técnicas utilizadas en sus procedimientos, los archivos generados durante su actividad y sus prácticas de carácter simbólico (Carrión, 2001, p. 11).

Esta clara delimitación de lo que debe considerarse patrimonio industrial que no aíslan a los elementos y relaciones que se establecen a su alrededor es uno de los grandes aciertos de esta conceptualización y una de las principales ventajas al tener en cuenta al realizar un estudio comparado a ser aplicado en situaciones similares. Además, de ella se desprenden cinco grandes campos de trabajo: el paisaje industrial (urbano o rural), el monumento o bien inmueble, el artefacto o maquinaria, el documento y el testimonio “en las formas de ver y entender la vida en las actividades industriales” (Carrión, 2001, p. 18). Asimismo, el plan señala los diferentes tipos de bien industrial:

1. Elementos aislados por su naturaleza
2. Conjuntos industriales
3. Paisajes industriales
4. Sistemas y redes industriales
5. Bienes muebles: artefactos, utillajes, mobiliario y accesorios del entorno social del trabajo y archivos
6. Bienes inmateriales: entidades de memoria histórica, aquellos testimonios, instituciones o colecciones unitarias que por su relevancia suponen parte integral de la memoria histórica asociada la a un sistema de trabajo, disciplina científica o actividad investigadora relacionada con la Cultura del Trabajo (Carrión, 2001, p. 13)

Para llevar a cabo el plan de acción trazado se apuntan como necesarios varios instrumentos, entre ellos un inventario general y selectivo que responden a su vez a planes directores. En ellos se especifica la necesidad de una memoria descriptiva del bien, análisis histórico, estudio jurídico, análisis del estado de conservación y diagnóstico, plan de actuación e intervención, propuesta de uso, mantenimiento y servicio y plan de gestión y difusión. Por supuesto, antes de cualquier intervención o consideración de inclusión para este inventario, se aplican diferentes criterios de valor entre los que se encuentran: valor testimonial, singularidad y representatividad tipológica, autenticidad, integridad, valor histórico social, tecnológico, artístico-arquitectónico, territorial; así como las posibilidades de restauración integral, estado de conservación, plan de viabilidad y rentabilidad social, y situación jurídica. Teniendo en cuenta que esto es solo para una porción específica de los bienes del patrimonio cultural de la nación, asombra la diferencia con la legislación cubana que solo aplica los valores histórico, artístico, ambiental y natural o social a las consideraciones de todo su patrimonio.

El interés tanto de la legislación nacional como la autonómica por incluir lo industrial en sus normativas, provee de una plataforma que no solo lo reconoce como patrimonio cultural (de la nación y la Comunidad, en cada caso), sino que ofrece una base común para su gestión. Como el patrimonio ferroviario es parte de este universo, pues el radio de acción le incluye y propicia que, desde un principio, puedan llevarse a cabo actuaciones para su protección. Pero no solo eso, de este modo se evitan también acciones inconexas, donde se manejen conceptos y paradigmas que no sean los adecuados para su tutela y se alejen del acontecer internacional, como veremos sucede en el caso cubano. Asimismo, al incluir las nociones etnográficas y del universo inmaterial coadyuva a que, a diferencia de lo que ha sucedido con otros patrimonios, se contemple la dimensión humana de lo industrial y ferroviario desde el propio reconocimiento de este universo. En acápites siguientes se aborda, en ejemplos concretos, como este basamento inicial ha fructificado en la tutela de bienes y manifestaciones concretos del patrimonio ferroviario.

3.2.3 Legislación de patrimonio cultural en Cuba: la protección centralizada

Para entender la excepcional situación en la que se encuentra hoy el patrimonio ferroviario en Cuba, se ha de partir obligatoriamente del análisis de las herramientas jurídicas que velan por su protección en general. El modelo centralizado de gobierno y legislación significa que toda la responsabilidad de protección, mantenimiento y gestión recae en los órganos de dirección y que cualquier actividad está obligatoriamente ceñida a sus dictámenes oficiales. Así, su alcance se restringe a los valores, áreas y bienes que se consideran patrimonio desde los estratos superiores y se establece rígidamente en la ley. Esta gestión, que ha demostrado ser insuficiente dado el estado actual de los bienes y saberes que se estudian, precisa un análisis que demuestre como podría mejorarse efectivamente. Y ello se logra mediante una comparación con otros modelos que han encontrado modos exitosos de gestionar y salvaguardar su patrimonio cultural. Entre los parámetros a tener en cuenta está, en primer lugar, un examen de lo que es considerado patrimonio y que es, entonces, protegido por la legislación. Esto pasa por una revisión de las leyes, decreto leyes y otros mecanismos que hacen efectiva la visión de patrimonio que se tiene en cada país y como lo manejan, y que evidencia el uso particular que se hace de conceptos como bien, historicidad y los valores que se manejan para cada uno. Asimismo, se han de comprender las herramientas (dígase registros, catálogos, etc.) y las áreas de trabajo especializadas que se ramifican a partir del cuerpo jurídico y que exponen las principales intenciones para su conservación. Por último, una vez revisado el

intrínsecos de las cuestiones legales, es posible comprobar la importancia conferida al patrimonio cultural en cada caso de estudio, así como como los enfoques con los que se aplican estas disposiciones (histórico, educativo, etc.) y si se contempla en una relación holística con aspectos de índole supra legal, como es el caso de la identidad cultural de la nación.

El Estado que en Cuba se formó a partir de 1959 sistematizó, desde el ámbito legal y judicial, un entendimiento general (que no global) del patrimonio cultural. El primer acercamiento ocurre desde el artículo 39, inciso h, de la Constitución de la República de Cuba, de 24 de febrero de 1976. En la nueva constitución aprobada en 10 de abril de 2019, que deroga la de 1976, esta sección se mantuvo como en el documento original, únicamente moviéndose al Título III *Fundamentos de la política educacional, científica y cultural*, artículo 32, incisos j y k. Allí se recoge:

El estado orienta, fomenta y promueve la educación, la cultura y las ciencias en todas sus manifestaciones. En su política educativa y cultural se atiende a los postulados siguientes: h) el estado defiende la identidad de la cultura cubana y vela por la conservación del patrimonio cultural y la riqueza artística e histórica de la nación. Protege los monumentos nacionales y los lugares notables por su belleza natural o por su reconocido valor artístico o histórico (Constitución de La República de Cuba, 2019, p. 77)

De este modo realiza una enunciación del concepto de patrimonio que luego desarrollará, asociado siempre a elementos externos, como las nociones de identidad y valor histórico, y siempre relacionado con la educación. Sin embargo, esta no es la primera vez que en la isla se conceptualiza e intenta proteger el patrimonio cultural. Uno de los primeros ejemplos es durante la presidencia de Gerardo Machado (1925-1933), la promulgación del Decreto Presidencial No. 1306 del 7 de agosto de 1928, en el que:

se designó la creación de una comisión para impedir la dispersión de la riqueza arqueológica, estipulando los requerimientos para efectuar exploraciones arqueológicas, la formación de colecciones con esta temática, así como vedaba la extracción del país de este tipo de piezas (Valdés Millán, 2018, p. 4).

Aunque este no tuvo efectiva realización, es muestra de las tempranas intenciones de la República por proteger los bienes que se consideraban patrimoniales en aquel entonces.

Tal como lo fue también la Ley del 24 de julio de 1928 (así citada por Valdés Millán), en la que se confería al presidente el poder de declarar Monumentos Nacionales (término que heredaría el sistema revolucionario) y tomar medidas para la protección de estos inmuebles y sitios. Un ejemplo de la puesta en marcha de este enfoque sobre la declaración y protección de Monumentos es el Decreto Ley No. 613 de 1934. En este se proclamó Monumento Nacional a la Plaza de la Catedral de La Habana y edificaciones adyacentes, y se restringieron las actividades de reparación o modificación a aquellas aprobadas por el gobierno y mediando asesoramientos especializados (Valdés Millán, 2018). Empero estas eran medidas de aplicación generalmente capitalina. No fue hasta declarada la Constitución de 1940 que se transfiere al estado la responsabilidad total de los temas culturales, cualquiera fuese su manifestación, a lo largo de la isla. Y que se incluyen conceptos que heredarían documentos posteriores:

El Estado regulará por medio de la Ley de conservación del tesoro cultural de la Nación, su riqueza artística e histórica, así como también protegerá especialmente los monumentos nacionales y lugares notables por su belleza natural o por su reconocido valor artístico o histórico (Constitución Del 5 de Julio 1940, 2014, sec. 58).

Así aparecen en el argot jurídico valor, riqueza y lugar como nociones a aplicar al universo cultural, y desde los cuales se tratará la protección patrimonial desde entonces. No obstante, no se desarrolló en ese momento un cuerpo legislativo suplementario que pusiera en funcionamiento la Carta Magna más progresista de la historia cubana. Sin embargo, este interés por velar por los paradigmas de la cultural nacional, “constituyó expresión de la consolidación y reafirmación identitaria, del fortalecimiento de una conciencia sobre el significado de la cultura como proceso de construcción colectiva y como mecanismo de defensa del legado histórico” (Valdés Millán, 2018, p. 10) Tras el cambio político de 1959 y la proclamación de una nueva constitución en 1976, se desplegó una política cultural que respondía a los nuevos intereses, aunque heredera de percepciones anteriores. De este modo aparece, por ejemplo, la Ley No. 1 de Protección al Patrimonio Cultural, en su Capítulo I, Artículo 1, al declarar el objeto del estatuto, expone que el patrimonio se compone de “los bienes que, por su especial relevancia en relación con la arqueología, la prehistoria, la historia, la literatura, la educación, el arte, la ciencia y la cultura general”(Ley No. 1 Ley de Protección al Patrimonio Cultural, 1977). De este modo, aún sin declarar lo que se considera patrimonio cultural de la nación,

se utiliza el término *bien* como significante que dará forma a sus elementos integrantes, y los sitúa en ámbitos determinados, restricción que signará el resto de los instrumentos jurídicos. Esta Ley se hace efectiva a través del Decreto No. 118, de 23 de septiembre de 1983, el “Reglamento para la ejecución de la Ley de Protección del Patrimonio”. En este se recoge el concepto de patrimonio que apunta la Ley: “El Patrimonio Cultural de la Nación está integrado por aquellos bienes, muebles e inmuebles, que son la expresión o testimonio de la creación humana o la evolución de la naturaleza” (Decreto No. 118/1983. Reglamento Para La Ejecución de La Ley de Protección al Patrimonio Cultural, 1983). De esta manera se centra el universo “nacional” del patrimonio (hecho que signa todo el concepto) y se declaran sus ámbitos de aplicación, la creación humana y natural. Seguidamente se definen los tipos de bienes que pasaran a considerarse patrimoniales (Decreto No. 118/1983. Reglamento Para La Ejecución de La Ley de Protección al Patrimonio Cultural, 1983).:

1. Documentos y “demás bienes relacionados con la Historia”.
2. Las especies y ejemplares raros o especímenes tipo de flora y fauna, así como colecciones u objetos de interés científico.
3. Productos de excavaciones arqueológicas.
4. Elementos provenientes de la desmembración de monumentos artísticos o históricos y de lugares arqueológicos.
5. Bienes de interés artístico (objetos originales de artes plásticas y decorativas, así como de arte popular).
6. Objetos y documentos etnológicos y folklóricos.
7. Manuscritos, incunables y otros libros; documentos y publicaciones de interés especial.
8. Archivos (incluidos fotográficos, fonográficos y cinematográficos).
9. Mapas y otros materiales cartográficos, partituras (originales o impresas), ediciones de interés especial y grabaciones sonoras.
10. Objetos de interés numismático y filatélico.
11. Objetos etnográficos y elementos musicales.
12. Todo centro histórico urbano, construcción o sitios.
13. Todos los demás bienes que el MINCULT declare parte del patrimonio cultural de la Nación.

De esta manera queda decidido el universo global de lo que será, en primera instancia (hasta el reconocimiento del patrimonio inmaterial), considerado patrimonio. Son estos bienes, como declara la Ley No. 1, asociados a la historia, la literatura, arquitectura, etc., ni en este momento ni más adelante, el ámbito industrial se contempla en la conceptualización de los bienes, aunque podrían incluirse, al menos algunos bienes muebles entre los elementos provenientes de la desmembración..., entre los bienes relacionados con la historia o, en última instancia entre los bienes declarados por el MINCULT. Esta orfandad se agrava en el Artículo 16 del Capítulo V “De la declaración de Bienes Culturales”, cuando se expresa que dicha declaración se hará “atendiendo al valor o interés que tengan en relación con la arqueología (...) así como otros bienes que, sin ser parte del Patrimonio Cultural Cubano, se consideren museables por su importancia como ejemplos de la cultura universal” (Decreto No. 118/1983. Reglamento para la Ejecución de la Ley de Protección al Patrimonio Cultural, 1983). Si bien se entiende que esta nota se introduce para dar cabida a las obras de arte universal que existían en la isla y que pasaron a ser propiedad del estado por distintas vías (siendo la expropiación la más necesitada de esta salvedad), la inserción del concepto *museable* restringe, en el caso cubano, la noción de patrimonio a aquellos bienes que pueden ser exhibidos, convirtiendo al patrimonio en un ente muerto, valorado solo por su presencia estática en un museo. En cuanto a la instrumentación jurídica para la gestión patrimonial, el Decreto Ley No. 147, de 21 de abril de 1994, De la reorganización de los Organismos de la Administración Central del Estado, designa al Ministerio de Cultura (MINCULT) como el organismo encargado de dirigir, controlar y ejecutar la aplicación de la política cultural del Estado, a la vez que garantizar la defensa y preservación del patrimonio (Decreto Ley No. 147, de la reorganización de los Organismos Administración Central Del Estado, 2001). Asimismo, según el Artículo 2 de la Ley No. 1 de Protección al Patrimonio, este es el organismo estatal encargado de precisar y declarar los bienes que deben formar parte del patrimonio nacional (Ley No. 1 Ley de Protección al Patrimonio Cultural, 1977). Ello se realiza a través del Registro Nacional de Bienes Culturales, herramienta que queda establecida en el Capítulo II de la Ley No. 1 y cuyas funciones se especifican en el Decreto No. 118, Capítulo 3. En este, además de explicar que el inventario permite el conocimiento, control y evaluación de todos los bienes declarados (Decreto No. 118/1983. Reglamento para la ejecución de la Ley de Protección al Patrimonio Cultural, 1983), establece que su alcance es nacional, subdividido en Registros Provinciales, exceptuando solo el caso habanero, que tendrá una atención especializada. Para la

declaración de bien cultural no se enuncian criterios determinados, sino que se remite, como ya se ha visto, al “valor artístico o interés que tengan en relación con la arqueología, la prehistoria, la historia, la literatura, la educación, el arte, la ciencia, la técnica y la cultura cubana en general” (Decreto No. 118/1983. Reglamento para la ejecución de la Ley de Protección al Patrimonio Cultural, 1983). Sobre la información que debe aparecer en el Registro sobre cada bien, en el Artículo 3 de la Ley No. 1, se instituye que se debe hacer constar los datos necesarios para identificar el bien, el lugar en que se ubica, la persona natural o jurídica que sea tenedora del mismo por cualquier título y la razón del interés cultural de dicho bien (Ley No. 1 Ley de Protección al Patrimonio Cultural, 1977).

Dentro del MINCULT, el trabajo directo con los bienes recaerá en las Comisiones de Monumentos, Nacionales, Provinciales y Municipales, quienes se registrarán, además de por las leyes y decreto-leyes mencionados, por la Ley No. 2, Ley de los Monumentos Nacionales y Locales de 1977. El concepto de monumento, en esta ley, es equiparable al de bien - como sucedió en el caso español en el Decreto de 22 de julio de 1958 (Alegre, 2015) - pues declara que “se entiende por Monumento Nacional todo centro histórico (...) y toda construcción, sitio u objeto que, por su carácter excepcional, merezca ser conservado por su significación cultural, histórica o social” (Ley No. 2 Ley de los Monumentos Nacionales y Locales, 1977, p. 287). A grandes rasgos, esta conceptualización sería equiparable a la de Bien de Interés Cultural (BIC) dada por la legislación española, así como la de Monumento Local, “toda construcción, sitio u objeto que, no reuniendo las condiciones necesarias para ser declarada Monumento Nacional, merezca ser conservado por su interés (...) para una localidad determinada” (Ley No. 2 Ley de los Monumentos Nacionales y Locales, 1977, p. 291), lo sería a los de Bienes de Catalogación General en la legislación autonómica andaluza. Como es de suponer, para tal determinación se hizo necesario especificar las nociones de centro histórico urbano, construcción, sitio y objeto que serían utilizadas, así como los valores que se le aplicarían para su estimación. Para esto último se dedica el Artículo 2, en que se declara que la evaluación será dada de acuerdo al:

- Valor histórico: construcciones, sitios y objetos por su relación con un acontecimiento relevante de la historia política, social, científica o cultural.
- Valor artístico: construcciones, esculturas monumentales y objetos que por su estilo o detalles decorativos “deban” ser preservados.

- Valor ambiental: centros históricos urbanos y construcciones que, por su forma o carácter arquitectónico, han llegado por su uso y la costumbre a representar un ambiente propio de una época o región
- Valor natural o social: sitios que presenten un carácter científico o cultural en sí o que presentes formaciones geológicas o fisiográficas, o que constituyan el hábitat de especies animales o vegetales de gran valor o en amenaza de extinción (Ley No. 2 Ley de los Monumentos Nacionales y Locales, 1977, p. 287).

Evidentemente, estos valores no son los apropiados para agrupar, estudiar ni entender la complejidad que supone el conjunto patrimonial de un país, baste con ver cómo se agrupan en una misma categoría las nociones de natural y social, aunque en la definición se ignora la segunda, o como la valorización por usos y costumbres se entiende por ambiental. Incluso tras las distintas sesiones nacionales e internacionales de congresos, encuentros, conferencias, etc., y la renovación y expansión de fundamentos y categorías, sobre todo en el terreno del patrimonio inmaterial, hasta la fecha, el cuerpo jurídico cubano no ha sido modernizado. Este anquilosamiento es evidente no solo en las cuestiones conceptuales y técnicas, sino en el propio alcance de las disposiciones legales. Como señalan Pérez Mejías et al. (2019), en el presente legal del patrimonio cubano, las instancias municipales no tienen competencias específicas, lo que “impide el desarrollo de estrategias de gestión que estimulen la participación ciudadana” (Pérez Mejías et al., 2019, p. 72). Esto provoca que, aunque en las comunidades intenten proteger aquellos bienes o manifestaciones que consideren parte de su identidad cultural, no cuenten con las herramientas. O, lo que sucede más a menudo, no reconozcan el patrimonio como parte integrante de su identidad. Esto contraviene el objetivo expresado en la Ley No. 23 de Museos Municipales, de 1979, en cuyo artículo 1 reza:

En cada uno de los municipios de la República se creará un museo en el que se conserven y muestren, para su conocimiento y estudio, documentos, fotografías u otros objetos referentes a la historia nacional y local que reflejen tradiciones del pueblo, los episodios sobresalientes de sus luchas, los hechos y la vida de sus personalidades destacadas en las diversas épocas y lo referente al desarrollo de su economía, su cultura y sus instituciones (Ley No. 23 De Museos Municipales, 1979, p. 259).

Esta ley, creada tras al primer impulso de reestructuración museística del país buscaba regular la actividad de los museos del país, *a posteriori* para el caso de los ya establecidos, y como base para el gran movimiento de creación que resultaría en la década de los 80. No obstante, no fue con su derogación, con la Ley No. 106 del Sistema Nacional de Museos, que realmente se reglamentó el accionar y alcance de la actividad de estas entidades en el territorio nacional. Es en este estatuto que se aúnan bajo un mismo código “los museos nacionales, específicos, provinciales y municipales, los que por la naturaleza de sus colecciones pueden ser generales y especializados en arte, historia, arqueología, ciencias naturales, ciencia y tecnología, etnografía, antropología y otras especialidades” (Ley No. 106 Del Sistema Nacional de Museos de la República de Cuba, 2009, p. 162). Asimismo, este estatuto es el que establece al Consejo Nacional de Patrimonio Cultural (CNPC) como la organización que, a partir de este momento, dependiente del MINCULT, dirigirá metodológica y normativamente la actividad de los museos e instituciones culturales del país relacionadas al patrimonio, cumpliendo las siguientes funciones:

- a) proponer, dirigir, evaluar y controlar la política en materia de museos;
- b) brindar servicios de asesoría y consultoría en materia museológica;
- c) organizar y controlar el funcionamiento de los museos que le estén subordinados;
- d) aprobar la creación, categorización y recategorización de los museos;
- e) representar al Sistema Nacional de Museos de la República de Cuba, ante cualquier otra persona natural o jurídica, nacional o extranjera;
- f) organizar cursos de capacitación para el personal del Sistema Nacional de Museos de la República de Cuba;
- g) convocar a los integrantes del Sistema Nacional de Museos de la República de Cuba, al análisis técnico metodológico del mismo, como mínimo una vez al año;
- h) rendir cuenta al Ministro de Cultura sobre la gestión y funcionamiento del Sistema Nacional de Museos de la República de Cuba, como mínimo una vez al año;

i) proponer las normas y procedimientos que coadyuven al cumplimiento de esta Ley y su Reglamento (Ley No. 106 Del Sistema Nacional de Museos de La República de Cuba, 2009, p. 163).

Como es posible notar, el modelo centralizado de gobierno del Estado cubano dista mucho de los aplicados en Reino Unido y España, aun en el ámbito del patrimonio cultural. Si en aquellos dos países se atiende a la creación de un sistema jurídico base para toda acción patrimonial, pero se da cabida también a organismos especializados o locales, en el caso cubano esto no funciona, ni lo permitiría su rígida estructura. Ello redundaría, como se verá cuando se analicen los casos específicos de aplicación de las leyes en el patrimonio ferroviario, en una protección parcial en el más feliz de los casos, en una desprotección absoluta de la gran mayoría de los bienes y manifestaciones del ferrocarril. A ello ha de sumarse que la introducción del concepto industrial en el patrimonio cultural está aún por suceder (se busca solucionarlo con la declaración de una nueva ley, como se verá más adelante) y que no existe una demarcación exclusiva del universo ferroviario. En suma, este desarrollo insuficiente de la legislación del patrimonio cultural es la muestra más importante de por qué debe analizarse en perspectiva crítica, por medio de un estudio comparativo, las bases legales de la tutela patrimonial del ferrocarril.

3.3 Documentación y praxis tutelar

No hay verdad más fehaciente que para poder conservar cualquier bien, sitio o manifestación patrimonial primero hay que saber que se tiene, donde se tiene y como está. Y para poder saber la dimensión total de cualquier patrimonio: que se tuvo, donde estuvo y como fue. En el ámbito del patrimonio industrial esta aseveración cobra aún mayor relevancia en tanto se trata de una manifestación considerada hasta hace relativamente poco sin valor cultural y cuya propia condición asociada a la producción, comunicación o transporte la condenaba a una caducidad de corto plazo.

Este objetivo es solo alcanzable a través de la implementación de herramientas como inventarios, catálogos, Sistemas de Información Geográfica (SIG) o los BIM (Building Information Modeling), que ayudan a investigadores y especialistas a no solo ubicar, datar y rastrear la historia patrimonial, sino que asegura el total entendimiento de sus componentes. Solamente con un registro extenso de las manifestaciones materiales e inmateriales de este universo puede asegurarse su continuidad.

3.3.1. Reino Unido: documentación y praxis tutelar

El primer país en implementar una serie de medidas que reconocían el valor de estos bienes y costumbres fue Reino Unido, quizá por ser el país abanderado en la Revolución Industrial. Según Falconer (2006),

se puede argumentar que, así como se percibe que Gran Bretaña fue pionera en la revolución industrial y legó la industrialización al mundo hace dos siglos, en el último medio siglo existe una percepción similar de que este país fue pionero y dio el tema de la arqueología industrial al mundo (Falconer, 2006, p. 5).

Esta puede ser quizá una percepción debatible, existiendo la posibilidad de otros países donde la preocupación por el patrimonio industrial se haya manifestado antes. Pero es innegable que donde primero se sistematizaron los esfuerzos fue en la antigua Ilión. A finales de la década de los cincuenta y principios de los sesenta, una vez que se hizo popular el término arqueología industrial – sobre todo gracias a los cursos y el libro de Rix (1967),

pronto pasó a ser de uso general y el tema fue defendido por el Consejo de Arqueología Británica (CBA), el organismo nacional no gubernamental para la arqueología. En 1959, la CBA convocó la primera conferencia nacional sobre arqueología industrial y resultó en un llamamiento a realizar un estudio nacional de monumentos industriales patrocinado por el gobierno para identificar y evaluar sitios industriales históricos dignos de protección (Falconer, 2006, p. 2).

Este *survey* (estudio, prospección) constituyó el primero de su tipo para el patrimonio industrial, y la herramienta básica más utilizada en Gran Bretaña por todos los agentes relacionados con su protección y tutela. Posteriormente, en 1963, se conformó *The Industrial Monuments Survey* (Estudio Nacional de Monumentos Industriales), entidad encargada de identificar y documentar sitios industriales (Wailles, 1967), siendo de notable interés que, aunque en el nombre de la organización se refieran a monumentos, desde los inicios se tenga una visión de conjunto. Además, se contó con, y alentó la participación de grupos de interesados para constituir una red de recabo de información regulada por la distribución de tarjetas de registros diseñadas por el Comité de

Investigación del CBA (Falconer, 2006), grupos (como los *volunteers* de los proyectos del ferrocarril) que aún hoy son el motor principal de la recogida de datos y otras iniciativas, entre las que destacan la publicación de libros y folletos sobre el tema. En 1965 estas tarjetas conformarían el *National Record of Industrial Monuments* (Archivo Nacional de Monumentos Industriales - NRIM), archivo central con base en la Universidad de Bath (Palmer et al., 2012), que llegó a tener ocho mil entradas. Este primer esfuerzo fue continuado por la formación en 1967, también en el CBA de un Panel Consejero para Monumentos Industriales que fueran identificados por los estudios que se iban realizando, incluyendo entre sus usuarios a las *Royal Commission on the Historical Monuments* (Comisión Real para Monumentos Históricos). En 1971 *The Survey* se afianza en la Universidad de Bath, desde donde su labor comienza a expandirse a los ámbitos también académicos y de gestión:

Durante los años siguientes, el Panel consideró cientos de sitios presentados tanto a nivel regional como en listas temáticas. Hizo recomendaciones para la protección bajo los códigos de Monumentos Antiguos y Edificios Catalogados, para la conservación en museos y para el registro por las Comisiones Reales. La Encuesta de Monumentos Industriales a lo largo de la década de 1970 siguió siendo el canal principal para los sitios industriales que se consideraban para protección. (Falconer, 2006, p. 3).

No obstante, en la década de los ochenta se procede a realizar un cambio drástico en el funcionamiento del *Survey*, siendo absorbida por la Comisión para Monumentos y ampliada su plantilla y funciones en el dictamen activo de las acciones directas sobre los bienes y sitios documentados como integrantes del patrimonio industrial. Al mismo tiempo, el interés suscitado y la activa participación de las diferentes comunidades y grupos de interesados en actividades y conferencias (generalmente aquellas impulsadas desde la Universidad de Bath), llevaron a la formación de la *Association for Industrial Archaeology* (AIA), en 1973. Con anterioridad habían existido asociaciones locales como la *Gloucestershire Society for Industrial Archaeology* o la *Greater London Industrial Archaeology Society*, cuya misión principal había sido

registrar las reliquias restantes de la historia industrial, especialmente aquellas consideradas en mayor riesgo por los esquemas de redesarrollo urbano. Dependiendo de la condición del sitio o artefacto, el registro generalmente

consiste en compilar un breve resumen de la historia del sitio a través de los registros disponibles, incluidos mapas o fotografías antiguos, seguido de mediciones detalladas en el sitio, dibujos y fotografías de las condiciones existentes del sitio. Generalmente, se prepara un informe y se archivan copias en un archivo público para beneficio de las generaciones futuras. La mayoría de los viajes de registro están destinados a obtener una visión general de las condiciones existentes y no pretenden ser un estudio exhaustivo. (GLIAS, 2022).

Sin embargo, AIA no solo se dedicó a esto, sino que, celebrando encuentros (llamados *International Conferences on the Conservation of Industrial Monuments - FICCIM*) en sitios emblemáticos que se iban conformando alrededor de la temática industrial como el *Ironbrige Gorge Museum* en 1973, Bochun en 1976, y Grangarde en 1978), dándoles así visibilidad. Un dato que no debería pasarse por alto es que los primeros boletines del TICCIIH fueron impresos en *Ironbridge*, señalando la importancia tanto del sitio como de los esfuerzos del país para la salvaguardia del patrimonio industrial. En la actualidad parte de las iniciativas y objetivos que recaían en esta organización han pasado a otras instituciones de posterior constitución, como English Heritage (fundada en 1984), pero tiene varias misiones:

1. Mantener nuestra posición como defensores de la arqueología industrial y el patrimonio mediante la participación de organismos nacionales e internacionales relacionados con la legislación, la política de planificación y la financiación.
2. Apoyar el desarrollo y el intercambio de conocimientos e información relacionados con la arqueología industrial y el patrimonio a través de eventos, publicaciones y otras actividades. Por ejemplo, llevamos a cabo conferencias anuales y llevamos a cabo los talleres Este-Oeste y publicamos *Industrial Archaeology Review*, *IA News* y diccionarios geográficos regionales.
3. Apoyar la conservación de los bienes del patrimonio industrial a través de nuestros planes de ayudas a la restauración.
4. Premiar la excelencia en el estudio y promoción de la arqueología industrial y el patrimonio a través de nuestros programas de premios.

5. Tratar de garantizar que el valor de la arqueología industrial y el patrimonio se reconozca en las decisiones de planificación mediante la participación de las autoridades locales de planificación. (AIA, 2022).

Entre estas sobresalen la 3 y la 4, funciones que originalmente no tenía y que constituyen una de las piedras anulares de la gestión patrimonial en la actualidad: la financiación. Los proyectos que entran en competición pueden ser desde presentaciones estudiantiles o iniciativas de grupos de arqueología industrial amateur, hasta detallados registros profesionales, que son instados a depositar una copia de sus aportes en el NRIM (Falconer, 2006) No obstante, con la creación de English Heritage (hoy Historic England), a la cual precedió TICCIH, pero en el ámbito internacional, se establece un organismo oficial que aúna los esfuerzos de documentación, gestión y tutela del patrimonio industrial. Desde esta institución se lanzó la primera convocatoria de un paisaje industrial (el Ironbridge Gorge) para la inclusión en la Lista de Patrimonio Mundial de la UNESCO en la historia, en 1986. Aunque, como es lógico, se preservan y valoran los bienes mueble e inmueble, así como costumbres y tradiciones, desde el inicio se ha intentado reconocer y proteger los paisajes industriales, algo que quedó de manifiesto en la *UK Tentative List of World Heritage Sites* (Lista Británica Tentativa de Sitios Patrimoniales Mundiales) de 1999, en la que veintiuno eran sitios industriales (siete en Inglaterra, dos en Escocia y dos en Gales), que habían sido previamente documentados y postulados por el Panel de Arqueología Industrial de English Heritage (Falconer, 2006, p. 5). En la actualidad, Gran Bretaña cuenta con nueve sitios industriales declarados Patrimonio de la Humanidad (UNESCO, 2022b):

1. Ironbridge Gorge (1986)
2. Blaenavon Industrial Landscape (2000)
3. New Lanark (2001)
4. Saltaire (2001)
5. Derwent Valley Mills (2001)
6. Liverpool Maritime Mercantile City (2004 – aunque en 2012 fue añadido a la lista de patrimonio en peligro debido un proyecto constructivo del Liverpool Waters que puede afectarle)
7. Cornwall and West Devon Mining Landscape (2006)
8. Pontcysyllte Aqueduct (2009)
9. Forth Bridge (2015)

En la consecución de esta posición, grado último de protección patrimonial, han intervenido todos los procesos de recogida, documentación y difusión antes mencionados los que han unificado los esfuerzos de tres grupos importantes: agencias de registro (*The Industrial Monuments Survey, National Record of Industrial Monuments, AIA*), instituciones establecidas por la legislación (*Royal Comission on the Historical Monuments, Ancient Monuments y Listed Buildings codes*) y los voluntarios. Estos, además, se distribuyeron entre los diferentes países que conforman el Reino, lo que permitió una especialización por regiones. Así, la *Scottish Industrial Archeology Survey*, que nació unida la Universidad de Strahclyde, pudo realizar una documentación extensiva de la industria cerámica, los molinos de vientos y los puentes en suspensión que le caracterizan. En Gales, por su parte, se aportó a los Fondos de la *Royal Comission* un generoso inventario *antebellum* de, entre otros, sus puertos y ferris, así como enclaves mineros (Falconer, 2006). Las características de estos registros varían de comprensiva a básica (datos de ubicación, detalles, representación gráfica, etc.), sin embargo, una de las particularidades más importantes de este proceso de documentación es que, además de cumplir su objetivo primario de documentar el patrimonio y servir de registro para intervenciones o toma de decisiones, se publican los hallazgos. Esta es una cualidad que ha tenido el proceso de recopilación de datos sobre el patrimonio industrial británico desde el principio, siendo una actividad que traspasa el ámbito académico o estatal y llegando a ser iniciativa de los grupos de voluntarios. Uno de los ejemplos sobresaliente de publicación de resultados fueron los levantamientos (recogido por Falconer) en la década de los ochenta en Gales, de los registros que se tenían de la industria carbonera. Con el cierre de las minas de carbón estaban desapareciendo sus documentos, lo que llevó a que se realizara un estudio y prospección de emergencia del archivo y sitio de la Taff Merthyr Colliery, mina que se había hundido en 1920 y que era epítome de la industria galesa. Los trabajos allí realizados

resultó en tres publicaciones: RCHME's *Images of Industry: Coal*, que presenta una instantánea de la industria a principios de la década de 1990, English Heritage's *Colliery Landscapes*: un estudio aéreo de la industria del carbón en minas profundas en Inglaterra y RCAHMW's *Collieries of Wales*: publicación de ingeniería y arquitectura en 1997 (Falconer, 2006, p. 8).

Mediante la publicación de estos resultados se logra no solamente la difusión del conocimiento, pilar fundamental del ejercicio de protección, gestión y tutela, sino también

expandir la noción que el proceso de documentación no se hace en el vacío o aislando los diferentes componentes. Al contrario, es indispensable para un ejercicio responsable y completo de la labor patrimonial. En la actualidad, además de Historic England – cuya actividad ha sido propuesta para renovación y ampliación (Historic England, 2021; ICON, 2021)– y demás entidades estatales, los registros, archivos e iniciativas son llevados a cabo por AIA, CBA, TICCIH e I.A. Recordings. Este último, fundado en 1982, es un archivo fotográfico y audiovisual que se ha especializado tanto en el patrimonio en desuso como en el activo (I.A. Recordings, 2022), documentando los procesos y labores antes de que desaparezcan, una de las iniciativas y recursos más originales dentro de las propuestas británicas.

El ferrocarril, como parte del patrimonio industrial, se encuentra recogido dentro de estas propuestas, pero cuenta también con iniciativas, archivos e inventarios específicos. Tal es el caso de *The Office of Rail and Road* (ORR), oficina estatal encargada de regular y monitorizar todas las actividades concernientes al ferrocarril, incluyendo la gestión patrimonial. Dentro del *National Archive* existe la sección del ferrocarril que atesora información amplia y variada, enfocada en la historia ferroviaria, entre la que se incluye; registros de compañías inglesas y británicas antes de la unificación de 1947; reportes de accidentes, registros de la *British Transport Commission*, *British Railways Board* y otras entidades; así como información detallada sobre trabajadores, periódicos, mapas, fotografías y una sección especial de las fuerzas involucradas en las dos guerras mundiales (The National Archives, 2022a). Igualmente, ofrece una guía a información resguardada en otras instituciones como museos, colecciones universitarias, sociedades locales y coleccionistas privados. Esta última herramienta es muy útil en tanto permite ampliar una búsqueda refinada dentro de un campo específico, a otros archivos, colecciones o inventarios que son accesibles a través del propio archivo nacional. Así, una búsqueda tipo de entradas sobre transporte en 2015 arroja un total de 44 resultados, divididas en universidad, especial, nacional y local (ver enlace de la búsqueda en anexo 12) El *Railway Museum* ofrece también una amplia variedad de materiales divididos entre biblioteca y archivo. En este último se depositan los fondos de la *Heritage Railway Association* (HRA), el *Railway Preservation Club* y otros; conformándose una colección de dibujos y archivos de ejecución tanto de las diferentes compañías de fabricantes, negocios y organizaciones ferroviarias; registros de individuos y familias, pruebas técnicas, horarios, material bibliográfico, fotografías, reportes de accidentes, billetes,

postales, textiles y etiquetas, así como obras de arte (University of York, 2022b). Asimismo, esta institución acoge el *National Archive of Railway Oral History*, que recoge grabaciones de testimonio de trabajadores del sector ferroviario en las islas británicas, preservando así la memoria de saberes y costumbres que no tienen una representación material. Es incluso posible descargar transcripciones, sin necesidad de visitar el museo, de algunos de los testimonios (Railway Museum, 2022c). Por su parte, la *Network Rail*, empresa encargada de la infraestructura ferroviaria en Inglaterra, Escocia y Reino Unido, maneja “20,000 millas de vías, 30,000 puentes, túneles y viaductos, y miles de señales, pasos de nivel y estaciones. Manejamos 2º de las estaciones más grandes del país mientras que el resto – más de 2,500 – son operadas por compañías ferroviarias” (Network Rail, 2022b), y posee un archivo donde se preserva una extensa colección de dibujos sobre ingeniería histórica ferroviaria, así como todos los registros de intervenciones a ferrocarriles patrimoniales que tutelan (Network Rail, 2022a). Una de las instituciones que colabora con *Network*, aunque trabaja de modo independiente es la Railway Heritage Trust. Oficialmente creado en 1985, se dedica a “ayudar a las empresas ferroviarias operativas en la conservación y mantenimiento de edificios y estructuras catalogados, y en la transferencia de locales y estructuras no operativos a organismos externos dispuestos a emprender su conservación” (Railway Heritage Trust, 2022). Esta es, en la actualidad, la institución que interviene más directamente en el asesoramiento a empresas y particulares para la gestión del patrimonio ferroviario. De hecho, en 2009, tenían agrupados en sus archivos los datos de 1650 inmuebles y estructuras de todo el territorio nacional, desde el inicio del ferrocarril hasta 1966; lo que la convierte en una de las listas más comprehensiva de este patrimonio; y una de las primeras involucradas en su gestión. Asimismo, mediante un sistema de *grants*, de las cuales se han ofrecido hasta el momento un total de 1670, evaluadas en 54 millones de libras, se busca cubrir:

contribuciones a asociaciones de proyectos; mejoras a los proyectos de mantenimiento y restauración; el restablecimiento de elementos perdidos o demolidos de estructuras y edificios históricos; y la reparación de accesorios y equipos especiales, como relojes, murales, monumentos conmemorativos y muebles fijos. También hay subvenciones disponibles para ayudar a que los alojamientos en desuso en instalaciones históricas vuelvan a tener un uso beneficioso como un medio para ayudar a la conservación mediante la regeneración. (Railway Heritage Trust, 2022).

De hecho, muchas de estas ayudas, según la propia institución, han sido utilizadas por las instituciones del patrimonio en cada país del Reino (Cadw Welsh Historic Monuments, Historic England, Historic Environment Scotland) para atraer proyectos relacionados al ferrocarril. La tercera institución de este trío de instituciones dedicadas a la tutela del patrimonio ferroviario en específico es The Historical Railways Estate, una sección de la National Highways del Departamento de Transporte Británico. Esta es una colección de más de tres mil estructuras en desuso del sistema ferroviario británico entre los que se cuentan dos mil cincuenta y cinco puentes, ciento cincuenta y dos túneles, noventa y tres viaductos y acueductos, seiscientos cuarenta y tres estructuras parcialmente destruidas, ciento ochenta y un terraplenes y ciento seis sitios (vías desaparecidas, secciones de terreno baldío y estructuras varias relacionadas al ferrocarril) (Historical Railways Estate, 2022). Asimismo, existen una plétora de archivos, mapas interactivos, galerías digitales, etc., manejados por voluntarios y que hacen uso de las herramientas web, llegando a un público al que quizá no llegan las iniciativas más tradicionales y, aunque de manera menos académica, se compila información que escapa o es difícil de encajar con métodos de documentación más al uso. Por solo citar uno o dos ejemplos de cada uno:

- UK Heritage Railways (2022), mapa interactivo que ubica espacialmente los diferentes ferrocarriles patrimoniales;
- *BRDatabase*, base de datos sobre el ferrocarril británico, que cubre de 1923 a 1997, con el objetivo de “bring together varied and disparate sources of data including books, webpages, magazines and personal records” (BRD, 2022),
- *UK y Ireland Heritage Railway*, una guía independiente que abarca el ferrocarril patrimonial, incluyendo los tranvías, y cuyas más de 900 entradas incluyen un listado de 182 atracciones relacionada al ferrocarril, un compendio mensual de actividades patrimoniales, 3600 entradas sobre locomotoras que incluyen alrededor de 2300 fotografías y un glosario de casi mil términos (UKHRail, 2022),
- *Railway Archives*, que funciona como repositorio para documentos oficiales, leyes y demás documentación generada en torno al ferrocarril, incluyendo el cuerpo el cuerpo legislativo, dividido en “Railway Law, Railway safety, Railway economics and Railway politics” (RA, 2022).

Este último ejemplo tiene la particularidad de no depender de un grupo de voluntarios específicos o recoger la información de una compañía determinada, sino que, de forma abierta y participativa, ha creado un corpus importante de información, revisado para

cumplir con los estándares de veracidad, pero de libre acceso. Esta característica podría extenderse a todos los esfuerzos de los voluntarios británicos del ferrocarril, una labor lo más académicamente correcta posible, con acceso abierto a los interesados conocedores y público en general, que complementa la labor de las instancias directoras del área.

3.3.2. España: documentación y praxis tutelar

En el ámbito español el desarrollo ha sido muy diferente, partiendo de instituciones y empresas, la decisión de salvaguardar y registrar los vestigios de la industria, y extendiéndose luego a instancias estatales. Sin embargo, en el caso del ferrocarril, es posible realizar un análisis despegado del universo industrial, ya que su documentación tuvo un interés específico para las diferentes compañías primero, y luego para RENFE, en su condición de monopolio. En un artículo para ANABAD, Moreno Burgos (1985) señala que la génesis del sistema de documentación del Museo del Ferrocarril de Madrid se encuentra en las propias compañías ferroviarias que, hacia la década de los treinta del siglo XX ya habían comenzado a preocuparse por conservar parque móvil, objetos y documentos que constituían su memoria y que podían desaparecer en el proceso de modernización. Las grandes compañías como MZA, *Norte* y los Ferrocarriles Andaluces, además de otras empresas regionales, mantenían archivos, en los que destaca la fotografía “para su empleo en las finalidades de tipos comercial o corporativo propias de su actividad como, por ejemplo, ilustrar guías, folletos, revistas o informes” (López del Ramo, 2006, p. 23). Asimismo, Cabanes (2013), señala que ya desde la década de los veinte se había creado el Servicio Común de Estudios de las Compañías de Caminos del Norte y MZA para la gestión documental de sus archivos e incluso bibliotecas ambulantes dedicadas a la instrucción del personal de dichas empresas. En 1941, una gran parte de estos archivos pasan a las manos del gobierno con la creación de RENFE que, desde sus inicios contempló la inserción de estos documentos en su estructura – en su organigrama aparecía un Servicio de Estudios del Consejo de Administración (Cabanes, 2013). Este impulso permitió unificar gran parte de la memoria histórica del ferrocarril y conformar la División de Documentación y los servicios de Biblioteca, Suscripciones y Documentación, que se unirían en 1969 al fondo común de la Biblioteca General. Diez años más tarde, con la función específica de conservar el patrimonio documental, se creó el Servicio de Estudios Históricos (López del Ramo, 2006). A estos esfuerzos le siguen los del Museo del Ferrocarril, que en 1967 se conforma con, además de los objetos y locomotoras que exponía, con parte de la documentación procedente de las gestiones

realizadas desde los inicios del ferrocarril (concesiones, billetes, etc.), que Moreno Burgos (1985) identifica como Fondo Histórico; así como con documentos sobre los proyectos presentados en la Exposición del Centenario en 1948, o Fondos Conmemorativos. No obstante, el paso decisivo en la gestión de la documentación ferroviaria viene aparejada a la creación de la FFE en 1985, que amplía su labor más allá del monopolio de RENFE, aunando todos los sectores de peso en la materia – muchos de los cuales se encuentran bajo su patronato – y considerando la difusión uno de los pilares fundamentales de su actuación. Así destacan la Biblioteca Ferroviaria y el Archivo Histórico Ferroviario (fundado en 1979). En la primera se recogen todos los fondos de las bibliotecas de las empresas pre-RENFE, así como la creada por esta, y se “dedica a conservar, sostener y enriquecer estos fondos, y en la difusión del conocimiento y la bibliografía ferroviaria” (FFE, 2022b). Por su parte, el Archivo es en la actualidad el más completo en cuanto a la documentación de las empresas previas a RENFE, aunque cuenta también con secciones provenientes de muchas fuentes, incluida la donación de archivos privados (FFE, 2022a; López del Ramo, 2006). Un resumen publicado por el Museo del Ferrocarril, en su página web, presenta el siguiente extracto de los fondos del archivo (FFE, 2022a):

A. FONDOS ANTIGUOS (1843-1941)	
	A.1. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (Norte)
	A.2. Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA)
	A.3. Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (Andaluces)
	A.4. Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España (Oeste)
	A.5. Compañía del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona (ZP)

	A.6. Compañía de los Ferrocarriles de Zaragoza a Pamplona y Barcelona (ZPB)
	A.7. Sociedad del Ferrocarril de Zaragoza a Barcelona (ZB)
	A.8. Compañía de los Caminos de Hierro del Este de España (Este)
	A.9. Antiguas Compañías: 4ª Zona - Valencia (Norte, Central Aragón...)
	A.10. Compañía del Ferrocarril Santander - Mediterráneo (SM)
B. FONDOS CONTEMPORÁNEOS (1941-)	
	B.1. RENFE
	B.2. Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE)
C. FONDOS PERSONALES	
	C.1. Gonzalo Torres-Quevedo
	C.2. Gustavo Reder Klingebiel
	C.3. Enrique Paniagua y de Porras
	C.4. Manuel Fernández Aller
	C.5. Justo Arenillas Melendo
	C.6. Gonzalo "Garcival". Literatura ferroviaria
D. COLECCIONES	

	D.1. Documentos figurativos - Fototeca - Fuentes orales "La voz del tren" - Planos y mapas - Acciones y obligaciones
	D.2. Documentos textuales - Francisco Wais Sanmartín - Documentos menores: folletos, billetes, carteles-aviso
	D.3. Archivo del Duelo - Impresos, fotografías, objetos, ...

Tabla 4. Fondos del Archivo Ferroviario de la FFE. Fuente: FFE (2022a)

Entre estas colecciones, es necesario señalar la de Fuentes orales “La voz del tren”, proyecto iniciado en el 2000 “con el fin de recopilar, conservar y difundir el patrimonio oral de los ferroviarios a través de la grabación de entrevistas” (FFE, 2022h) y que en la actualidad cuenta con cerca de 120 testimonios. Como mismo sucede con el *National Archive of Railway Oral History* del *Railway Museum* británico, este tipo de colección:

favorece la recuperación de la información, y (...) al establecer una sinergia entre los historiadores productores de fuentes orales y los archiveros se conforma una base más sólida para que estas fuentes pasen a formar parte de la memoria histórica, permitiendo suplir, contrastar y enriquecer los documentos textuales (Letón, 2005).

En 2011 tanto el Archivo como la Biblioteca se unieron a los fondos del Museo del Ferrocarril de Madrid y en la actualidad, pueden ser explorados en DOCUTREN, “un sistema de información documental que permite localizar las referencias bibliográficas y

documentales de los fondos y colecciones” (FFE, 2022e). De este modo quedó conformada la Biblioteca Ferroviaria, que reúne:

una colección formada por 45.000 títulos, una colección muy variada en cuanto a su tipología documental que comprende más de 33.000 monografías, 3.000 títulos de revistas y publicaciones seriadas, casi 400 mapas, 458 audiovisuales, más de 2.500 folletos, 950 carteles y una colección no cuantificada de materiales gráficos, billetes y *ephemeras*. (Cabanés, 2013, p. 79).

La FFE gestiona también el Museo del Ferrocarril de Cataluña, en Vilanova i la Geltrú, que cuenta también con archivo, biblioteca y archivo fotográfico propios, en los que se disponen de más de 7000 en la sección de archivo, y 35000 volúmenes en biblioteca, entre los que se encuentran, sobre todo, los procedentes de MZA (FFE, 2022c). Dada la especificidad de algunos de los temas que cubren estos registros, han sido divididos en 8 secciones:

1. Los trenes y los vehículos ferroviarios
2. Tráfico ferroviario
3. La historia y la explotación del ferrocarril
4. La administración, la normativa y la legislación aplicable
5. Los datos y estadísticas del ferrocarril
6. La infraestructura y el mantenimiento
7. Otros temas ferroviarios y afines
8. Fondo Mercè Sala
9. Ferrocarril y deportación (FFE, 2022c).

Este proceso de documentación es llevado a cabo también en los demás museos ferroviarios del país que no se asocian al patronato de la FFE. El Museo del Ferrocarril de Asturias, por solo citar un ejemplo, cuenta también con un archivo propio en el que se

reúne varios fondos y colecciones documentales de las más importantes compañías ferroviarias como (...) RENFE, FEVE, ECONÓMICOS, VASCO ASTURIANA y LANGREO, además de varios archivos de empresas como Gijón Fabril o Astilleros del Cantábrico. La colección cartográfica reúne una gran variedad de planos, mapas, esquemas y perfiles de edificios, maquinaria,

instalaciones y trazados de vías, entre otros. Destacable por su cantidad y calidad es el archivo fotográfico del Museo con más de cincuenta mil unidades en soporte de vidrio, celuloide y papel (Gobierno del Principado de Asturias, 2022).

En cuanto a inventarios específicos, el Inventario de Vías Férreas en Desuso que en 1993 la FFE llevó a cabo a instancias del aquel entonces Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente (MOPTMA), RENFE y FEVE en aras de crear un programa de reconversión del patrimonio ferroviario (Aycart, 2006), identificó noventa y ocho líneas ferroviarias pertenecientes a los organismos mencionados, que ascendían entre todas a 5764 kilómetros que recorrían novecientas cincuenta y cuatro estaciones, quinientos un túneles y mil setenta puentes y viaductos; a los que se suman ochenta y nueve líneas mineras o industriales, también abandonadas, que sumaban 1920 kilómetros al total de 7600. Esta distribución de casos estrictamente ferroviarios queda referida en la tabla que Aycart (2006, pp. 4–5) presenta, señalando la superficie que corresponde a cada Comunidad:

Comunidad Autónoma	Longitud (km)	% del total
Andalucía	1.442	25,4
Aragón	559	9,64
Asturias	173	2,6
Baleares	183	1,4
Cantabria	139	6,5
Castilla – La Mancha	551	9,5
Castilla - León	1.239	21,4
Cataluña	353	6,1
Comunidad Valenciana	375	6,5
Extremadura	316	5,4
Galicia	78	1,2
La Rioja	35	0,5

Madrid	146	2,5
Murcia	233	4,0
Navarra	41	0,7
País Vasco	178	3,0
	TOTAL 5.764	100

Tabla 5. Distancia de las Vías Verdes. Fuente: Aycart (2006, pp. 4–5)

Más cercano en el tiempo es el Catálogo Oficial de Señales de Circulación Ferroviaria en la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado en el BOE número 16 del 19 de enero de 2017 y publicado como documento final en 2019. En este se definen “la forma, el color, diseño, dimensiones, ubicación y visibilidad de las señales ferroviarias recogidas en el Reglamento de Circulación Ferroviaria” (Ministerio de Fomento y Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, 2019), y si bien es un documento de uso cotidiano y vigente en la actual actividad ferroviaria, resulta de especial relevancia también para entender y clasificar toda la señalética ferroviaria, además de inventariarla. Así se configura un cúmulo de información distribuido en una red de archivos y bibliotecas por todo el país, que atesora la información sobre la historia, desarrollo y características de la realidad del ferrocarril español. Sin embargo, como señalan Cuéllar y Martínez-Corral (2021), estos inventarios y catálogos que conforman los archivos

se han llevado a cabo con mayor o menor fortuna desde ámbitos museísticos, por encargo de empresas y administraciones, o desde iniciativas locales. Pero ni existe una unidad metodológica, ni criterios comunes que permitan la interrelación de estos catálogos e inventarios entre sí. Además, el acceso a los datos ahí recogidos no resulta fácil, bien porque se trata de relaciones que se publicaron de forma analógica o en bases de datos ahora no compatibles sobre las que resulta muy difícil interactuar, o bien, directamente, porque no se ofrecen en abierto y su consulta está restringida (D. Cuéllar y Martínez-Corral, 2021, p. 129).

Esto presenta al investigador, interesado, o público en general, con una dificultad añadida a la hora de interesarse por este patrimonio. Este problema es algo que incluso el Instituto

del Patrimonio Cultural Español (IPCE) ha reconocido para el patrimonio industrial e, intentado subsanar en la medida de lo posible, convocando conferencias y cursos especializados sobre el tema, como fue en 2016 el seminario “Inventarios y nuevas tecnologías en la gestión del Patrimonio Industrial”, en cuya convocatoria se reconocía que:

El importante y variado patrimonio industrial de España se encuentra en una clara situación de vulnerabilidad pues aún no cuenta con el reconocimiento y nivel de protección suficientes. En la actualidad disponemos de inventarios y catálogos de ámbito regional o de contenido temático elaborados con criterios y metodologías muy diversas, pero se hace necesaria la elaboración de inventarios sistemáticos que permitan conocer la situación real del patrimonio de la industrialización en España en su conjunto (IPCE, 2016, p. 1).

De esta manera, se intentaba resolver una carencia que retrasa la apropiada gestión y tutela de este patrimonio en tanto el inventario y catalogación de los bienes, paisaje y costumbres es el primer paso lógico para la protección integral de cualquier patrimonio. De hecho, en la revisión de 2015 del Plan de Patrimonio Industrial (PNPI), se advierte la necesidad de este proceso debido a que “los bienes integrados en el Plan Nacional de Patrimonio Industrial no están inventariados o al menos no se han trasladado a la coordinación del Plan los que cada administración autonómica se comprometió a realizar” (IPCE, 2015, p. 7). No obstante, el IPCE, en su papel de órgano regulador de las acciones sobre el patrimonio, ha realizado una importante labor en pro del patrimonio industrial y, por tanto, en pro del ferroviario. En 2001 con la implementación del PNPI, y sus respectivas revisiones en años posteriores, se abrió en España el camino para la salvaguarda de este patrimonio, incluyendo en su gestión a las entidades y factores que le afectan y son por este afectados. Para ello se elaboró un catálogo inicial que reunía cuarenta y nueve bienes reconocidos como industriales, de entre todas las propuestas presentadas, en La Rioja, Navarra, País Vasco, Murcia, Madrid, Galicia, Extremadura, Comunidad Valenciana, Cataluña, Castilla y León, Castilla – La Mancha, Canarias, Cantabria, Asturias y Andalucía y entre los que se contaban con solo tres pertenecientes al universo ferroviario, declarados de interés por solo este valor, y no por estar integrados a paisajes industriales mayores: la antigua Estación del Grao, en Valencia; los viaductos “Madrid” y “Pontevedra” del ferrocarril en Redondela, en Pontevedra y algunos poblados ferroviarios (IPCE, 2001a). Por su parte, el catálogo mínimo seleccionado por TICCIH

España, incluía una lista mayor, de ciento dos elementos, siendo seis de ellos pertenecientes al ferrocarril: la Estación del Norte de Gijón, la Estación de Ferrocarril Campo Grande y talleres ferroviarios de Valladolid, la Estación del Norte de Valencia, la Estación de Monfragüe, Plasencia-Empalme en Cáceres, el Metro de Madrid y la Estación de la Concordia en Bilbao (IPCE, 2001b). A estos dos anexos se une, como documento de referencia para el Plan, la Lista de Realizaciones que en el lapso 2002 – 2010 se había llevado a cabo bajo su amparo. Aquí se recogen veinticinco acciones llevadas a cabo en Andalucía, Aragón, Asturias, Castilla – La Mancha, Castilla y León, Cataluña, Comunidad Valenciana, Extremadura, Murcia y País Vasco; dos de las cuales, el poblado ferroviario de Monfragüe, en Extremadura, y el Inventario de Poblados Ferroviarios de España, atañen directamente al ferrocarril (IPCE, 2001c). Esta lista ha sido ampliada en 2019 con el Estudio de la situación del Patrimonio Industrial en España, también conocido como el Sistema de Información del Patrimonio Industrial Español (SIPIE), que desde el año 2012, bajo la supervisión de la Subdirección General del IPCE, de la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales de MECD y el INCUNA, intenta abarcar la situación actual del patrimonio industrial en el país, incorporado los inventarios de las comunidades y analizando la situación jurídica de estos bienes (IPCE, 2022b). Esta funciona como una especie de inventario de los BIC y Bienes de Catalogación General (BCG) en los que ha trabajado cada Comunidad y está “dirigido a obtener una documentación del patrimonio industrial para su protección y conservación que conduzca a dotar a los bienes industriales de un marco jurídico apropiado” (IPCE, 2022b).

En el caso andaluz, que tomamos como ejemplo específico de comparación dentro de las distintas opciones del territorio español, se recogen ciento veinticuatro bienes, seis pertenecientes al ferrocarril:

1. Estación RENFE de Almería (BIC)
2. Estación de carga de Tres Amigos, Bédar (BCG)
3. Túnel del Ferrocarril Herrerías – Villaricos, Cuevas del Almanzaro (BCG)
4. Estación de descarga y embarcadero del ferrocarril minero de Bédar, Mojácar (BCG)
5. Estación de ferrocarril de RENFE, Málaga (BCG)
6. Estación de Ferrocarriles de la Plaza de Armas; Estación de Córdoba, Sevilla (BIC)

Esta información, además de recogida en esta serie de archivos, ha sido llevada a un mapa interactivo, proyecto comenzado en 2020, en el cual se insertan ciento setenta y siete fichas documentales de la lista, que la actualización de 2016 contempla como bienes relevantes de las diferentes tipologías recogidas dentro del patrimonio industrial español (IPCE, 2020). Además de su geolocalización, cada ficha presenta datos actualizados sobre el bien, conjunto o paisaje, datos catastrales, ubicación en el entorno, material gráfico, datos sobre titularidad y estado de protección y conservación, entre otros; así como un rastreo de las intervenciones arquitectónicas o arqueológicas que pudieran haberse realizado. Incluye también las fuentes consultadas y fotografías históricas utilizadas. Esta herramienta, además de ayudar a la difusión del conocimiento sobre el patrimonio industrial, plantea el uso de fichas normalizadas con valor académico y archivístico que pueden ayudar a paliar la heterogeneidad que Cuéllar y Martínez-Corral (2021) encuentran en la documentación de este patrimonio, sirviendo de modelo para iniciativas museísticas o *amateurs* que se acerquen a este. En cuanto a la presencia del patrimonio ferroviario, de los ciento setenta y siete elementos del mapa, solo diecisiete son presentados:

1. Estación internacional de Canfranc, en Huesca,
2. Antigua Estación de Ferrocarril Zaragoza – Delicias, en Zaragoza
3. Estación nueva de ferrocarril. Caminreal, en Teruel
4. Estación del Norte, en Gijón
5. Estación de Ferrocarril Valladolid-Campo Grande y talleres ferroviarios, en Valladolid
6. Locomotora ENGLISH ELECTRIC 7766, en León
7. Locomotora MIKADO 141-F-2346, en León
8. Línea férrea Fuente de San Esteban - La Fregeneda, en Salamanca
9. Estación de ferrocarril e instalaciones, en Segovia
10. Antigua estación del Grao, en Valencia
11. Estación del Norte de Valencia
12. Poblado ferroviario de Monfragüe, en Cáceres
13. Estación de ferrocarril de Almorchón, en Badajoz
14. Viaductos “Madrid” y “Pontevedra” del ferrocarril en Redondela, en Pontevedra
15. Metro de Madrid: Estación de Chamberí y Nave de Motores de Pacífico.

16. Estación de Ferrocarril de la Concordia, en Bilbao
17. Compañía Auxiliar de Ferrocarriles S.A.CAF, en Beasain.

De esta manera queda desde la instancia nacional recogidos los bienes y acciones que se han realizado al amparo de la legislación y el Plan, y que responden a la ambición que desde principios de siglo ha sido denuesto de la administración pública, instituciones académicas y público interesado. No obstante, como se señalaba, estos inventarios y catálogos no recogen ni la totalidad de los bienes y costumbres del patrimonio industrial (y por ende el ferroviario), ni las acciones realizadas. Entre los documentos de referencias del PI se encuentran las listas de realizaciones y los catálogos con los que se comenzó a trabajar a principio de siglo, pero es evidente que no es una compilación completa. De hecho, falta la inclusión de datos de gestión institucional tan importante como las intervenciones realizadas con cargo al 1,5% Cultural en conjuntos y bienes arquitectónicos industriales. Hasta 2022 se han llevado a cabo 37 actuaciones por todo el territorio nacional, interviniendo

elementos o inmuebles fabriles aislados que formaban parte de conjuntos industriales hoy en día perdidos; o en antiguas explotaciones mineras y en elementos originalmente destinados a la transformación o el transporte de mineral. Estas actuaciones han pretendido no solo la conservación y rehabilitación de los elementos y ámbitos, sino también su apertura a la visita del público (Ministerio de Transporte, 2022a).

Estas se enumeran en la página oficial del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Pública, donde se ofrece también un recurso de geolocalización de estas actuaciones, que han sido:

Comunidad Autónoma	Actuaciones con cargo del 1,5% Cultural
Andalucía	1. Rehabilitación del Molino del Duque para el Museo del Aceite en Aguilar de la Frontera 2. Restauración y adecuación del lugar de interés etnológico “La Chanca”, Fases A y B del espacio público “La

	Chanca” y espacios anexos en Conil de la Frontera 3. Rehabilitación del muelle cargadero del mineral de Huelva 4. Rehabilitación para garantizar la estabilidad y seguridad estructural del muelle de carga de la Compañía Española de Minas de Tharsis en Huelva 5. Rehabilitación de la antigua azucarera de Motril para museo y centro cultural 6. Restauración del Molino de Mondújar 7. Cargadero de mineral “El Alquife” en Almería 8. Obras en el cargadero del mineral “El Alquife” Fase II
Cantabria	9. Rehabilitación del Molino de la Bárcena
Castilla – La Mancha	10. Restauración del acceso y planta del sótano de la Real Fábrica de Paños de Carlos III 11. Restauración del Molino de Viento de la Unión, Rehabilitación de la casa del Administrador de la Mina e Iglesia adyacente de Minglanilla 12. Restauración de fachadas de la casa del Contador de Almadén 13. Rehabilitación de la “Casa Academia” de Minas de Almadén, Fase de consolidación estructural

Castilla y León	14. Rehabilitación de la fábrica de harinas “San Antonio” 15. Recuperación del Pozo de la Nieve de la Granja
Cataluña	16. Adecuación del Museo Marítimo del Port de Tarragona en el refugio nro. 2 17. Rehabilitación de Can Llenza (Fábrica de corcho) en Girona 18. Rehabilitación de Cal Ganxó, nueva sede del Museo del Corcho de Palafrugell en Can Mario, Fase IV 19. Rehabilitación de la antigua Fábrica Harina Bacells en Lleida 20. Rehabilitación de las cubiertas del edificio de la antigua harinera de Cervera en Lleida 21. Rehabilitación de la carpintería exterior del edificio de “La Farinera” de Cervera 22. Actuaciones en el Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú, Museografía 23. Actuaciones en el Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú, Nave puente-grúa y cámaras de seguridad 24. Rehabilitación del Portal de la Pau, Casa de Mantenimiento y Casa del Gobernador de las Reales Atarazanas de Barcelona 25. Rehabilitación del Cellar Cooperatiu de Rubí, cubiertas y cimentación

Comunidad Foral de Navarra	26. Intervención en el Palacio de la Real Fábrica de Municiones de Orbaizeta, Fase I
Galicia	27. Rehabilitación de un antiguo edificio industrial conservero para Centro Museístico y pabellón de exposiciones
La Rioja	28. Rehabilitación del edificio “B” de la Real Fábrica de Paños, Fase II, Acondicionamiento del teatro
Madrid	29. Urbanización y ajardinamiento de la Real Fábrica de Tapices 30. Acondicionamiento y rehabilitación de naves en la Real Fábrica de Tapices 31. Consolidación estructural y restauración de las Casas de Oficios de la Plaza de Fiestas del Palacio de Nuevo Baztán 32. Restauración del Palacio y edificios adyacentes del recinto histórico de Nuevo Baztán, Fase I
País Vasco	33. Conservación y rehabilitación del molino de Errotatxo 34. Restauración de los Hornos de Calcinación del Coto Minero de Aizpea 35. Consolidación y puesta en valor de los elementos del taller de transformación de Mineral, Fase I, de los cargaderos de mineral y cable aéreo del Coto minero de Aizpea

Tabla 6. Intervenciones realizadas con cargo al 1,5% Cultural en conjuntos y bienes arquitectónicos industriales. Elaboración propia con datos de Ministerio de Transporte (2022b)

Otras entidades gestoras de la información del patrimonio industrial como TICCIH o INCUNA, ofrecen opciones de documentación o revisión de lo ya catalogado. En el caso de TICCIH España, la labor más constante que realiza en este particular es a través de las publicaciones (generalmente resultados de los congresos, seminarios y coloquios que desarrolla), que mantienen a la comunidad académica no solo informada de las labores que en torno al patrimonio industrial se realiza, sino también actualizada de los cambios o acciones que se pueden haber sucedido en el período entre sesiones. En el caso de INCUNA, las Jornadas que desde 1999 convoca anualmente y su consecuente Boletín, significan una renovación periódica del cúmulo de información sobre este particular que parte de diversas fuentes:

de voluntarios defensores del patrimonio industrial y cultural, también (...) investigadores, académicos, gestores, profesionales y estudiantes de distintas disciplinas, estudiosos de la arqueología industrial y de su expresión cultural: el patrimonio de la industrialización (M. Álvarez, 2018).

En cuanto a inventarios *per se* de los bienes del patrimonio industrial, una última base de datos indispensable para cualquier labor de documentación, en tanto es destino final y punto de partida, son los inventarios de bienes muebles e inmuebles protegidos del MECD. En estos se puede encontrar la información básica (identificación, descripción, datos administrativos) y su situación jurídica y administrativa (Ver Anexos 3 y 4). No obstante, como sucede con los catálogos del IPCE, esta recopilación solo documenta los bienes protegidos. En cuanto a específicamente los bienes integrantes del patrimonio ferroviario, la labor de la FFE, aunque aún incompleta y sin contar con una base de datos accesible al investigador, es la entidad que ha desarrollado una labor más sistemática. En 2004 se publicaron los inventarios de puentes (García Mateo et al., 2004) y túneles ferroviarios de España (Melis et al., 2004), con los cuales se sistematiza la información que sobre estos se tenía hasta el momento, recogiendo los datos de RENFE, ADIF y otros órganos importantes del universo ferroviario

agrupándolos por líneas y corredores, y presentando unas tablas de datos básicos y una colección de imágenes (...) además (...) fotos y mapas, incorporan un rico contenido textual, en el cual se analizan las claves históricas de las compañías ferroviarias responsables de su construcción, así como una interpretación territorial que explica por qué fueron precisas estas obras (FFE, 2006).

Asimismo, según recoge Pilar Biel, sobre los poblados ferroviarios también existe un inventario “que fue ejecutado a lo largo de los años 2002 y 2003. Se recorrieron un total de noventa y cinco núcleos y se alcanzó una visión general y completa del conjunto” (Biel, 2014, p. 73). Esta es una labor que, aunque no se ha ampliado a otros elementos integrantes del patrimonio ferroviario, sienta un significativo precedente para cualquier desarrollo posterior de obras de este tipo, pues parte de un concepto establecido dentro de un ámbito mayor, bienes del patrimonio ferroviario que son, a su vez, parte del patrimonio industrial, pero que se catalogan y unifican en un inventario por su singularidad y pertenencia a este, no solo por su grado de protección. De este modo se registra su existencia con un acercamiento y metodología científicos, compilándolos en un solo sitio, haciendo así más fácil el acceso a esta información para futuras intervenciones; además, por supuesto, de visibilizarlo. Pero para encontrar una investigación y documentación más detallada de todos los casos susceptibles a pertenecer al entorno del patrimonio industrial, es necesario centrarse en la labor desarrollada por las Comunidades Autónomas. En Andalucía, desde inicios del siglo XXI, el IAPH ha intentado rectificar el estado de desconocimiento en que se encontraba el patrimonio industrial andaluz, primero en 2004 con la creación de la plataforma Arquitectura Industrial en Andalucía que, bajo la dirección de la Consejería de Fomento y Vivienda, extendió a todas las provincias un foro común de trabajo denominado Territorio industrial / Territorio social, que fue precedido por el Foro Regional de Arquitectura Industrial en Andalucía y del que se obtuvo como resultado un Documento Estratégico del Patrimonio Industrial de Andalucía (DEPIA), que estableció

un análisis propio, una mirada renovadora que contribuyera a evitar la desaparición de la biodiversidad tipológica y de usos que caracteriza a la arquitectura andaluza en su conjunto, poniéndolos en valor para la ciudadanía y generando, de esta manera, riqueza y valor añadido para los municipios que los alojan (Consejería de Fomento y Vivienda, 2018, p. 6)

Una herramienta definitiva para mostrar el resultado de estos estudios es la Guía Digital del Patrimonio Cultural de Andalucía, herramienta que “pone a disposición de la ciudadanía el resultado del trabajo de documentación del patrimonio cultural andaluz realizado por IAPH en sus 30 años de existencia, en colaboración con otros organismos e instituciones tanto públicas como privadas” (IAPH, 2022h). Examinándola solo por la búsqueda temática de “patrimonio industrial”, se encuentran 1152 resultados divididos en siete rutas, cinco manifestaciones inmateriales y 1140 inmuebles, mientras que con el término “ferrocarril”, se arrojan doscientos cuarenta y tres resultados, divididos en: Inmueble, Imagen, Documento, Mueble y Ruta. Los resultados generales de la búsqueda temática por tipología se dividen en:

Almazaras, Molinos hidráulicos (Harineros), Pozos mineros, Molinos, Lagares, Cortijos, Fundiciones, Complejos extractivos, Minas (Inmuebles), Molinos de viento, Bodegas, Hornos, Molinos harineros, Fábricas, Infraestructuras, Fábricas de harinas, Alfares, Hornos de pan, Edificios industriales, Viviendas, Pajares, Azucareras, Calerías, Caseríos (Edificios), Fraguas, Poblados, Tejedurías, Fábricas de energía eléctrica, Salinas, Aljibes, Hornos de cal, Centrales eléctricas, Destilerías, Talleres, Asentamientos, Malacates, Chimeneas, Infraestructuras de transporte, Lavaderos de mineral, Tahonas, Eras, Mataderos, Viviendas de medianos propietarios, Almacenes, Cubos de molino, Fábricas de aceite, Fábricas de ladrillos, Museos, Acueductos, Casas, Conserveras, Edificios docentes, Estaciones (Transporte), Haciendas, Palomares, Túneles, Balsas, Cementeras, Ciudades, Cármenes, Escoriales, Fábricas de cerveza, Fábricas de corcho, Jardines, Molinos de mareas, Panaderías, Pueblos (Asentamientos), Puentes, Tonelerías, Diques, Edificios administrativos públicos, Edificios de almadrabas, Edificios socioculturales, Ermitas, Establos, Fuentes, Fábricas de papel, Metalurgias, Muelles de carga, Norias, Obradores, Oficinas, Tejares, Torres, Trapiches, Alfarerías, Alquilerías, Balsas de agua, Bares, Baños públicos, Bibliotecas, Cabañas, Caminos y Carpinterías (IAPH, 2022d).

Esta amplia muestra manifiesta una de las principales diferencias con el proceso de documentación del IPCE: se incluyen elementos que no cuentan aún con un tipo de protección determinado (ni BIC, ni BCG), como pueden ser, por ejemplo, la Fábrica de Electricidad La Aurora, en Puente Genil, Córdoba, o el Conjunto Minero del Cerro del

Hierro en Sevilla. De esta manera se catalogan los bienes, paisajes y saberes que forman parte del patrimonio de la comunidad, que han sido estudiados y documentados (resultados que se muestran en la sección Fuentes de Información de cada ficha) y sobre los que puede trabajarse para llegar a ser protegidos por los mecanismos para ello dispuesto, y no solo los que ya lo han sido, como en el caso de los inventarios y catálogos del Instituto Nacional. En cuanto a la ficha que acompaña cada uno de los resultados, tanto en la Guía como en el mapa interactivo del IPCE, en ellas se detallan las características del elemento en cuestión. No obstante, cada uno expone de modo diferente la información. Si se toma por ejemplo el paisaje minero de Linares – La Carolina, recogido en ambas herramientas, y se analizan sus fichas, se hace evidente el carácter y la intención de cada una. Mientras que la ficha del IPCE presenta datos técnicos como la referencia catastral, titularidad, propiedad, información patrimonial (tipo de protección, cronología, elementos constitutivos, clasificación), sector y actividad a la que pertenece, así como la categoría; breves descripciones históricas y tipológicas, estado de conservación y referencias bibliográficas y fotográficas; la ofrecida por la guía es menos estricta en cuanto a parámetros académicos, incluyendo una breve descripción del sitios (que propone como ruta), y enlaza a elementos cartográficos, documentos, otros bienes de interés en la zona y a las entradas oficiales del patrimonio de los territorios que componen esta zona: Baños de la Encina, Linares y La Carolina. La sección de documentos es la más interesante de todas pues aporta no solo un díptico con los datos básicos necesarios para un recorrido consciente del área, sino también un folleto de diez páginas con toda la información pertinente a esta ruta, abarcando historia, significación patrimonial, fuentes bibliográficas y enlaces web. Ello demuestra que ambas soluciones son efectivas. La primera como un reporte técnico mucho más compacto y adecuado para un estudio directo del bien (paisaje o costumbre, en su caso) y que puede servir de modelo para el desarrollo de inventarios o mapas del mismo tipo. La segunda, sin faltar a la rigurosidad científica, es una solución que puede ser utilizada más allá de los ámbitos académicos o institucionales, pues al plantear (y explicar) rutas, enlazar a otros sitios de interés relacionados a tema, y dar una breve explicación histórica del fenómeno, se abre a un público menos especializado, pudiendo ser muy útil en cuestiones de difusión.

Esta interacción con todos los actores que influyen en el patrimonio es algo que también se toma en cuenta en la labor de documentación del IAPH. Con la instauración de la Red de Agentes Informantes del Patrimonio Cultural, se vincula efectivamente las instancias

gubernamentales con agentes académicos y sociales del patrimonio. En ella se incluyen todas las consejerías, museos, ayuntamientos, diputaciones y centros de interpretación en tanto instituciones competentes en el ámbito patrimonial, así como universidades, grupos y centros de investigación o empresariales (sector productivo, artesanal, agrícola, etc.), tanto como la sociedad civil en todos los niveles de relación con la gestión, tutela y compromiso. De este modo, se puede

mejorar de forma colaborativa la información sobre el patrimonio cultural que se difunde a través de la Guía Digital del Patrimonio Cultural de Andalucía así como actualizar y dar continuidad al Atlas del Patrimonio Inmaterial de Andalucía y al Registro de Paisajes de Interés Cultural de Andalucía fomentando la participación social en su acrecentamiento de acuerdo con la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Inmaterial (Unesco, 2003) y el Convenio Europeo del Paisaje (Consejo de Europa, 2000) respectivamente (IAPH, 2022n).

Hasta mayo de 2022 la Red cuenta con 20130 agentes: treinta y cuatro de la administración pública, nueve académicos, veintiséis de la sociedad civil y siete empresariales, que han cubierto patrimonio mueble e inmueble, así como inmaterial y paisajes culturales (IAPH, 2022b). Otros proyectos de documentación que lleva actualmente el IAPH son mucho más variados en temática, pero afectan transversalmente al universo industrial. Uno de los más relevantes en la actualidad y directamente relacionado al universo industrial es PITGUADIANA, programa de estudio y gestión del patrimonio industrial transfronterizo de la eurociudad del Guadiana (llamado así el conjunto formado por los municipios de Ayamonte en Huelva y Vila Real de Santo António y Castro Marim en Portugal). En este caso se persigue crear un registro abierto de los bienes inmuebles vinculados al proceso industrial de la zona; generar análisis, modelos y nuevos conocimientos sobre el proceso de industrialización; trazar directrices para el desarrollo de turismo sostenible de este patrimonio industrial de frontera; y difundir la metodología y resultado de la investigación y el proyecto para acercar a la comunidad científica a este novedoso proyecto (Ferreira, 2022). Asimismo, existen otros que complementan el trabajo de la Guía, como el Proyecto LAPat: Laboratorio abierto del Patrimonio Cultural de Andalucía, que analiza y desarrolla metodologías participativas en la gestión patrimonial de las ciudades históricas o espacios naturales, promoviendo la filosofía del gobierno abierto y la transparencia institucional,

colaboración y creación de redes con la participación de diferentes agentes (IAPH, 2022l). O los Datos Abiertos del Patrimonio Cultural de Andalucía, que supone la creación del primer portal de datos abiertos enlazados de patrimonio cultural en el país (IAPH, 2022f, 2022e; Junta de Andalucía, 2022b) y que, junto al Atlas del Patrimonio Inmaterial de Andalucía, el proyecto de Patrimonio Mueble Urbano y el Registro de Paisajes de Interés Cultural de Andalucía, entre otros, componen una red de documentación y difusión del conjunto patrimonial andaluz, resaltando sus valores y abogando por su reconocimiento institucional y social mediante la identificación, localización, descripción, interpretación y planteamiento de estrategias de gestión y tutela (IAPH, 2022m).

Esta labor se complementa con la ejecución de otros programas de documentación como son el Laboratorio del Paisaje Cultural, que desde 2008 contribuye “al conocimiento y análisis de los valores culturales del paisaje y a identificar los Paisajes de Interés Cultural de Andalucía para desarrollar criterios que apoyen su protección, conservación, difusión y uso” (IAPH, 2022i), y ha desarrollado varios proyectos como la Alianza para la conservación, proyectos laboratorio del paisaje y los recursos culturales en sitios arqueológicos europeos (IAPH, 2022c), el Modelo Andaluz de predicción arqueológica (MAPA) (IAPH, 2022j), o el Registro de paisajes de interés cultural de Andalucía (R-PICA) (IAPH, 2022o), por solo citar algunos. Toda esta información no sería efectiva si no contase con el Repositorio de Activos Digitales del IAPH (ReA), herramienta que la gestiona y difunde. En la actualidad contiene la documentación generada por los proyectos y actuaciones de toda índole llevados a cabo desde la institución, así como su producción científica, contando con 31226 documentos e imágenes de proyectos y actuaciones, 83700 imágenes y vídeos del patrimonio cultural, 677 documentos e imágenes de planificación y estrategia institucional y 1330 publicaciones científica del personal del IAPH (IAPH, 2022p).

Por su parte, el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz (CGPHA), que recoge los bienes culturales de la CC.AA. que están protegidos con el máximo nivel (BIC, Catalogación General) ofrece al público la posibilidad de consultar trece tipologías jurídicas (conjunto histórico, económicas, jardín histórico, lugar de interés etnológico, lugar de interés industrial, monumentos, paisaje pintoresco, relacionadas con creencias religiosas, sitio histórico, sociales y lúdicas, zona arqueológica y zona patrimonial) (Junta de Andalucía, 2022a). En este se recogen veinte bienes y conjuntos pertenecientes al

ferrocarril, entre BICs y BCGs, de toda la comunidad, con su respectiva ficha básica y enlace al BOJA de su declaratoria. Pero el trabajo de la Junta no se circunscribe solo a esto, sino que abarca, en la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte, actividades, actuaciones y proyectos que coadyuven al conocimiento y documentación del patrimonio industrial. Tal fue el proyecto de I+D “Patrimonio Industrial de Andalucía; Análisis, diagnóstico y propuesta de sistematización de la información”, que en 2011 tuvo como objetivo la realización de un registro del patrimonio industrial en la Comunidad que lograra “niveles homogéneos de información para dichos bienes, que contrarreste la situación de dispersión y la disparidad de criterios seguidos hasta el momento en la documentación de este Patrimonio” (Santofimia, 2011, p. 18). Dichos resultados, doscientos sesenta y tres elementos, se encuentran hoy integrados al CGPHA, aunque esta no es una muestra inamovible, sino que

está abierta a la incorporación futura de nuevos elementos de estudio. Alcanzar un nivel de representatividad adecuado depende de continuar, de manera sistemática, el estudio de este patrimonio, incorporando nuevos sistemas, conjuntos o elementos del panorama industrial y recualificando la información de aquellos elementos de los que, por la consulta de nuevas fuentes, se disponga de más documentación (Santofimia, 2012, p. 6).

Asimismo, existe el Catálogo Bibliográfico sobre patrimonio industrial que la Consejería de Cultura y Deporte compiló en 2013 con los fondos documentales del IAPH y, para completar la tríada de herramientas claves para el investigador o interesado, el Portafolio Fotográfico que reúne minas, fábricas y otros elementos de la obra pública andaluza, y que ha sido actualizado en 2018. La realización de proyectos de esta índole, que pueden partir de las instituciones públicas o de centros académicos o, en muchos casos, de la labor conjunta de ambos es, en un esquema piramidal de actuaciones para la documentación, la base que estructura todo accionar posterior. Durante los últimos cuarenta años, sobre todo desde finales del siglo pasado y lo que va de este, la labor de centros e investigadores universitarios ha sido la espina dorsal de muchos proyectos que han impulsado el interés, rescate e intervención positiva en, sobre todo, los bienes y paisajes del patrimonio industrial. Estudiosos como Inmaculada Aguilar Civera de la Universidad de Valencia, Domingo Cuéllar de la Universidad Rey Juan Carlos y RENFE, Eusebi Casanelles, director del Museo de la Ciencia y de la Técnica de Cataluña

(MNACTEC) de 1982 a 2018, Julián Sobrino Simal de la Universidad de Sevilla o Pilar Biel de la Universidad de Zaragoza, son algunos de los estudiosos de “lo industrial” que han aportado un cúmulo de conocimientos que traspasan el marco meramente teórico y se utilizan en posteriores investigaciones o planes de actuación sobre este patrimonio.

En su artículo de 2014, Pilar Biel reseñaba las acciones en torno al patrimonio ferroviario zaragozano, examinando cuestiones como catálogos, herramientas de protección y la importancia de investigar, difundir y conservar estos bienes. En este análisis señala que en todos los niveles (nacional, autonómico, local) existen herramientas y se han realizado acciones, conjuntas o por separado, para poner en valor y conservar el ferrocarril como patrimonio, pero que en muchos casos sigue sin ser una solución completa. Detecta incluso que el Sistema de Información del Patrimonio Cultural Aragonés (SIPCA), en el que se ha volcado el inventario del patrimonio industrial de Aragón – que recoge la totalidad de los bienes industriales y de obra pública del siglo XIX y hasta la década del setenta del XX – que aún

no recoge la complejidad y la variedad de los bienes inventariados relacionados con el patrimonio ferroviario aragonés (...) Los bienes ferroviarios se clasifican como obra pública y arquitectura doméstica (para el caso de los barrios ferroviarios), y, en el apartado de tipo de bien, los ferroviarios están registrados como almacenes ferroviarios, apeaderos, casetas de guardabarreras, depósitos de locomotoras, edificios de explotación ferroviaria, edificios de guardagujas, edificios de viajeros (ferrocarril), estación ferroviaria, fosas de taller ferroviario, infraestructuras de transporte terrestre, placas giratorias (infraestructuras ferroviarias), puentes, talleres ferroviarios y túneles de ferrocarril. Esta variedad tipológica entiende el bien, en este caso la estación ferroviaria, como un conjunto de elementos (Biel, 2014, pp. 71–72).

De la misma manera, al analizar el quehacer de la administración en cuanto a la tutela del ferrocarril, advierte que no se aprecian todos sus valores y que la noción de paisaje ferroviario sigue sin ser asimilada y las actuaciones para su protección insuficientes. Es esta una de las principales ventajas de la investigación académica sobre el estudio y la gestión de un patrimonio relativamente nuevo, la constante retroalimentación con los organismos involucrados, aportando rectificaciones o soluciones sobre la marcha, así

creando un mecanismo más eficiente para su gestión. Esta cuestión de la materialidad del patrimonio ferroviario, una vez se traspasa la etapa inicial de la catalogación e inventario de los bienes de empresas, comunidades y sitios, es en la actualidad uno de los puntos focales de los análisis que buscan atravesar transversalmente la cuestión del ferrocarril. Refiriéndose a la complejidad del estudio del ferrocarril, López García (1999) expone que:

1º) Se trata de un sistema lineal de gran longitud con numerosas obras de fábrica y material rodante.

2º) Es también un sistema aparentemente unitario pero que ofrece una gran variedad:

- por sus funciones: mineros; industriales; económicos estratégicos.

- por sus características formales: distintos anchos de vía.

3º) Convivencia de un patrimonio activo con el no activo.

4º) Infraestructura en constante renovación por muy distintos motivos a lo largo de su historia (M. López, 1999, p. 1027).

Así intentaba englobar algunas de las aristas en que puede desdoblarse su estudio. De hecho, en cuestiones de documentación, la infraestructura básica, obras de fábrica y material rodante que menciona han sido los grandes protagonistas. Aunque como se ha visto, se carece aún de un esfuerzo común en todo el país (lógicamente dividido en cada una de sus regiones), para registrar incluso estas partes más “notables” del patrimonio industrial – no olvidemos que desde el principio fueron las estaciones y las locomotoras parte integrante de la noción de “lo industrial” – o aún ni siquiera se empieza, como en Navarra o La Rioja (Biel, 2014), se hace necesario en aquellas comunidades donde se haya adelantado el proceso seguir avanzando en su estudio. En este sentido, las investigaciones emanadas de las universidades andaluzas han servido en gran parte para el accionar posterior de centros como el IAPH para la ampliación de su rango de acción. Tal es el caso de la Universidad de Sevilla y, en años recientes, estudios en torno al uso de las nuevas tecnologías para entender este patrimonio y su relación con el territorio. La labor de Patricia Ferreira en especial, es uno de los ejemplos actuales de la incorporación de nuevas metodologías para entender en su totalidad el patrimonio industrial en general, y el ferroviario en particular. En 2014 presentaba un estudio sobre las cualidades del paisaje ferroviario y como podía ser intervenido desde los estudios patrimoniales,

estableciendo cuatro categorías a las que denomina geoexperimentales: el paisaje desde la estación (paisaje geo-estación), el paisaje desde el tren (paisaje geo-tren), el paisaje desde el espacio intermedio (paisaje geo-intermedio) y el paisaje digital o virtual (paisaje geo-digital) (Ferreira, 2014). Con esta disección se intentaba reflexionar sobre cómo no solamente puede configurarse un panorama del ferrocarril desde las líneas, estaciones o locomotoras, sino también en la conjunción de estas en el propio desarrollo del viaje y como, con el uso de las tecnologías se puede recrear, hasta cierto punto estas experiencias. En esta línea se encuentra su propuesta de creación de un Sistema de Información Geográfica (SIG) para el estudio del ferrocarril andaluz (Ferreira, 2013, 2015). Para ello propone un SIG histórico que “permite manejar fuentes textuales, tabulares, cartográficas, fotográficas y visuales de un hecho histórico, o de un proceso histórico, desde que compartan la misma ubicación geográfica” (Ferreira, 2013, p. 97). Para ello propone una metodología que parte de la recopilación de la información sobre el ferrocarril andaluz en datos espaciales, cartográficos, económicos, etc., y creando una base de datos específica que asegura una visión holística del fenómeno. Según cuatro las etapas que propone para el desarrollo del plan, este proceso cubriría las dos primeras, siendo la segunda cuando “se crean las visualizaciones con el entrecruzamiento de datos por medio de capas y de esta forma es cuando se obtiene la visualización de las distintas dimensiones que afectan al territorio a distintas escalas” (Ferreira, 2013, p. 98). A ello le seguiría una tercera etapa de diseño de planes de actuación y una conclusiva donde se contempla no solo su implementación sino también su difusión a todos los públicos interesados. Sin embargo, esta investigadora señala que para poder realizar esta labor se debe crear antes una Infraestructura de Datos Espaciales (IDE), que recopile la información sobre el ferrocarril que todavía se encuentra muy dispersa en bibliotecas, museos, archivos (como el AHF, el General de la Administración de Alcalá de Henares o el General de Andalucía), dato que refuerza la necesidad de crear un inventario o base de datos comunitaria bien documentada que pueda luego integrarse a un inventario nacional, tarea que se contempla dentro del PNPI. En vistas de que en la actualidad no existe este banco de información unificado, la propia autora ha creado un blog personal donde pone a disposición del interesado herramientas, información y rutas de acceso a los datos que ha consultado. Esta es una opción a la que han recurrido varios investigadores del tema, siendo el blog del director del Museo Vasco del Ferrocarril Juanjo Olaizola, Historias del tren, otro de los ejemplos relevante. Aquí el autor compila historias y datos interesantes, mientras mantiene un diálogo abierto con el público.

Existen también iniciativas fuera de las instituciones académicas y gubernamentales para ir paliando estas necesidades. Como se advierte anteriormente, las sociedades *amateurs* representan en el universo del patrimonio industrial uno de los focos de actividad más activos y en el caso español no lo es menos. Así aparece, por ejemplo, la Federación Castellano Manchega de Amigos del Ferrocarril que en enero de 2022 creó un Inventario del Patrimonio Ferroviario Protegido en España en el que se contempla tanto aquellos elementos protegidos por la legislación nacional y autonómica, como los Planes Generales de Ordenación Urbana (PGOU) o Planes de Ordenación Municipal (POM) de los Ayuntamientos y las propuestas de estudio o incoación (C. Torres y López, 2022). Un dato interesante es que es un inventario abierto al público, donde se invita a rectificar o añadir información si así se detecta. En este caso la ficha aporta datos muy resumidos (ver Anexo 6) que anotan el nombre por el que se conoce, la Comunidad a la que pertenece, la categoría de protección que ostenta, la normativa que la respalda y otros datos de interés, en el caso que sea necesario. Estos esfuerzos en conjunto tributan a un futuro donde la tutela del patrimonio industrial en general pudiera ser un ejercicio muy completo. En la actualidad, si bien muchos aspectos pueden estar sujetos a mejoras, no deja de ser una labor meritoria. Desde el IPCE se han realizado, al amparo del PI, una serie de actuaciones sobre el patrimonio industrial que demuestra su heterogeneidad y extensión. Así aparece, por ejemplo, el Estudio del paisaje de la industria azucarera de la Vega de Granada. Según expone Salmerón (2016) esa actuación se motiva en el hecho de que la Vega no es un paisaje vivo en tanto no es ya productivo en el escenario de la producción de azúcar de remolacha, del que podría considerarse un paisaje vestigio. Sin embargo, esta representa un enclave donde se dan cita varias obras de la arquitectura fabril (chimeneas, torres alcoholeras, talleres, etc.) que testiguan la presencia de los quince ingenios industriales que se articulaban en un espacio productivo y agrario conectado por el ferrocarril. Este estudio recoge un total de quince azucareras sobre las que realiza un detallado análisis:

1. Ingenio de San Juan (Granada) 1882/1904-1905 (construcción/cierre o cese de la producción)
2. Ingenio de San Fernando (Atarfe) 1884/1904-1905
3. Azucarera Nuestra Señora de las Angustias (Granada) 1888-1890/1905-1906
4. Fábrica del Conde de Benalúa (Láchar) 1889-1890/1943.

5. Azucarera San Cecilio (Granada) 1889-1905 Desaparecida en la década de 1960-1970
6. Ingenio Azucarero-Alcoholero Nuestro Señor de la Salud (Santa Fe) 1889-1890/1905-1906
7. Azucarera Santa Juliana (Armillá) 1889/1931-1932
8. Azucarera Nuestra Señora del Rosario (Pinos Puente) 1890-década de 1920
9. Fábrica de San José o de la Bomba (Granada) 1890-1893/1904-1905
10. Azucarera Nuestra Señora del Carmen (Pinos Puente) octubre 1890/1905-1906
11. Fábrica Azucarera-Alcoholera de San Isidro (Granada) 1900-1924/1984
12. Azucarera Nueva del Rosario (Pinos Puente) 1904-1905/1953
13. La Vega, Azucarera Granadina (Atarfe) 1904-1982
14. La Purísima Concepción, Azucarera del Genil (Santa Fe) 1905-1946
15. Azucarera San Pascual (Zujaira, Pinos Puente) 1909-década de 1950 (Salmerón, 2016, p. 165).

De este examen, que se complementa con un estudio integral del área, tanto histórico como geográfico y socio-económico, deriva un diagnóstico y plan de acción que propone varias estrategias. La primera “Posicionamiento y difusión del paisaje de la industria azucarera”, diseña un itinerario cultural “El paisaje industrial del azúcar en la Vega de Granada”, basado en el recorrido de los antiguos tranvías, ejes ferroviarios y carreteras que le recorrían. De este modo se plantean dos itinerarios por Granada, Armillá, Santa Fe y Láchar (opción 1) o Granada, Atarfe y Pinos Puente (opción 2), que, si bien se enfocan en los bienes inmueble y paisajes industriales de las zonas propuestas, toman en consideración puntos relacionados al ferrocarril como estaciones emblemáticas o recorridos por antiguas vías. Con la revisión del PNPI en 2016 se planteaba la necesidad de evaluar el estado real del patrimonio industrial en el país a partir de la información recopilada hasta el momento e intentar completar los objetivos al:

1. Elaborar una lista de los principales elementos de los sectores del patrimonio industrial enumerados en el Plan anterior.
2. Fomentar estudios sobre la historia material de la industrialización

3. Realizar acciones de difusión y de formación para que la sociedad comprenda mejor la importancia del Patrimonio Industrial como un testimonio de la implicación de nuestro país en el proceso industrial y así comprender mejor la historia de los últimos siglos. La difusión ha de servir para visualizar las muchas actuaciones de preservación realizadas
4. Difundir ejemplos de buenas prácticas en la preservación y reutilización del patrimonio industrial
5. Localizar los paisajes industriales más importantes del país e iniciar con las CCAA planes de protección.
6. Fomentar el turismo industrial y difundir ejemplos de regeneración de barrios o de territorios que hayan tenido un impacto positivo (IPCE, 2022c).

Esta serie de tareas que se ha ido cumpliendo poco a poco, sobre todo en lo relativo a la implementación en las Comunidades Autónomas de estudios propios y planes de protección. En el País Vasco, por ejemplo, ya desde 2004 se hacía notar que el patrimonio ferroviario

dentro del difícil y complejo mundo de la arqueología industrial, es (...) el mejor conservado (...) gracias a la labor de preservación y difusión que a iniciativa del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco y la Sociedad Pública Eusko Tren, ha desarrollado el Museo Vasco del Ferrocarril (Olaizola, 2004, p. 751).

Esta labor, paulatina como en todo caso de creación y perfeccionamiento de una institución museística, parte de un inventario (comenzado en 1989) de los bienes e inmuebles del ferrocarril vasco que arrojó no solo valores cuantitativos y cualitativos de este conjunto, sino una situación de peligro que hacía necesaria la intervención y creación de propuestas de protección y gestión. Con la instauración del museo se logra entonces proteger este patrimonio, creando un centro radial para su estudio donde se contempla no solo la tutela, sino también cuestiones como la integración de las comunidades y la inmersión en el modelo turístico de la zona, una de las cuestiones señaladas en la actualización del PNPI. Asimismo, si bien en un primer momento se priorizó la adecuación de estaciones en desuso para uso expositivo y el rescate del parque móvil, la labor se ha ampliado hasta colecciones de los más diversos bienes muebles (relojería,

máquinas de talleres de mantenimiento, cuadros de control, textiles, etc.) y fondos documentales y archivo fotográfico que completan la historia ferroviaria de la región (Olaizola, 2004).

La integración de la praxis tutelar a los modelos turísticos es quizá la solución más beneficiosa en tanto atracción de los diferentes públicos, en la escena contemporánea de las soluciones patrimoniales. Si bien siguen siendo los museos los centros neurálgicos de la salvaguardia y el estudio, generando y exponiendo un cúmulo importante de conocimientos, e imbricando a todos los niveles de enseñanza en su currículum de acciones – sin ir más lejos, el Museo del Ferrocarril de Madrid contempla, además de sus propuestas académicas, una serie de actividades y guías y cómics didácticos para todos los niveles de la enseñanza obligatoria (FFE, 2022j) – las soluciones que consideran las prerrogativas turísticas asociadas a un sitio o región, amplían el rango de acción de las soluciones. Como sucede con el caso de Rio Tinto y el mundo de la minería, en el arco cantábrico se imbrican estas propuestas para no solo la protección y reactivación del patrimonio, sino también para sus enclaves. Como señala Hidalgo (2011):

La puesta en marcha de iniciativas de valorización turística del patrimonio en los Valles Mineros Asturianos ha favorecido la creación de un importante número de recursos turísticos vinculados al patrimonio minero-industrial y ferroviario. Posiblemente Asturias sea el territorio donde se concentren un mayor número de iniciativas de esta naturaleza y, desde luego, donde exista una mayor pluralidad en los modelos de valorización turística aplicados al territorio (museos, centros de interpretación, vías verdes, museo-territorio) (Hidalgo, 2011, p. 76).

En estos diversos proyectos se han dado una amalgama de soluciones que reflejan la amplitud de recursos y medios con los que se puede trabajar el patrimonio industrial. El proyecto Montaña Central, Territorio – Museo (anteriormente Mieres, Territorio - Museo) es una iniciativa que en su génesis partió de la empresa privada, el I+T Consultoría Turística (Hidalgo, 2011), uno de los pocos casos que sucede en España y que contrasta con el modelo británico, por ejemplo; y que propone en un primer momento tres soluciones de tutela y gestión: el Aula de Interpretación del Pozu Espinos, el Aula del Ferrocarril de Loredo y el Centro de interpretación del Poblado Minero de Bustiello. En la actualidad estas propuestas están gestionadas por la entidad pública y han sido

ampliadas con el Centro Pozo Fortuna; el Socavón La Rebaldana; La Panerona de Cenera, Museo Costumbrista Benjamín Pumarada; el Museo etnográfico de Gallegos y el Centro de Interpretación del Hórreo de Güeñu, Bueño (Territorio Museo, 2022b). Con esta pléyade de opciones permite mantener el espíritu de una región industrial por antonomasia, vinculando el accionar de voluntarios con propuestas de investigación y acción y ofreciendo al visitante una visión global de la zona. En específico, el Aula del ferrocarril de Loredó repite los patrones asentados para este tipo de propuesta: se rescata una antigua estación del ferrocarril de vía estrecha de la antigua firma Hulleras de Riosa S.A. (Territorio Museo, 2022a) y se utilizan maquetas y paneles para referencia no solo la historia del ferrocarril con el funcionamiento de la línea o el uso de los diferentes elementos que en las instalaciones se resguardan, sino también la historia del coto hullero. Asimismo, forma parte de la vía verde que se propone como recorrido para la zona y que atraviesa diversos hitos constructivos como túneles, pasos inferiores y superiores o taludes.

Otra oferta de los valles mineros asturianos es el Museo de la Minería y la Industria de Asturias (MUMI) y la Senda Verde del Turón. En ambas propuestas, si bien enfocadas al universo mayor de la minería, se presentan dos modos de gestión del universo ferroviario. En el caso del MUMI, el tren minero recorre un tramo de vía que conecta la galería principal del museo con el socavón de la Mina San Vicente (MUMI, 2022), un recurso muy utilizado para propuestas de este tipo y que mantiene en funcionamiento parte del parque móvil, solución óptima para estos bienes. Por su parte, la Vía Verde, recorre 12,8 kilómetros de la antigua trinchera del ferrocarril minero de la empresa Hulleras del Turón y actúa como hilo vertebrador del patrimonio minero astur, pues partiendo de construcciones ferroviarias (apartaderos, edificios auxiliares), se recorren los pozos de San Inocencio, San Vicente, San José, San Benigno, San Pedro, Santa Bárbara o Espinos, así como construcciones asociadas como hospitales, poblados socavones, etc. (Hidalgo, 2011; S.A.U., 2022). Otro ejemplo de recuperación de recursos ferroviarios dentro del universo minero es el Ciclo-Raíl de la Montaña Palentina (como se conoce toda esa zona), que recorre doce kilómetros del antiguo trazado ferroviario entre Mudá y Salinas de Pisuerga y comunica con dos vías, la de San Cebrián de Mudá y la de Cillmayor (Camping Valderrible, 2017). Esta iniciativa partió en 1997 de la Federación de Asociaciones para el Desarrollo de la Montaña Palentina (ADEMPA), y su estación principal en Salinas fue declarada por la Junta de Palencia como instalación de utilidad pública e interés social

por su apoyo al desarrollo turístico de la localidad y de toda la comarca (Corresponsal La Robla, 2006). La presencia e importancia de estas asociaciones de interesados en el tema, de probada eficacia tanto en la ejecución de proyectos como en lograr la aprobación de ambiciosas empresas, suponen para el ámbito del patrimonio industrial no solo el planteamiento de novedosas soluciones como el ciclo-raíl, sino incluso de otras más tradicionales, pero no menos meritorias. Así, en El Bierzo, de entre las propuestas de gestión de los diversos recursos que allí se encuentran, resalta el Museo del Ferrocarril de Ponferrada que nació de un diseño de la Asociación Berciana de Amigos del Ferrocarril y fue posteriormente ejecutado por la administración pública (Hidalgo, 2011) y que significó la rehabilitación de la estación y la construcción de una lonja para almacenar las locomotoras que se habían adquirido para el proyecto. En la actualidad cuenta con recursos como el archivo y biblioteca, además de ser centro activo para las actividades y divulgación ferroviaria (Junta de Castilla y León, 2022b).

Quizá una de las iniciativas que partió en su momento de las instancias administrativas pero que se ha ampliado a todas las esferas de actuación pertinentes son las vías verdes. Resultado del Inventario de Vías Férreas en Desuso y de un ambiente legal y académico favorable (anteriormente referido), la Red de Vías Verdes es hoy una solución parcial la gestión de los miles de kilómetros de vías ferroviarias que podrían desaparecer, perdiendo incluso la huella de su trazado. En la actualidad se extiende por alrededor de 2700 kilómetros e involucra a diversas entidades en diferentes esferas de actuación: el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, el Ministerio de Fomento (por medio de ADIF), el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, las Comunidades Autónomas, Diputaciones, y la administración local, siendo estos últimos los encargados de la puesta en marcha, mantenimiento y gestión de las vías (FFE, 2018). Aun así, existen todavía problemas de conectividad entre vías o infraestructuras, homogeneización de la señalética, promoción, etc., además de 5000 kilómetros en desuso, susceptible a ser trabajados o aun sin donar por ADIF, que podrían incorporarse al proyecto.

En 2010 Cuéllar señalaba que, en España, aunque no se cuente aún con inventarios que organicen todas las acciones en pro de la gestión, protección y puesta en valor del patrimonio industrial asociado al transporte (el ferrocarril uno de ellos), existe un volumen importante de “expedientes de incoación de muchos elementos ferroviarios como bienes de interés cultural, en la mayor parte de los casos sin concluir desde hace varias décadas” (D. Cuéllar, 2010, p. 10); así como que los museos y centros afines se

centran en la preservación y estudio del material rodante y algunos edificios históricos, sin desarrollar una mirada territorial que amplíe el rango de acción de estas instituciones. Lo analizado hasta el momento parece confirmar esta aseveración, haciendo necesario señalar que no existen tampoco entidades interregionales, por ejemplo, que suplan esta necesidad de relación del territorio y sus potencialidades. Sin embargo, las propuestas académicas y de gestión que también se han visto, señalan un proceso de extensión, paulatino y comedido, pero a todas luces bien encaminado, para suplir esta carencia y abrir nuevas rutas al estudio, documentación y tutela del patrimonio industrial en su conjunto, y ferroviario en específico.

3.3.3. Cuba: documentación y praxis tutelar

Diferente es la realidad que ofrece el caso cubano para la documentación y praxis tutelar del patrimonio ferroviario. En la Isla, como se ha visto, el organismo encargado de declarar los bienes patrimoniales y de su gestión es el Consejo Nacional de Patrimonio Cultural, adscrito al Ministerio de Cultura. Esta entidad realiza su labor bajo la Ley No. 1, Ley de Protección al Patrimonio Cultural del 4 de agosto de 1977 y el Decreto Ley no. 118 del Consejo de Ministros, del 3 de noviembre de 1983. De acuerdo a estas herramientas legales y a la legislación internacional, los bienes se agrupan en: Patrimonio de la Humanidad (declarados por la UNESCO) y Patrimonio Monumental (dividido en Monumentos Nacionales, Monumentos Locales y Zonas de Protección). Bajo estas categorías se protegen algunos ejemplos que en este estudio se consideran genéricamente patrimonio ferroviario, pero que a instancias del Consejo de Nacional de Patrimonio son recogidos en diferentes categorías, atendiendo, generalmente, al criterio de valor histórico por su relación con los sucesos que la narrativa oficial ha determinado importantes para la demarcación de un pasado ilustre en la construcción del concepto e imagen de lo que ellos definen como “Revolución” y, en menor medida y más recientemente, valores asociados al universo constructivo o industrial. Lo anterior hace muy difícil, al menos desde un mero estudio de los documentos declaratorios y fichas de información disponibles a consulta (la información pública sobre esto es muy limitada), establecer relaciones entre los bienes protegidos y aquello que los unifica como patrimonio industrial ferroviario, separándolos, además, por características determinadas en cada uno de los casos. En la Resolución No. 3 de 10 de octubre de 1978, de la Comisión Nacional de Monumentos (ver lista completa en Anexo 7), se declaran patrimoniales masivamente los “centros históricos urbanos, construcciones y sitios de notable valor histórico,

arquitectónico o artístico que representan parte esencial del patrimonio cultural del pueblo cubano” (Resolución No. 3, de 10 de octubre de 1978, 1978, p. 1). Así pasaron a estar protegidas dentro de la nueva legislación “revolucionaria” las siete primeras villas fundadas en el siglo XVI:

1. Nuestra Señora de la Asunción de Baracoa (1512)
2. San Salvador de Bayamo (1513)
3. Santísima Trinidad o La Trinidad (1514)
4. Sancti Spíritus (1514)
5. San Cristóbal de La Habana (1514)
6. Santa María del Puerto Príncipe (1514)
7. Santiago de Cuba (1515)

Estas se protegen atendiendo a las categorías de importancia histórica, arquitectónica y “legendaria” como valor patrimonial. Asimismo, se preservan casas natales de próceres de diferentes periodos del proceso independentista y guerra “revolucionaria”, construcciones militares de diferentes épocas, plazas, iglesias o enclaves de batallas importantes, todas referidas en su importancia a hitos históricos señalados por y para el proceso de construcción identitaria del nuevo estado que se configuraba. En el caso de bienes o sitios relacionados de algún modo al ámbito industrial, la casuística no es diferente. El Ingenio Triunvirato, en Matanzas y La Demajagua, antigua hacienda e ingenio del prócer de la independencia Carlos Manuel de Céspedes, ubicado en Manzanillo, son los dos únicos ejemplos que en este primer impulso son protegidos, sin embargo, reza en el documento esta justificación:

Triunvirato: Antiguo ingenio matancero donde se produjo uno de los primeros y más notables alzamientos de esclavos del siglo XIX. Se encuentra en el municipio de Limonar, en la provincia de Matanzas (...)

La Demajagua: Sitio histórico en el municipio de Manzanillo en la provincia Granma, donde se dio comienzo a las guerras libertadoras cubanas por el Padre de la Patria (Resolución No 3, de 10 de octubre de 1978, 1978, p. 3/4).

Es decir, se proclaman ambos sitios notorios y dignos de ser protegidos en tanto fueron enclaves de actos del proceso independentista, dejando a un lado su valor intrínseco como instalaciones industriales centenarias. Esta proclamación es, no obstante, a su claro deje

político, solo un primer acercamiento al bien, que, como sanciona el segundo resuelto del documento, debe investigarse, delimitarse y estudiarse. Así podría esperarse que en la ficha técnica de la declaratoria se recogieran más datos y se detallara a fondo las características de estos sitios. Pero no es el caso, al menos en la información que está disponible al público general (se presume que existan fichas mejor elaboradas y con explicación más extensa, pero se ha contactado al CNPC y no se ha dado acceso a su archivo). Solo se repite en las escuetamente en los recursos online los datos de la resolución, y se dirige a esta, bajo el título de Declaratoria Múltiple, como ficha de resolución acreditativa. Para el caso del ingenio Triunvirato se presenta:

Provincia	Matanzas
Municipio	Limonar
Código	409001
Declaratoria	Monumento Nacional
No. Resolución	3
Fecha de Resolución	10/10/1978
No. Gaceta	82
Clasificación(es)	Construcción Industrial, Sitio histórico
Valor	Histórico
Publicaciones	Bohemia, Granma
Síntesis Histórica	Antiguo ingenio matancero donde se produjo uno de los primeros y más notables alzamientos de esclavos del siglo XIX.
Dirección	Juan Gualberto Gómez, No. 3884. Coordenadas: X 344,8; Y 344,9.

Uso original	Ingenio
Uso actual	Monumento
Propiedad	Estatad
Resolución	Res 003 Declaratoria múltiple.pdf

Tabla 7. Ficha de Declaración del Ingenio Triunvirato. Fuente: CNPC (2018b)

Por su parte, La Demajagua es presentada como:

Provincia	Granma
Municipio	Manzanillo
Código	330601
Declaratoria	Monumento Nacional
No. Resolución	3
Fecha de Resolución	10/10/1978
No. Gaceta	82
Fecha de Gaceta	10/11/1980
Clasificación(es)	Sitio histórico
Valor	Histórico
Síntesis Histórica	Lugar donde Carlos Manuel de Céspedes y otros patriotas iniciaron, el 10 de octubre de 1868, la guerra de independencia contra la dominación española. Actualmente este sitio es el Museo Parque Nacional La Demajagua.

Dirección	Campechuela, No. 4776. Coordenadas: X 180; Y 464.
Uso original	Ingenio
Uso actual	Monumento
Propiedad	Estatal
Resolución	Res 003 Declaratoria múltiple

Tabla 8. Ficha de Declaración del Ingenio La Demajagua. Fuente CNPC (2018d).

Dos cosas son notables en la comparación de estas fichas. Uno: aunque generalmente refieren la misma información, no son completamente uniformes en tanto campos como publicación o fecha de publicación en Gaceta Oficial de la República varían de bien a bien. Dos: solo en uno de los dos ingenios (Triunvirato) se ha reconocido y clasificado como sitio industrial. Si bien el valor atribuido a ambos es solamente histórico, justificado como se anotaba, en la necesidad de creación y protección del pasado histórico revolucionario de la narrativa oficial, al menos uno de los primeros dos ejemplos de sitios industriales se reconoce como tal. Después de esta primera declaratoria, y sobre todo en las décadas de los ochenta y noventa, le siguieron otras de ejemplos industriales, reconocidos en diversos grados entre las tres categorías disponibles: Monumento Nacional (MN), Monumento Local (ML) o Zona de Protección (ZP). En la primera de estas se recogen:

Bien	Categoría	Fechas de Resolución/en Gaceta Oficial	Clasificación	Valor patrimonial	Uso original/ actual
Torre del antiguo Ingenio Manaca - Iznaga	Monumento Nacional	R. 31/12/1981 G. 14/01/1982	Construcción industrial	Histórico, Ambiental	Torre / Torre, Mirador
Ruinas del antiguo Cafetal Angerona	Monumento Nacional	R. 31/12/1981 G. 14/01/1982	Construcción industrial	Histórico, Ambiental	Cafetal / Monumento

Antiguo Ingenio Alejandría	Monumento Nacional	R. 31/12/1981 G. 14/01/1982	Construcción industrial	Histórico, Ambiental	Ingenio / Monumento
Valle de los Ingenios	Monumento Nacional	R. 15/10/1989 G. 18/10/1989 (Declarado Patrimonio de la Humanidad en 1988)	Construcción industrial, sitio natural	Histórico, Natural	Polifuncional
Estación de Fesser, Guanabacoa	Monumento Nacional	R. 30/01/1990 (según se recoge en (Tartarini, 2016, p. 82) pero no existe constancia explícita de esta declaración en las fuentes oficiales)	-	-	-
Tren blindado de Santa Clara	Monumento Nacional	R. 30/01/1991 G. 06/02/1990 (posible errata en la ficha de inscripción)	Sitio histórico	Histórico	Línea férrea / Museo
Conjunto de ruinas de cafetales franceses	Monumento Nacional	R. 30/12/1991 (Declarado Patrimonio Mundial en 2000)	Sitio arqueológico	Histórica, Ambiental, Natural	Cafetal / Monumento

Estación de Ferrocarril de Cienfuegos	Monumento Nacional/ Zona de Protección (información en conflicto con lo recogido en la Resolución de 09/11/2009 que asume esta declaración)	R. 17/04/1995	-	-	Estación/ Estación
Locomotora La Junta	Monumento Nacional	R. 31/08/1998	Objeto histórico	Histórico	Labores de zafra / Exposición
Estación de Manzanillo	Monumento Nacional	R. 08/10/1999	Sitio histórico	Histórico	Plaza / Plaza
Batey del antiguo Central Cunagua	Monumento Nacional	R. 07/08/2000	Sitio urbano	Histórico, Arquitectónico Ambiental	Habitacional / habitacional
Estación de Ferrocarriles Cristina	Monumento Nacional	R. 02/11/2002	Construcción civil	Histórico, Arquitectónico Ambiental	Estación / Museo
Estación Central de Ferrocarriles de La Habana	Monumento Nacional	R. 12/11/2002	Construcción civil	Histórico, Artístico, Ambiental, Arquitectónico	Estación / Estación

Locomotoras a vapor	Patrimonio Cultural de la Nación (no se especifica categoría)	R. 30/01/2004			
Torrefactora de café Regil	Monumento Nacional	R. 18/04/2006	Construcción industrial	Histórico	Fábrica / Fábrica
Sistema de acueductos históricos de La Habana	Monumento Nacional	R. 20/11/2007	Construcción industrial	Histórico	Acueducto / Acueducto
Planos inclinados de Pinares de Mayarí	Monumento Nacional	R. 20/11/2007	Construcción industrial	Industrial	Minería/ Minería
Central y Batey Jaronú	Monumento Nacional	R. 29/09/2008	Construcción industrial	Arquitectónico industrial, Histórico	Central y Batey / -
Estación de Sagua la Grande	Monumento Nacional	R. 30/12/2011 (según se recoge en (Tartarini, 2016, p. 107) pero no existe constancia explícita de esta declaración en las fuentes oficiales)	-	-	Estación/ Estación
Ruinas de las primeras plantaciones	Monumento Nacional	R. 11/09/2012	-	Natural	-

cafetaleras al sudeste guantanamero					
Ingenio El Oriente	Monumento Nacional	R. 03/12/2012	Construcción industrial	Arquitectónico Histórico	Ingenio / -
Estación de los Ferrocarriles Unidos	Monumento Nacional	R. 10/12/2012 (según se recoge en (Tartarini, 2016, p. 100) pero no existe constancia explícita de esta declaración en las fuentes oficiales)	-	-	Estación ferroviaria/ Estación de autobuses
Estación de Sabanilla	Monumento Nacional	R. 10/12/2012 (según se recoge en (Tartarini, 2016, p. 99) pero no existe constancia explícita de esta declaración en las fuentes oficiales)	-	-	Estación ferroviaria/ Ruinas
Estación del Ferrocarril Eléctrico	Monumento Nacional	R. 10/12/2012 (según se recoge en	-	-	Estación ferroviaria/

		(Tartarini, 2016, p. 101) pero no existe constancia explícita de esta declaración en las fuentes oficiales)			Estación de autobuses
Puente giratorio de Matanzas	Monumento Nacional	R. 10/12/2012 (según se recoge en (Tartarini, 2016, p. 140) pero no existe constancia explícita de esta declaración en las fuentes oficiales)	-	-	-

Tabla 9. Listado de Monumentos Nacionales declarados y protegidos en Cuba. Autoría propia a partir de información archivada del CNPC.

Esta lista podría incluir, además, dadas las características de los bienes, y su declaración como Monumento Nacional:

1. Antiguo cafetal La Indiana. Monumento Nacional por Resolución del 26/07/1985, publicada en la Gaceta Oficial de 16/09/1985. Pero no quedan restos materiales a la vista, no ha sido intervenido arqueológicamente e incluso su localización es difícil (Radio Guantánamo, 2018). En su lugar solo queda una tarja que marca el sitio aproximado de donde se realizó la batalla por la que se le confiere la “protección patrimonial” y que lo designa Monumento.

2. Ingenio La Ignacia. Monumento Nacional por la Resolución del 08/05/1996. Como en el caso anterior, no quedan restos ni se ha intervenido arqueológicamente, perdurando solo una placa conmemorativa en su lugar.
3. Lecturas de tabaquería. Declaradas Patrimonio Cultural de la Nación por la Resolución 16/2012. Su valor se señala como “muestra del diálogo cultural permanente entre obreros de la industria tabacalera y la sociedad que lo circunda, reconocidas como una importante expresión del patrimonio cultural inmaterial de la nación” (Resolución No. 16/2012 Del 20 de noviembre de 2012, 2012, p. 1), pero es innegable su conexión con el universo industrial, en el que se origina, y del que es uno de los pocos casos reconocidos de patrimonio inmaterial. Podría considerarse como un caso especial de patrimonio industrial, necesitando un estudio enfocado en esta relación.

Asimismo, es de notar la existencia de varios detalles relevantes dentro de estos bienes protegidos. En primer lugar, la fecha de la declaratoria del Valle de los Ingenios y su incongruencia con la declaratoria de la UNESCO (como MN en 1989 y como patrimonio de la Humanidad en 1988). Ello se cita en la resolución de la Comisión, aclarando:

Por un error involuntario el Valle de los Ingenios no aparece en la relación de edificaciones, sitios y centros históricos aprobados por la Comisión Nacional de Monumentos que se relacionan en la Resolución No. 3 de fecha 10 de octubre de 1978 [por lo que se resuelve] Declarar Monumento Nacional el Valle de los Ingenios en el municipio de Trinidad, Provincia de Sancti Spiritus y que forme parte del conjunto que se declara en la Resolución No. 3 de 10 de octubre de 1978 (Resolución No. 3A, Del 15 de octubre de 1989, 1989, p. 1).

Así se “soluciona” esta aparente incoherencia que, de acuerdo a la designación efectiva de la UNESCO, bastó para corregir el error. Otro dato que resalta, es la nominación del parque de locomotoras de vapor como Patrimonio Cultural de la Nación y no como Monumento. Hasta la actualidad, esta designación ha sido dada solo a los elementos del patrimonio inmaterial protegidos, y contrasta con la proclamación de la locomotora “La Junta”, que en 1998 fue designada MN, sentando así un precedente. Además, es la única resolución donde se especifica el grado de protección de los bienes (se entiende que un

MN tiene grado I), dividiendo el total de locomotoras en 84, que tendrían Grado I, y el resto Grado II (Resolución No. 002/2004, Del 30 de enero de 2004, 2004).

Otros aspectos a señalar del proceso de documentación son:

1. Para la justificación del Tren blindado de Santa Clara, no se menciona la pertenencia ni papel de la línea y las locomotoras al conjunto ferroviario nacional (Resolución No.82 Del 30 de enero de 1990, 1990).
2. Para el Batey del antiguo Central Cunagua se señala expresamente la relación de la industria azucarera con el asentamiento y evolución urbanística y tipológica de este tipo de asentamiento: “Desarrollados alrededor de los nuevos centrales azucareros, los llamados bateyes, proliferaron por toda la Isla convirtiéndose, aquellos que han perdurado, en valiosos exponentes de la arquitectura en madera y el urbanismo de la época” (*Resolución No. 172 Batey Del Antiguo Central Cunagua*, 2000, p. 1); y aun así no se clasifica ni se atribuye valor industrial.
3. Similar es el caso del Conjunto de ruinas de cafetales franceses, donde se anota expresamente la significación de estos enclaves dentro del proceso industrial del café en la Isla (Resolución No. 99, del 30 de diciembre de 1991, 1991), y quedando estructuras cuasi funcionales y reconocibles, se clasifican estos enclaves solamente como sitios arqueológicos de valor ambiental y natural.
4. El Sistema de acueductos históricos de La Habana, aun con clasificación de construcción industrial, y siendo la primera obra hidráulica de envergadura de la América Hispana, son solo reconocidos en su valor histórico. Además, es la única resolución en la que se aclara que los bienes a este perteneciente que se hayan movido de su lugar de origen contarán con la misma protección que el resto del sistema (*Resolución No. 202 Sistema de Acueductos de La Habana*, 2007).
5. La estación de Manzanillo se reconoce como sitio histórico en tanto fue donde se asesinó a Jesús Menéndez, dirigente de asociación obrera en la década de los 40 (Resolución No. 159, Sitio Histórico donde fue asesinado Jesús Menéndez en la Estación de Ferrocarriles de Manzanillo, 1999), señalando erróneamente su uso como plaza (por ser este el sitio exacto de la muerte de Menéndez); pasando por alto una recogida adecuada de los datos.

El único sitio declarado expresamente como construcción industrial con valor industrial son los Planos Inclinados de Pinares de Mayarí, en la provincia de Holguín. Según la

resolución oficial este complejo de estructuras ferroviarias dentro del limitado ámbito minero cubano es:

una reliquia tecnológica, que mantuvo su funcionamiento por un siglo [y] posibilitó la puesta en marcha de un tren minero montaños para el traslado del mineral por una pendiente de 4,6 kilómetros de largo [siendo] ejemplar de una tipología única en el patrimonio minero de Cuba y excepcional para toda la región (*Resolución No. 203, Planos Inclinados de Pinares de Mayarí. Holguín., 2007, p. 1*).

Esta apreciación y valoración como patrimonio industrial a un elemento componente del universo ferroviario (o a cualquier elemento patrimonial) solo se ha visto una vez antes, en la estación de Morón, Ciego de Ávila (recogida más adelante); y resalta además que la declaración incluye también a los bienes muebles que formaron parte del sistema y que han sido relocalizados. Del mismo modo, es necesario resaltar que esta es el primer documento oficial de nombramiento que reconoce específicamente el valor del patrimonio industrial, la existencia y peso del sector minero y la falta de reconocimiento de ambos: “El patrimonio industrial de la nación es portador de valores excepcionales aún no reconocidos en toda su valía, donde la actividad minera tiene un peso significativo desde el período colonial hasta nuestros días” (*Resolución No. 203, Planos Inclinados de Pinares de Mayarí. Holguín., 2007, p. 1*).

En cuanto a la siguiente denominación en importancia, Monumento Local, recoge también una serie de elementos susceptibles a ser considerados patrimonio industrial, pero, como sucede con los MN y demás herramientas de protección, fallan en asignarle tal valor, salvo un caso.

Bien	Categoría	Fechas de Resolución/ en Gaceta Oficial	Clasificación	Valor patrimonial	Uso original/ actual
Antiguo Ingenio Taoro	Monumento Local	R. 31/12/1981 G. 14/01/1982	Construcción industrial	Histórico	Ingenio/ Monumento

Estación de Ferrocarriles de Bejucal	Monumento Local	R. 31/12/1981 G. 14/01/1982	Construcción civil	Histórico, Ambiental	Estación / Museo
Casa de vivienda del antiguo Central Soledad	Monumento Local	R. 30/01/1990 G. 05/02/1990	Construcción doméstica	Artístico, Ambiental	Habitacional/ Monumento
Antiguo Ingenio Carolina	Monumento Local	R. 30/01/1990 G. 05/02/1990	Construcción industrial	Histórico, Ambiental	Ingenio, habitacional/ habitacional
Antiguo Ingenio Pilar de Jucaibama	Monumento Local	R. 30/01/1990 G. 06/02/1990	Construcción industrial	Histórico	Ingenio/ Monumento
Batey del antiguo Central Narcisa	Monumento Local	R. 23/12/1993	Sitio histórico	Histórico	Central / Central
Trasbordador de caña de Santo Domingo	Monumento Local	R. 08/05/1996	Sitio histórico	Histórico	Trasbordador de caña / -
Terminal Ferroviaria de Morón	Monumento Local	R. 20/01/2001	Construcción industrial	Histórico, Artístico, Ambiental, Industrial	Estación/ Estación
Estación Ferroviaria Norte	Monumento Local	R. 07/03/2013	Construcción civil	Arquitectónico Histórico	Estación/ Estación
Ingenio Santa Isabel	Monumento Local	R. 13/03/2013	Construcción industrial	Histórico	Ingenio / Ruinas
Torre de Yero	Monumento Local	R. 18/07/2014	-	Arquitectónico, Histórico	Torre / Torre

Tabla 10. Listado de Monumentos Locales declarados y protegidos en Cuba. Autoría propia a partir de información archivada del CNPC.

En este caso, la lista es menor; al menos según se reflejaba hasta 2019 en los catálogos del portal oficial del CNPC, único modo de acceso a esta información. En este conjunto es llamativo que la primera vez que se distingue un bien con valor industrial, la Terminal de Morón (*Resolución No. 176 Terminal Ferroviaria de Morón, Ciego de Ávila.*, 2001) y que, sin embargo, difiere de la otra estación, la Norte de Guantánamo (*Resolución No. 01 de 7 de marzo de 2013, 2013*), tanto en Clasificación como en la atribución de valores; y ambas son diferentes de la Estación de Bejucal (*Resolución No. 37 Estación del Ferrocarril de Bejucal, 1981*) en clasificación (que siendo la más antigua del país no se reconoce como MN). Esta heterogeneidad de clasificación y evaluación de bienes similares denota la falta de una metodología unitaria, que en los MN se hacía obvia pero que, en los ML, al ser propuestas regionales que deberían estar normadas, es innegable. Se repite además la desconexión de los ejemplos urbanísticos y sus componentes (*Resolución No. 75 Varias Edificaciones, 1990; Resolución No. 115 Área Delimitada Del Antiguo Central Narcisa, 1993*) con el sector industrial al que pertenecen y por el que se extienden por el país.

Asimismo, aparecen dos elementos cuyo proceso de documentación y posterior gestión suscitan preguntas sobre la tutela. Sobre la Torre de Yero se expone:

La Torre de Yero es el único exponente del siglo XIX que se conserva en el municipio, en zona rural, testimonio excepcional de la hacienda no azucarera. Presenta valores históricos y arquitectónicos y forma parte indisoluble de la memoria histórica de la población de Cabaiguán (...) En la Torre de Yero quedan huellas de la casa vivienda, fabrica o tejar, barracón, pozo artesano, secadero de café, el molino de descascarar, los ranchos de granos, aperos de labranza, corrales para cerdos, casa de terneros y otros testimonios de lo que fue la Hacienda antes de ser incendiada en 1870 por los mambises (*Resolución No. 07 de 18 de Julio de 2014, 2014, p. 1*).

Y, aun así, en la ficha del bien no se recoge una clasificación oficial, marcando solamente su valor arquitectónico y el genérico histórico. Quizá por esta razón fue intervenida ocultando los materiales originales, repintada y recolocando la campana original del siglo

XIX a la intemperie (Fig. 75), proceso que fue reseñado y declarado como “traje nuevo que la hace lucir única y bella” (Alsina, 2021). Si bien tanto el reconocimiento estatal, resultado de una ardua labor de los habitantes de la zona, sobre todo los relacionados a instituciones culturales; como el popular, que se recoge en la prensa local, dan fe del conocimiento y afirmación de su identidad en el bien, la desafortunada intervención denuncia también lagunas en el proceso de gestión y conservación. El siguiente bien que preocupa es el Trasmordador de caña de Santo Domingo, del que solo perviven algunos elementos y del que no se declara su uso actual. Esta preocupación se acrecienta tanto con la imagen que se adjunta a la ficha del bien (Figs. 76 y 77), en total estado de abandono, cubierto de herrumbre la maquinaria y rodeado de maleza el sitio y las estructuras (CNPIC, 2018e); y la localización dada “a unos 150 metros de la carretera circuito Sur, entre Jagüey Grande y Torriente.” (*Resolución No. 130 Trasmordador de Caña de Santo Domingo.*, 1996), lo que patentiza que se sabe de su condición, pero no se interviene para mejorarla.

La última categoría de protección en la que se ubican elementos industriales son las Zonas de Protección.

Bien	Categoría	Fechas de Resolución/ en Gaceta Oficial	Clasificación	Valor patrimonial	Uso original/ actual
Los elevados de la Terminal Central de La Habana y su entorno	Zona de Protección	R. 02/11/2002	Construcción industrial	Ambiental	Industrial y vía vehicular/ Industrial y vía vehicular
Zona de valor histórico cultural del Batey del Central Guatemala, antiguo Preston	Zona de Protección	R. 12/01/2004	Sitio urbano, Sitio histórico	Histórico	-

Estación de Ferrocarril de Cienfuegos	Zona de Protección / Monumento Nacional (información en conflicto con lo recogido en (Tartarini, 2016, p. 115) que asume esta declaración)	R. 09/11/2009	Construcción industrial	Arquitectónico, Histórico	Estación/ Estación
Bahía de La Habana	Zona de Protección	R. 17/12/2014	Sitio urbano	Histórico	Polifuncional/ Polifuncional

Tabla 11. Listado de Zonas de Protección declaradas y protegidas en Cuba. Autoría propia a partir de información archivada del CNPC.

En estos casos, donde se prioriza tanto los bienes como el sitio donde se enclava, vuelve a notarse una incongruencia entre lo declarado anteriormente y las razones por las que se protegen entonces estos ejemplos como ZP en lugar de Monumentos. Para comenzar, la inclusión de una estación de ferrocarril, la de Cienfuegos, de la que se señala forma parte del tramo Lajas – Cruces, que se “convierte el ferrocarril en esta región en nexo principal de comunicación con otros territorios del país, para la transportación de personas, el comercio y el desarrollo de la industria azucarera” (CNPC, 2018b), pero reconocido solo en su relación a la vida de Benny Moré (Bartolomé Maximiliano Moré, famoso cantante y compositor), y con una declaración conjunta (Resolución No. 05, Del 9 de noviembre de 2009, 2009) que no ofrece mucho más detalles. Del mismo modo sucede con el batey del antiguo central Preston, resaltado en las mismas (o suficientemente parecidas) características por las que se declararon Monumento ejemplos anteriores del mismo tipo (Resolución No. 192 Zona de Valor Histórico Cultural del Batey del Central Guatemala, Antiguo Preston, 2004).

En cuanto a las características intrínsecas del proceso de documentación en general, al menos las que se observan como resultado del análisis de las resoluciones declaratorias y las fichas digitales que se exponen a uso público, es de notar que:

1. La valoración de los elementos industriales pasa a un segundo plano, salvo en muy contados casos, siendo de mayor interés resaltar la importancia del bien, sitio o zona en tanto protagonista o escenario de eventos relacionados con la narrativa oficial de la historia de la nación e intereses.
2. Salvo cuatro excepciones que anexan mapas o listados, los documentos siguen un diseño esquemático que muy pocas veces brindan información suficiente o justificada.
3. Dada la ambigüedad de las categorías y denominación de valor que la legislación impone sobre el estudio del patrimonio (cuestión anteriormente desarrollada), incluso cuando se evalúa efectivamente un bien o sitio, se asigna unos de los 5 tipos de valor estándar. Sin embargo, existe el caso de la Estación de Morón, donde se le añade el valor industrial, aunque no esté reconocido entre los valores legales, cuestión que no es explicada en la bibliografía consultada.

Aunque no hay ejemplos de patrimonio industrial en estas categorías, existen también catálogos del patrimonio inmaterial (tradiciones orales, artesanías, fiestas populares, comidas y bebidas), el patrimonio mueble y los museos, patrimonio documental y una sección para el Patrimonio Cultural de la Nación. No obstante, entre 2019 y 2021 no se pudo acceder a este contenido (disponible solamente en la web del CNPC), y el nuevo sitio no recoge aún esta información. En este sitio se encontraban también una serie de documentos que reglaban el proceso de inventario de diferentes manifestaciones:

1. Patrimonio mural: se explica el proceso, desde la creación de una planilla de inventario, las instrucciones metodológicas, las diferentes manifestaciones a tener en cuenta, los estilos, temáticas y técnicas, descriptores utilizados; así como cuestiones concernientes al soporte constructivo y las capas de preparación en caso de intervención (CNPC, 2015b, 2015a).
2. Construcciones conmemorativas (CNPC, 2018a); detección de sitios naturales declarados o no declarados (CNPC, 2014), construcciones Art Deco (CNPC, 2013q): instrucciones para crear la ficha de los elementos a incorporar al inventario.

3. Patrimonio inmaterial: instrucciones para la creación de la ficha de Artesanías (CNPC, 2013d), Comidas y bebidas tradicionales (CNPC, 2013f), Fiestas populares (CNPC, 2013n) y Tradiciones orales (CNPC, 2013u).
4. Bienes muebles: en 2013 se hace pública las instrucciones para inventariar un gran número de bienes y objetos museables. Ellos fueron:
 - las armas patrimoniales (CNPC, 2013a),
 - los bienes relacionados a la arqueología (CNPC, 2013b),
 - las artes decorativas (CNPC, 2013c),
 - las ciencias naturales (CNPC, 2013e),
 - las ciencias naturales (CNPC, 2013e),
 - así como materiales gráficos y monográficos del patrimonio documental (CNPC, 2013g, 2013h), a los que se suman partituras y publicaciones seriadas (CNPC, 2013i, 2013j);
 - objetos escultóricos (CNPC, 2013k),
 - las manifestaciones etnológicas religiosas y su cultura material (CNPC, 2013m, 2013l),
 - grabaciones, tanto como soporte como obra en sí misma (CNPC, 2013o),
 - bienes relacionados a hechos históricos (CNPC, 2013p),
 - numismática (CNPC, 2013r),
 - pinturas y dibujos (CNPC, 2013s),
 - sellos de correo (CNPC, 2013t).

Asimismo, se hacía público el Manual de prácticas de los museos adscritos al Consejo (CNPC, 2009) – que son todos los museos de la Isla (Arjona, 2003b)–, en el que se refería al resto de bienes museables para los que no se publicaba instrucciones metodológicas (mobiliario, vestuario, instrumentos musicales y reproductores mecánicos, rocas y minerales, y zoología y botánica). Lo más interesante de este manual es, sin embargo, la explicación del proceso de documentación museológica que se hace, resaltando el proceso por el que transita una pieza tentativa a formar parte de la colección, siendo esta un reflejo del trabajo que realiza el CNPC con el patrimonio cubano en general. Sobre este proceso de inventario y catalogación del patrimonio cubano Arjona (2003) expone que fue (y sigue siendo) un proceso distendido que ha transitado varias etapas, desde la fase inicial de reinstauración y creación de museos (motivación principal para el inventario de bienes en Cuba, según esta autora), en la década de los 80, hasta la informatización y apertura

hacia otros campos patrimoniales (industrial, inmaterial) del proceso en la actualidad. No obstante, el Sistema de Inventario del Patrimonio Cultural y Nacional (SIP) no empezó a desarrollarse hasta 1998. Este fue creado con la intención de:

- Cumplimentar la legislación nacional e internacional en lo que respecta al registro de los bienes patrimoniales.
- Ejercer el control y priorizar la conservación de los bienes patrimoniales más valiosos del país.
- Facilitar el intercambio de información relacionado con el patrimonio cultural y nacional.
- Responder a las necesidades de diferentes usuarios: museólogos, museógrafos, conservadores, investigadores y otros con intereses más generales (Arjona, 2003b, p. 94).

En este es donde se recogen las dieciséis bases de datos referidas en el Manual, más los bienes y sitios declarados Monumento y Zonas de Protección, lo que supone la catalogación de quince mil objetos museables y trescientos monumentos (Arjona, 2003b, p. 94). Empero, contrario a lo que expresa esta autora, el acceso a esta información es regulado y generalmente intrainstitucional, lo que significa que uno de los objetivos del SIP, extender esta información al público interesado no se cumple por completo. Afortunadamente, sobre el patrimonio ferroviario, la última década (con especial énfasis en el segundo quinquenio), ha significado el despertar de un interés renovado por este y algunos de sus componentes, como el parque móvil o las estaciones. El libro “Arquitectura ferroviaria de América Latina; Cuba y Argentina”, publicado en 2016 por el CNPC y el Ministerio de Cultura de Argentina, recoge un análisis a partir del Inventario Nacional de Patrimonio Industrial llevado a cabo en la década del noventa, y al que no se puede acceder sino a través de este tipo de publicación. Además de ofrecer un bosquejo de la historia del ferrocarril cubano, en este estudio se muestra una lista casi completa de las estaciones de la Isla y algunas fichas de ejemplos modélicos, y aunque

la totalidad de la obra construida no está documentada, la investigación realizada constituye un primer intento por reunir y sistematizar la información gráfica y documental disponible. La cantidad, variedad y riqueza de la que ha llegado a nuestros días y la muestra que se ofrece a modo de fichas permiten conocer y comprender la evolución histórica de la infraestructura asociada al

ferrocarril de servicio público, y valorar en la justa medida la arquitectura de los edificios principales, como testimonios materiales de la historia económica y del patrimonio industrial de la nación (Tartarini, 2016, p. 67).

Así se documentan setenta y cuatro estaciones, cuatro barrios y oficinas, dos talleres y tres puentes, viaductos y zonas industriales. En las siguientes tablas se resume esta información:

Denominación	Ubicación	Año
Estaciones Típicas del Ferrocarril del Oeste (Grupo 1)		
Estación de Alquízar	Alquízar, Artemisa	1905
Estación de San Luis	San Luis, Pinar del Río	1905
Estación de San Juan	San Juan y Martínez, Pinar del Río	1910
Estación de Sábalo	Guane, Pinar del Río	1909
Estación de Isabel Rubio	Guane, Pinar del Río	1908
Estación de Guane	Guane, Pinar del Río	1914
Estación de Pinar del Río	Ciudad de Pinar del Río	1903
Estaciones Típicas del Ferrocarril del Oeste (Grupo 2)		
Estación de Los Palacios	Los Palacios, Pinar del Río	1896
Estación de Güira de Melena	Güira de Melena, Artemisa	1903
Estación de San Antonio de los Baños	San Antonio de los Baños, Artemisa	1844
Estación de Artemisa	Ciudad de Artemisa	1903

Estaciones Típicas del Ferrocarril del Oeste (Grupo 3)		
Estación de Candelaria	Candelaria, Artemisa	1903
Estación de San Cristóbal	San Cristóbal, Artemisa	1908
Estación de Santiago de las Vegas	Boyerros, La Habana	1908
Estación Central	Habana Vieja, La Habana	1912
Estación Cristina	Habana Vieja, La Habana	1902
Estación de Fesser	Guanabacoa, La Habana	1858
Estación de Ciénaga	Plaza de la Revolución, La Habana	1899
Estación de los Pinos	Arroyo Naranjo, La Habana	1906
Estación General Peraza	Boyerros, La Habana	1929
Estación del Rincón 1	Boyerros, La Habana	1892
Estación del Rincón 2	Boyerros, La Habana	1906
Estación de Campo Florido	Habana del Este La Habana	1900
Estaciones Típicas de los Ferrocarriles Unidos de La Habana (Grupo 4)		
Estación de Arroyo Naranjo	Arroyo Naranjo, La Habana	década 1920
Estación de Cidra	Limonar, Matanzas	década 1920
Estación de Güira	Pedro Betancourt, Matanzas	década 1920
Estación de Arriete	Palmira, Cienfuegos	década 1920
Estación de San Fernando de Camarones	Cruces, Cienfuegos	década 1920

Estación de Cumanayagua	Cumanayagua, Cienfuegos	década 1920
Estación de Mataguá	Manicaragua, Villa Clara	década 1920
Estación Hershey	Santa Cruz del Norte, Mayabeque	1926
Estación de Bejucal	Bejucal, Mayabeque	1882
Estación de Los Palos	Nueva Paz, Mayabeque	década 1920
Estación de Surgidero de Batabanó	Batabanó, Mayabeque	1917
Estaciones Típicas de los Ferrocarriles Unidos de La Habana (Grupo 5)		
Estación de Guanajay	Guanajay, Artemisa	1907
Estación de San José	San José, Mayabeque	1907
Estación de Güines	Güines, Mayabeque	1907
Estación de Güines	Güines, Mayabeque	1927
Estación de San Felipe	Quivicán, Mayabeque	1944
Estación de Aguacate	Madrugá, Mayabeque	1907
Estaciones Típicas de los Ferrocarriles Unidos de La Habana (Grupo 6)		
Estación de San Nicolás	San Nicolás, Mayabeque	1895
Estación de Bermeja	Unión de Reyes, Matanzas	década 1890
Estación de Sabanilla	Ciudad de Matanzas	1856
Estación de los Ferrocarriles Unidos, Matanzas	Ciudad de Matanzas	1883

Estación del Ferrocarril Eléctrico, Matanzas	Ciudad de Matanzas	1921
Estación de San Martín	Cárdenas, Matanzas	1875
Estación de Unión de Reyes	Unión de Reyes, Matanzas	1913
Estación de Perico	Perico, Matanzas	1853
Estación de Progreso	Cárdenas, Matanzas	1909
Estaciones Típicas del Ferrocarril de Cárdenas y Júcaro (Grupo 7)		
Estación Los Arabos	Los Arabos, Matanzas	1852
Estación de Aguada	Aguada de Pasajeros, Cienfuegos	1885
Estación de Sagua La Grande	Sagua la Grande, Villa Clara	1884
Estación de Santa Clara	Santa Clara, Villa Clara	1925
Estación de Caibarién	Caibarién, Villa Clara	1929
Estación de Cifuentes	Cifuentes, Villa Clara	1884
Estación de Camajuaní	Camajuaní, Villa Clara	1890
Estación de Remedios	Remedios, Villa Clara	1920
Estación de Concha	Isabela de Sagua, Villa Clara	1925
Estación de Cienfuegos	Ciudad de Cienfuegos	1913
Estación de Cruces	Cruces, Cienfuegos	1880/1916
Estaciones Típicas de Cuban Central Railways (Grupo 8)		

Estación de Ranchuelo	Ranchuelo, Villa Clara	1902
Estación de Lajas	Lajas, Cienfuegos	1919
Estación de Palmira	Palmira. Cienfuegos	1900-1910
Estación de Zaza de Medio	Taguasco, Sancti Spíritus	1909
Estación de Sancti Spíritus	Ciudad de Sancti Spíritus	1930
Estación de Morón	Morón, Ciego de Ávila	1924
Estación de Camagüey	Ciudad de Camagüey	1912
Estación de Jaronú	Esmeralda, Camagüey	1920
Estación de Manatí	Manatí, Las Tunas	1925
Estación de Las Tunas	Ciudad de Las Tunas	1927
Estación de Bartlé	Ciudad de Las Tunas	1917
Estación de Manzanillo	Manzanillo, Granma	1938
Estación de Santiago de Cuba	Ciudad de Santiago de Cuba	Inicios s. XX
Estación de San Luis	San Luis, Santiago de Cuba	1943
Estación Ferroviaria Norte	Ciudad de Guantánamo	1931
Estación Ferroviaria Sur	Ciudad de Guantánamo	1916

Tabla 12. Estaciones patrimoniales documentadas por el CNPC. Autoría propia a partir de Tartarini (2016, pp. 71–72)

Barrios y Oficinas		
Denominación	Ubicación	Año

Casa del jefe del Patio de la Estación Cristina	Habana Vieja, La Habana	Inicios S.XX
Chalets para directivos del Ferrocarril del Norte de Cuba	Morón, Ciego de Ávila	1919/1920
Casas para empleados ferroviarios, Camagüey	Ciudad de Camagüey	Inicios S.XX
Oficinas del Ferrocarril, Camagüey	Ciudad de Camagüey	1925

Tabla 13. Barrios y oficinas ferroviarios documentados por el CNPC. Autoría propia a partir de Tartarini (2016, pp. 71–72)

Talleres		
Denominación	Ubicación	Año
Talleres de Ciénaga	Plaza de la Revolución, La Habana	1887-1909
Talleres Ferroviarios, Camagüey	Ciudad de Camagüey	1908

Tabla 14. Talleres ferroviarios documentados por el CNPC. Autoría propia a partir de Tartarini (2016, pp. 71–72)

Puentes, Viaductos y Vías Industriales		
Denominación	Ubicación	Año
Elevados de la Estación Central	Habana Vieja, La Habana	1912

Puente Giratorio de Matanzas	Ciudad de Matanzas	1904
Planos Inclinatorios de Mayarí	Mayarí, Holguín	1909

Tabla 15. Estructuras ferroviarias documentadas por el CNPC. Autoría propia a partir de Tartarini (2016, pp. 71–72)

En el caso específico de las estaciones, divididas en esta categorización por las empresas a las que pertenecieron, se analizan por separado. Por un lado, se hace un recuento de las características generales del grupo, tomando ejemplos específicos que se documentan gráficamente, además de la necesaria descripción y apunte de los detalles; mientras que aquellas estaciones paradigmáticas en su singularidad se analizan por separado. De este modo se tiene, por ejemplo, el grupo de las estaciones de la *Cuban Central Railways*, que agrupan a las de Lajas, Palmira y Ranchuelo. Estas se describen como:

edificaciones con cubierta a dos aguas que responden a un modelo de estación generalizado en la zona centro occidental de Cuba por los Ferrocarriles Unidos de La Habana (...) Los muros de ladrillos destacan por el tratamiento de las texturas a partir del empleo del almohadillado en todas las superficies y la acentuación de las esquinas y los vanos con falsos despieces. Se aprecia un detallado trabajo de herrería en las ventanas y en las ménsulas de la marquesina o colgadizo, las cuales son de hierro fundido en las estaciones de Lajas y Ranchuelo, mientras que en Palmira se empleó la madera con un diseño menos elaborado. Los inmuebles cuentan con cubierta a dos aguas soportada por cerchas de madera, con tejas francesas y cumbrera de tejas criollas. La distribución de los espacios interiores comprende un salón de espera, la oficina del operador, la taquilla, los baños públicos y la oficina del expreso (Lloga et al., 2016, p. 117).

Esta descripción sigue un modelo básico (ver ficha en anexo 8) en todos los inmuebles analizados: examen general de la estructura, mención a características especiales si las hubiera, señalamiento de los materiales utilizados y distribución espacial. Asimismo, se puntualiza la ubicación de las estaciones; pertenencia a ramal o línea; fecha de creación;

autores, si se conociera; y grado de protección. Falta en la gran mayoría, producto del ineficiente manejo de las herramientas de protección, como se ha visto, la puntualización de si ha sido declarado o no monumento, y de que tipo. En el caso de las estaciones declaradas monumento, o aquellas de significación especial (por su valor arquitectónico, reconocimiento local o singularidad dentro del conjunto), el modelo es el mismo, solamente variando la información sobre la protección. De hecho, aunque no aparece en las fuentes oficiales, dado que los centros históricos en los que se emplazan fueron declarados Monumento Nacional, este texto recoge a las estaciones de Guanabacoa (dentro de la zona declarada monumento en el municipio homónimo), Sabanilla, de los Ferrocarriles Unidos (o de la Bahía) y del Tren eléctrico y central (centro histórico de Matanzas) y Sagua la Grande (centro histórico del municipio homónimo). Aun así, esta situación, que dista de ser ideal, pues se incluye el edificio sin su correcta valoración, es mucho mejor que los casos de la Estación de los Pinos, construida en 1906 en el habanero municipio de Arroyo Naranjo; y la de San Luis en Santiago de Cuba, de 1902, que no cuentan con protección alguna. De esta suerte, de las setenta y seis estaciones que componen esta muestra:

- diez cuentan con declaración de Monumento Nacional
- tres son Monumento Local
- sesenta y una tienen Protección de grado I, II o III (dependiente de las Comisiones de Monumentos provinciales)
- dos sin protección alguna.

Según apuntan Lloga et. al (2016), esta no es una lista completa, y el propio inventario realizado por el CNPC (e imposible de acceder, por ser de trabajo interno de la institución), no ha abarcado todo el patrimonio construido relacionado al ferrocarril. De hecho, en trabajo de campo realizado en agosto de 2022, se pudo llegar a dos estaciones que no son mencionadas en la documentación, aun cuando una de ellas se ubica en el rango temporal (1837 - 1931) de la muestra ofrecida en esta publicación. La Estación de Tahón o Zulueta del Sur (Fig. 78), es una edificación que, a pesar de no poderse encontrar su fecha de creación, dadas sus características y pertenencia a la antigua compañía *Cuban Central Railway* (CCR), anteriormente *United Railways of Caibarién* (1892) y Ferrocarril Remedios – Caibarién (1876), de acuerdo a cronología y mapas de Santamaría (1995), lo que la ubicaría en las primeras dos décadas del siglo XX. Este edificio, de planta rectangular y techo a cuatro aguas, de madera y tejas de barro, se encuentra a ubicado a 3

kilómetros del municipio de Zulueta (latitud: 22,34173° o 22° 20' 30" norte; longitud: - 79,58189° o 79° 34' 55" oeste) y responde a una tipología muy parecida a las estaciones intermedias de la CCR. Si se compara con la estación de Lajas (Fig. 65), es notable el parecido no solo en la distribución de la planta y uso del almohadillado, sino también en la estructura que en Cuba se conoce como pie de amigo, usada a la misma vez para sostener el tejado que rodea perimetralmente el edificio y adornar sus fachadas; como en los arquivates de los vanos que se abren en todas las paredes exteriores. No obstante, son claras las intervenciones posteriores al inmueble, en las que se han cerrado puertas y ventanas, y en su lugar se han colocado lucetas de hormigón, mutilando así parte de la estructura original y variando su fisonomía. No se sabe en qué momento pudo ocurrir este cambio, pero si las traviesas de la línea, en la que se puede leer “Cuba 71” (Fig. 79), son alguna indicación, podría haber sido por esas fechas. El estado depauperado de la instalación es fruto de un proceso de abandono mucho más largo.

Otra estación (latitud: 22°19'07.9" norte, longitud: 79°39'04.4" oeste) que pudo visitarse fue la de la localidad de Placetas (Fig. 80). Este es uno de los pocos ejemplos de construcciones posteriores a 1959 y el cambio de la visualidad es evidente. Edificada en la década del setenta, producto de la construcción de la vía para el “tren rápido” Habana – Santiago (Paz, 2020), mantiene la estructura de amplios salones y grandes ventanales (o lucetas abiertas) para la circulación del personal y combatir las temperaturas tropicales de la isla, y manteniendo la ubicación de salón de pasajeros, venta de billetes y almacenamiento del correo expreso en un mismo edificio; pero se reemplaza todo otro material que pudo ser utilizado antes por hormigón armado, llamado de “prefabricado”, incluso en los techos. Ni esta ni la anterior estación aparecen en documentación alguna que evidencie su inclusión en el inventario del CNPC, lo que no solo evidencia de su desconocimiento como posible bien del patrimonio ferroviario, sino que hace muy difícil, si no imposible, cualquier proceso de rescate y tutela. En situación similar se encuentran otras estructuras ferroviarias que, consideradas de menor valor, están incluso en mayor peligro. En el texto de Tartarini et al. (2016) se recogen viviendas y oficinas bajo el rótulo de Barrios y Oficinas, talleres y otras estructuras viales que pretenden ilustrar esta parte del patrimonio ferroviario. Las casas del jefe del patio de la Estación Cristina, en La Habana; los chalets de directivos del Ferrocarril Norte en Ciego de Ávila; y las casas para empleados y oficinas del ferrocarril de la ciudad de Camagüey, son tan distintas entre sí como distintos fueron los comitentes y estilos que le inspiraron. La casa del jefe del patio

de la Estación Cristina (Fig. 81) es un ejemplo excepcional dentro de la arquitectura ferroviaria y doméstica cubana:

El inmueble, de dos niveles, está construido completamente en madera, [con] planta cuadrada compacta, pórtico frontal adosado y cubierta a dos aguas (...) Las cresterías de madera de los aleros y frentes de cubiertas voladas, así como las ménsulas ornamentales con perillones en los extremos laterales, muestran influencias del pintoresquismo y romanticismo (Lloga et al., 2016, p. 133).

No obstante, a ello, es uno de los inmuebles que, aún catalogado y reconocido por el CNPC, no cuenta con una categoría de protección para su salvaguardia, lo que redundaría en su estado actual de abandono, donde la penetración de la flora local y la despreocupación pudiesen comprometer las estructuras. Un poco mejor es la situación de los chalets para directivos del Ferrocarril Norte de Ciego de Ávila (Fig. 82) y las casas para empleados del ferrocarril de Camagüey (Fig. 83). Aun cuando, como en el caso anterior, no cuenta con protección legal, las estructuras, de menor edad y mejor conservadas, están aún habitadas, lo que significa que cuentan con mantenimiento regular.

Diferente es la suerte del edificio de oficinas de los antiguos Ferrocarriles Consolidados de Cuba, en Camagüey (Fig. 84). Hoy en funcionamiento como oficinas de la Unión de Ferrocarriles de Cuba, se conoce de ella desde al año de inicio del proyecto hasta la inauguración; así como sus autores, algo que no se ha documentado de los ejemplos anteriores. Pero lo más importante es el Grado de Protección I (el mismo dado a los MN), que la Comisión Provincial de Monumentos de Camagüey le ha otorgado, lo que, en conjunto con ser sede de una entidad gubernamental, asegura una gestión más o menos consciente del inmueble. Los talleres ferroviarios de Ciénega (La Habana) y Camagüey (Figs. 85 y 86), repiten el patrón de unos sí y otros no, que afecta la protección legal de todo el universo patrimonial ferroviario cubano. En el caso del primero, tiene el Grado II de la Comisión Provincial de Monumentos de La Habana, y el segundo nada, aunque se reconoce expresamente que “constituye, junto a los talleres ferroviarios de Camagüey, la más importante instalación para la reparación de material rodante ferroviario en Cuba” (Lloga et al., 2016, p. 137). Una situación más esperanzadora es la que presentan los puentes, viaductos y vías industriales reconocidas. Los elevados de la Estación Central de La Habana es una Zona de Protección, y el Puente giratorio de Matanzas y los Planos elevados de Mayarí son ambos Monumento Nacional.

Sin embargo, los grandes olvidados de este recopilatorio y, por ende, el sistema de documentación patrimonial de la Isla, son los bateyes. Como se señalaba anteriormente, esta es una voz de origen taíno que nombra a los poblados azucareros y que el Diccionario de la Real Academia Española resume en sus características magistralmente como “el lugar donde se ubican, en los ingenios y centrales, las casas de vivienda, calderas, trapiche, barracones, almacenes, etc.”, atando su significado al universo industrial sin lugar a dudas. El batey es, en definitiva, una configuración humana y urbanística que, aunque adaptada a las peculiaridades, recursos e idiosincrasia de cada grupo humano, se repite a lo largo de la historia cubana. Y, a diferencia de las grandes ciudades, donde la influencia externa o los cambios económicos más acelerados pueden subvertir los códigos de conducta y gusto de la población; es donde permanece con mayor arraigo los elementos visuales y culturales que a lo largo de los siglos ha configurado la idiosincrasia del cubano. La cubanidad (Ortiz, 1940) es un concepto difícil y muy discutido, cuya delimitación excede el objetivo de este estudio, sin embargo, si ha de estudiarse, debe contemplar al batey como uno de sus núcleos fundamentales. La producción azucarera, como se ha visto, es el punto de partida de una nueva disposición espacial a lo largo y ancho de la isla, que poco a poco conformó

un paisaje cultural: los campos de caña, la fábrica de azúcar y su chimenea distintiva, asentamientos –del batey al poblado, y de allí hasta la ciudad-, una infraestructura vial y de transporte –camino, carreteras, ferrocarril, puertos–, una red comercial de múltiples escalas y también un modo de ser (Cárdenas, 2009a, p. 6).

En su estudio sobre este tipo de asentamiento, Pérez de la Riva (2004) puntualiza que siendo este la célula habitacional necesaria para el trabajo en la hacienda azucarera (primero ingenio, luego central), su desarrollo histórico trajo aparejado el desarrollo de tipologías, hoy clásicas, de la arquitectura civil cubana como la casa de vivienda; los barracones, antecesores de las conocidas hoy como cuarterías (casa que contiene en su interior viviendas reducidas, generalmente con acceso a patios y corredores; casa de vecindad); casa de máquinas o estaciones. Aunque las soluciones arquitectónicas eran muy variadas, dependiendo de los comitentes o empresas que lo crearan, si tuvo una evolución orgánica o fue creado en base a un modelo preconcebido (G. Herrera, 2007; Lozano, 2009; Sierra, 2017), todos presentan “un orden disperso alrededor del núcleo central, que es la casa de máquinas. En frente de ella la casa de vivienda, a un costado el

barracón y al otro una serie de dependencias, la casa de bagazo y otros elementos de la manufactura” (Pérez de la Riva, 2004, p. 165). Esa era la distribución originaria del batey que, con la llegada del ferrocarril, se extendió a lo largo de este y en núcleos de sus articulaciones (uniones), creando hacia fines del siglo XIX focos secundarios dependientes del batey principal, aquel que creció alrededor del central o ingenio. Como nota Sierra (2017), el batey evoluciona como un

espacio social, polifuncional (...) el batey es ante todo un sistema de relaciones sociales y simbólicas que (...) gesta modos de vida, costumbres, tradiciones (...) expresiones populares y comportamientos que son muestra de una identidad y de la conformación de una cultura popular con diversas manifestaciones a través del tiempo (Sierra, 2017, p. 13).

Es tal el arraigo de este modelo que, cuarenta años después y aun tras los cambios operados por la Revolución en el entramado social, cuando se emprende en 2002 la Tarea Álvaro Reynoso (Cleto et al., 2010) para la reconfiguración de los espacios y relaciones económicas en relación a la producción azucarera, la población hace resistencia a los cambios. De hecho, las comunidades de los bateyes, una vez que desaparece el central, comienzan a desintegrarse y se pierden (generalmente destruidos o abandonados) los hitos arquitectónicos. Estos se han ido convirtiendo paulatinamente en pueblos fantasmas. Por ello es de notar la escasa documentación que existe, centrándose las investigaciones académicas en la mitad occidental del país (llamada oriental en Cuba). Así resaltan Holguín, Santiago de Cuba o Camagüey, con bateyes como los de Tacajó, Senado, Lugareño, Argentina o Jaronú, analizados en su significación en tanto, la gran mayoría fueron resultado del trasplante de modelos urbanísticos y constructivos estadounidense a la base del batey. Este fue un fenómeno que Pérez de la Riva denominó “bateyes *Canadian Pacific*”, por ser esta la primera compañía interesada en desarrollar negocios propios sobre la industria azucarera cubana, que no lograría implantación verdadera, dejando paso al capital estadounidense, pero que establecen un modo de hacer y de desarrollar “un nuevo tipo de urbanización (...) a lo largo de las vías férreas” (Pérez de la Riva, 2004, p. 168). Con ellos se introdujo en el país la técnica del *ballon frame* para los edificios de madera, los espacios abiertos y con jardín en la distribución urbanística y la estratificación de las zonas de acuerdo al rol social o laboral de los habitantes, como se ha visto anteriormente en el caso del batey de Hershey. Este tipo de asentamiento había sido registrado, hasta hace solo muy poco tiempo, en su inclusión como Monumentos

Nacionales y Locales por su valor histórico, arquitectónico o ambiental, como sucede con el batey del Central Cunagua (MN) o el Narcisa (ML), o se han aislado algunos de sus componentes, como la casa de vivienda del antiguo Central Soledad (ML); apareciendo solo más recientemente una evaluación más completa del fenómeno, como sucede con el caso de Jaronú (MN, 2008). Y no es que se desconozcan estos valores o la importancia de estos asentamientos, la declaratoria del Cunagua (Fig. 87) expone:

El desarrollo de la industria azucarera en las primeras décadas del siglo XX, a partir de la inversión del capital norteamericano; introdujo al país una nueva tipología de asentamientos poblacionales rurales. Desarrollados alrededor de los nuevos centrales azucareros, los llamados bateyes, proliferaron por toda la Isla convirtiéndose, aquellos que han perdurado, en valiosos exponentes de la arquitectura en madera y el urbanismo de la época (...) El batey del antiguo Central Cunagua, hoy Central Bolivia, construido entre 1916 y 1918, es la expresión de una fisonomía urbana de carácter racional y planificado. A partir de un trazado regular, está formado por cuadrículas, con un amplio parque central, calles arboladas y jardines, donde se observa la ubicación jerarquizada de las viviendas a través de los ejes, comenzando por las majestuosas casas del dueño y el administrador, las viviendas individuales y en tiras para los funcionarios de menor rango, hasta los barracones de los obreros (...) Este conjunto destaca por la uniformidad de su tipología, donde predominan la vivienda individual uniplanta con portal, pasillos laterales y jardín y las tiras en serie con portal corrido y puntal alto, construidas de madera machimbrada colocada horizontalmente, techos a dos aguas de tablazón y viguetas, cubiertas de tejas francesas, carpintería en ventanas y puertas de persianas fijas, de una o dos hojas con contraventanas de cristal, erigiéndose el elemento formal como diferenciador a partir de algunas plantas hexagonales y el uso de buhardilla (Resolución No. 172 Batey del Antiguo Central Cunagua, 2000, p. 1).

Esto significa que esta exclusión o soslayo de los valores industriales del conjunto ha sido consciente y abocada a resaltar otros valores reconocidos como más importantes. Ello redundo en que, si solo se reconoce un valor dentro de un conjunto, sea este el que se proteja, dejando desatendida la integridad del conjunto industrial. En algunos casos esta realidad ha sido registrada y enfatizada la necesidad de protección que este patrimonio

necesita. El caso más relevante, el Central y batey de Jaronú (hoy llamado Brasil), presenta en la declaratoria un inciso que subraya:

La conservación de un conjunto tan relevante de este período del desarrollo de la industria azucarera en Cuba y el mundo, es una necesidad insoslayable ante las amenazas de desaparición de ejemplares similares. Considerando además el alto grado de integridad y autenticidad del conjunto (Resolución No. 5, de 29 de septiembre de 2008, 2008, p. 1).

Así se reconoce desde las instancias oficiales, por primera vez, el carácter industrial y la necesidad de protección de estos asentamientos, aunque los esfuerzos no sean persistentes ni continuados. No obstante, consistente con la tradición cubana de recordar o redescubrir hitos de su cultura en sus aniversarios cerrados, en diciembre de 2021 se efectuaron una serie de eventos en torno a este sitio patrimonial en su centenario. Desde la remembranza de su evolución histórica como industria y asentamiento (Mendoza, 2021), pasando por el “reconocimiento” y presentación de sus valores (Viera, 2022) y la actualización de las acciones de gestión y tutela que se han llevado a cabo para su salvaguardia (Gobierno de Camagüey, 2019), hasta las propuestas más avanzadas para su tutela y dinamización de activos (Batey Jaronú se insertará en las propuestas turísticas de Camagüey, 2021); todas las acciones de divulgación realizadas para la celebración se centraron en cuestiones superficiales asociadas a la historia más conocida de la localidad, algunos hitos de su devenir y quizá la singularidad de algunas de sus construcciones, pero nunca en toda la significación del conjunto. De hecho, muchas de las comunicaciones expresan datos significativos del conjunto, pero desvían la atención hacia detalles menores, como Mendoza (2021) que declara: “el ingenio era reconocido, entonces, como el más moderno del país y llegó a ser el mayor productor del crudo del mundo; un verdadero coloso cuya eficiencia muy pronto se vio opacada por las sombras bajo las cuales vivían sus obreros”. De esta manera menciona someramente la gran significación que tuvo industrialmente, pero redirecciona la atención hacia la narrativa historicista que prefiere la oficialidad. Quizá el esfuerzo más significativo (de hecho, previo a las celebraciones centenarias), fue el reajuste de la información pública disponible en línea sobre el museo del batey. En la página oficial del gobierno de Camagüey, provincia donde se encuentran el central y batey de Jaronú, se recoge la siguiente información:

El museo al ser de tipología General cuenta con un variado tesoro las que incluyen aquellas de valor histórico, político, económico y social relacionados con sucesos nacionales o locales (...) Cuenta con una rica colección documental donde se evidencia el desarrollo histórico y cultural local, así como objetos históricos y armas, arqueología, medicina, una colección de artes y grabaciones sonoras, que se incrementa paulatinamente, entre otras. Posee una peculiar arquitectura de las décadas del 30 del pasado siglo como: Central Brasil; Iglesia Católica de Esmeralda, Casa de tabloncillo (Gobierno de Camagüey, 2019).

Esta breve descripción y enumeración de sus componentes resume de algún modo el accionar de casi todos los museos del país (exceptuando los de nivel nacional), en los que se intentó, sobre todo en los creados a partir de 1959, revalorizar, organizar y utilizar el patrimonio cultural (Arjona y Linares, 2003).

Los últimos dos agentes decisivos en la documentación y tutela del patrimonio ferroviario cubano son las instancias académicas o la población que logran activar la esfera gubernamental responsable de los hitos (monumentos, sitios, paisajes, etc.) que desean preservar, y logran alguna protección. Aunque las figuras de protección aplicadas a los ejemplos analizados anteriormente no contemplen su importancia como bienes del patrimonio ferroviario o industrial, garantizan su protección jurídica. En contraste, estaciones aún en funcionamiento, como la de San Martín en Matanzas; Santa Isabel de las Lajas, en Cienfuegos, Ranchuelos y Santa Clara, en Villa Clara; y Sancti Spiritus, no cuentan más que con la supervisión del Ministerio de Transporte para su protección. Esta atención se limita solo a preservar las condiciones mínimas para su funcionamiento, por lo que recae en las instituciones locales su preservación como inmueble de significación más allá de su uso. En algunos casos, la intervención local ha sido definitiva a la hora de conservar estos bienes y mantenerlos en funcionamiento. A partir de las inquietudes de los habitantes de la localidad, que los reconocen como inmuebles valiosos, algunos de estas estaciones han sufrido una metamorfosis que preserva su función original de sitio director de flujo de transporte y solivianta las necesidades locales, sin perder entonces la significación del inmueble y la zona en que se enclava. Así, la Estación de la Bahía y la Terminal Ferroviaria de Morón (Ciego de Ávila), se han convertido en colonias epífitas de los servicios de autobuses. Eso hace que el inmueble mantenga su papel de espacio de acogida a viajeros, aunque cambie el medio de transporte. Esta realidad contrasta

ostensiblemente con la gran mayoría de las estaciones en desuso, que han desaparecido total o parcialmente, o que están en peligro de hacerlo. Tal es el caso de la Estación de Sabanilla, en Matanzas y la de Trinidad. De la primera solo quedan algunas estructuras en piedra, marcando el lugar de desarrollo del área del puerto matancero en el siglo XIX, huella de un pasado anónimo; una ruina más en el mapa de la ciudad. En el caso de la trinitaria, aunque desaparecido el inmueble, se respetó el espíritu del lugar, levantando el modesto edificio que hoy funciona como estación en el mismo sitio que la primera estación de la villa, esta última, declarada patrimonio de la humanidad en 1988. Han desaparecido también, como se refería, las vías de tren, pero también los centrales y, consecuentemente, los bateyes. El proceso de desaparición de las vías comenzó a principios del siglo XX, con las reestructuraciones de la República primero, consecuencia de la creación de la línea central, que eliminó ramales innecesarios (fruto de la frenética creación de compañías privadas que se expandía muchas veces en la misma área); y de la Revolución después, en su afán por unificar todas las líneas bajo el control gubernamental, y con la creación de la línea del “tren rápido”. Empero, subutilizadas o en desuso, muchas de ellas permanecieron hasta 2002, cuando se decide eliminar la gran mayoría de los centrales azucareros de la Isla. Ello condicionó, además, que la población asentada en estos poblados dependientes de la industria azucarera, perdiera su tradicional fuente de empleo y tuvieran que migrar a zonas donde se le ofreciera trabajo. Muchos de esos inmigrantes, nunca regresaron a su lugar de origen. Esa progresiva destrucción y abandono condicionó que en la actualidad todo bien relacionado al ferrocarril que no esté en uso (e incluso algunos que sí) o se encuentre en o cerca de zonas habitadas, esté en peligro de desaparecer.

Por otro lado, las investigaciones de centros académicos, interesados dentro de oficinas del historiador de la ciudad, o dentro de las propias instituciones gubernamentales asociadas de alguna manera al universo industrial o ferroviario, han provocado acciones directas de salvaguarda de este patrimonio, o al menos su planificación. Sin duda, las instituciones habaneras, y específicamente el ISPJAE, han presentado los planes más avanzados y completos. Desde esta institución, particularmente su Facultad de Arquitectura, se analiza el patrimonio industrial desde los preceptos internacionales y ha sido del trabajo de sus cursos troncales de donde han emanado las propuestas mejor fundamentadas y con posibilidad de realización. Además, según lo expuesto en varios artículos de la profesora Tania Gutiérrez, la estudiosa con mayor número de publicaciones

sobre el tema, en estos programas se contempla también el componente cultural de este patrimonio y su importante peso en la sociedad y su conciencia de pertenencia, de cubanía. El resultado más interesante de este accionar es, sin dudas, la “Guía para el diagnóstico de conjuntos industriales azucareros” (T. Gutiérrez et al., 2017), una colaboración entre profesores del ISPJAE, y la Universidad París IV, París-Sorbonne. En esta se contemplan muchos de los postulados aceptados y discutidos en el ámbito internacional (valores, representación, utilidad, etc.) y se plantean cuatro unidades de análisis para la evaluación del patrimonio azucarero cubano: imagen industrial, contexto, rehabilitación e imaginabilidad. Los autores presentan estos conceptos como:

- La imagen industrial: concebida, al ser contenedora de los valores patrimoniales por conservar, como el objeto de estudio.
- El contexto: entendido como el espacio que complementa la imagen industrial, donde se desarrollan sus relaciones económicas, político-ideológicas, sociales, físico-ambientales y tecnológicas, es decir, los factores culturales que determinan las necesidades y potencialidades en función de las cuales actuar.
- La rehabilitación: que constituye la herramienta para lograr la transformación, dependiendo de la conservación de los valores patrimoniales.
- La imaginabilidad: resultado del proceso de percepción mediante el cual el usuario reconoce el espacio y, por lo tanto, como el mecanismo de apropiación que condiciona el grado de utilización (T. Gutiérrez et al., 2017, p. 37).

Si bien la guía es mucho más extensa y se adentra en cuestiones técnicas asociadas al universo arquitectónico y a la investigación académica, es la interpretación de estas “unidades” una muestra significativa del acercamiento de algunos sectores académicos a los estudios sobre el tema. Es decir, en este texto se plantea un plan de acción razonado y consecuente con procedimientos homólogos en todo el orbe que parten los mismos presupuestos, al tiempo que los traduce como herramientas que pueden aplicarse a la realidad del patrimonio industrial cubano. De ese modo, se presenta una pauta de evaluación y acción en el ámbito del patrimonio azucarero y ferroviario que tiene como base el antiguo central Toledo (central Manuel Martínez Prieto desde 1959). Fundado en el siglo XVIII y en funcionamiento hasta 2002, el Toledo es considerado el más antiguo del país ubicado en su sitio original de emplazamiento (municipio de Marianao, La Habana) y, por ello, el único central urbano. Para este vestigio del desarrollo de la Isla en torno a la industria azucarera, en peligro de desaparecer desde que fuera parcialmente

desmantelado, se propuso la reutilización de varias estructuras del central para la creación de un Centro I+D (beneficioso, sobre todo, para los estudiantes del ISPJAE, centro muy cercano al central) y la creación de un Parque Tecnológico en las áreas aledañas. En este último se integrarían espacios naturales con fragmentos de maquinarias monumentalizados para rescatar, no solo una zona semiabandonada y varias piezas fabriles, sino también la visualidad y el espíritu del lugar.

Como se veía en epígrafes anteriores, el central Hershey es un ejemplo excepcional dentro del entorno cubano industrial, además de superviviente único de su tipología. En la actualidad varios investigadores han planteado acercamientos a este patrimonio en aras de su rescate y conservación. Entre ellos, la propuesta de Gutiérrez y González (2009) es una de las más completas, pues contempla no solo la importancia de los vestigios industriales y su relevancia en el ámbito tecnológico y arquitectónico nacional, con exponentes exclusivos en su tipo, sino también su valor en los procesos de conformación de espacios no metropolitanos y de construcción identitaria. Este estudio es un ejemplo de los modelos de análisis que emanan del examen y evaluación del impacto y trascendencia del patrimonio industrial en la comunidad en que se emplaza. En este sentido, su propuesta del batey azucarero como célula fundamental del desarrollo de sentimientos y actitudes hacia la industria y los procesos que le dan origen y continuidad, es muy meritoria y amplía el radio de acción hacia el sentido antropológico de este patrimonio. Asimismo, la nueva visión espacial de protección abarca no solo el espacio donde se encuentra el vestigio, sino también todo el espectro de relaciones que, de una forma u otra, implican al patrimonio industrial. Pese a ello, este estudio privilegia la visión del arquitecto, lo que hace evidente la necesidad de un enfoque transdisciplinario que logre ampliar los conceptos sugeridos por estos. Aunque se enfatiza en el enfoque de sistema que se necesita para intervenir en vestigios de esta magnitud, amenazados además por el abandono oficial, que ha ocasionado la desaparición o extremo deterioro de algunas estructuras, calificadas en el estudio analizado como “en buenas condiciones”, los acercamientos y soluciones propuestos se apoyan en la refuncionalización de los espacios, transformación de edificios y creación de nuevas zonas, obviando el estudio integral de las huellas históricas de los procesos allí acaecidos y cómo se reflejan en su población. Esta situación hace especialmente sensible la falta de investigadores formados en otras áreas, como antropólogos, historiadores del arte y, sobre todo, especialistas en Patrimonio y restauración. Por último, si bien se reconoce la importancia de este patrimonio como un

todo único que, por sí mismo ha de considerarse dentro de la historia cubana, se siguen presentando conceptos como el de “valores nacionales” para justificar su importancia. Esto es una vía para lograr la aceptación de la mirada oficialista al patrimonio y lograr o apoyo a los proyectos, aún ausente en propuestas de este tipo. Sin embargo, el resultado es una mirada con tintes exclusivistas a lo que “debe protegerse”, redundando en el principal problema del que adolece la actual plataforma de protección patrimonial del país.

Existen también proyectos de divulgación y promoción turística – cultural que necesitan de una documentación base para su desarrollo y, dado que basan su oferta en la objetualidad de los bienes que presentan, impulsan labores de gestión y salvaguarda de este patrimonio. Tal es el caso de “La ruta del esclavo”, en su variante cubana, que forma parte de una iniciativa homónima de la UNESCO que se creó para establecer el “el marco necesario a una reflexión internacional pluridisciplinaria que dilucide las causas profundas, las modalidades y las consecuencias de la trata de negros” (Diène et al., 1997, p. 3). En el caso insular, se han llevado a cabo varias iniciativas, como la creación de un Museo de la Ruta del Esclavo, en la antigua fortaleza militar colonial, Castillo de San Severino, en Matanzas (CIPDH, 2022), o los recorridos por diferentes áreas e inmuebles de la geografía nacional relacionados al pasado esclavista. En 2019 se celebró el IX Encuentro de Patrimonio Histórico Azucarero, en la Provincia de la Habana, donde se presentó una compilación del patrimonio azucarero y ferroviario que se contempla hasta el momento en los inventarios del proyecto e itinerarios de la Ruta del Esclavo en la región. En la ponencia de García Fortún y Molina (2019) se reseña que, de los 56 sitios recogidos en el inventario de la Ruta en La Habana, diecisiete se relacionan directa o indirectamente con el ámbito industrial. Luego proceden a hacer una enumeración y tabulación, que se recoge más adelante, donde se especifica el estado de conservación de cada bien, dato que contrasta, muchas veces, con el grado de protección (GP) dado por el CNPC, la Comisión de Monumentos correspondiente o el gobierno local. De este modo se recogen, como sitios de la Ruta asociados al patrimonio histórico azucarero:

1. Ingenio San Cristóbal de Paso Seco, en Arroyo Naranjo. Estado de conservación: bueno, GP 3.
2. Ingenio Santa Amelia, en Cotorro. Estado de conservación: muy transformado; GP 3.
3. Loma de la Cruz, en Cotorro. Estado de conservación regular, GP 1.

4. Ingenio Quiebra Hacha, en Cotorro. Estado de conservación: muy transformado, GP 3.
5. Torre del Ingenio Tobia, en Playa. Grado de conservación: Malo, GP 1.
6. Fundación Don Fernando Ortiz (MN), en Plaza de la Revolución. Estado de conservación: regular, GP 1.
7. Archivo Nacional de Cuba (Antiguo Palacio Aldama, declarado Patrimonio Histórico de la Nación), en Habana Vieja. Estado de conservación: regular, GP 1.
8. Ruinas del Ingenio San Ignacio, en Boyeros. Estado de conservación: malo, GP 1.
9. Ruinas del barracón en el restaurante del Río Cristal (antiguo barracón del Central Nuestra Señora del Carmen, luego San Andrés), en Boyero. Estado de conservación: malo, GP 3.
10. Barracón de esclavos del antiguo Central Toledo, en Marianao. Estado de conservación: malo, GP 3.
11. Cementerio de esclavos del antiguo central Toledo, en Marianao. Estado de conservación: malo, GP 3.
12. Casa Quinta la Durañona, antiguo central Toledo, en Marianao. Estado de conservación: regular, GP 3.
13. Batería de los almacenes de Regla (construidos en 1843), en Regla. Estado de conservación: regular, GP 1.
14. Ingenio de la finca San Joaquín, en La Lisa. Estado de conservación: regular, GP 1.
15. Quinta de José Hernández, Finca La Sarita, en Habana del Este. Estado de conservación: regular, GP 2.
16. Castillito de Guanabo, casa Quinta Bella, en Habana del Este. Estado de conservación: malo, GP 2.
17. Sitio arqueológico Ingenio Jústiz, en Habana del Este. Estado de conservación: malo, GP 3 (A. García y Molina, 2019, pp. 10–14).

Esta lista se complementa con una ficha para cada bien que detalla su historia, características e historia de protección:

Nombre: Batería de los almacenes de Regla

Provincia: La Habana

Municipio: Regla

Localización: Carretera litoral de la Ensenada de Guanabacoa

Límite norte: Bahía de La Habana

Límite sur: Área de Los Molinos

Límite este: Patio del ferrocarril

Límite oeste: Ensenada de Guanabacoa

Declaratoria: no declarado

G. P. I.

Poco transformado

Estado de conservación: regular

Clasificación: construcción

Tipología: industrial

Valores: histórico, arqueológico

Propiedad: estatal

Uso original: almacenes

Uso actual: almacenes

Fundamentación: Los almacenes de Regla, la primera Sociedad Anónima dedicada al almacenaje de azúcar en gran escala, fue constituida en 1843. Se afirma que llegó a poseer, "diez años más tarde, instalaciones capaces de albergar la mitad de la exportación azucarera cubana y había logrado duplicar su capital original (Zanetti, Oscar y García, Alejandro. Caminos para el azúcar, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1987, pág. 78.) Estos almacenes estuvieron dotados de una comunicación ferroviaria mediante el Ferrocarril de la Bahía Habana-Matanzas, proyecto que rompió el patrón convencional de las construcciones ferroviarias de la época, de esta construcción solo queda una batería que no alberga azúcar, pero si otros productos. Esclavos de la empresa de los almacenes o esclavos alquilados fueron empleados en la construcción de este ferrocarril. Estos esclavos también eran los llamados emancipados (Bozales capturados cuando iban a ser introducidos clandestinamente en Cuba) (A. García y Molina, 2019, p. 20).

Estas continúan el modelo establecido por el CNPC en sus fichas la tipología industrial pero no valor, quizá siguiendo la declaración de valores de la Ley No. 1 de Patrimonio Cultural, pero ignorando los pocos, pero existentes ejemplos de fichas de declaración

donde sí se declara este valor. No obstante, la explicación de la fundamentación, donde se expresa la intrínseca relación del sitio con el universo de la industria, además de los hechos históricos que hacen que se incluya en el inventario de la Ruta, es un buen comienzo. Este análisis incluye también una breve reflexión sobre el inventario de las locomotoras de vapor que se encuentran ubicadas por la geografía habanera, fuera de las áreas donde se las instaló en el proyecto de 2016 la OHCH (Museo del Ferrocarril, Parque del Agrimensor y Almacenes de San José). Así se hace contar que sesenta locomotoras se encuentran localizadas en el Parque Lenin (parque de diversiones de la periferia habanera), casi todas provenientes de La Habana, Villa Clara, Pinar del Río y Artemisa y con una antigüedad entre 108 y 75 años. Del mismo modo se subraya que solo ocho de estas están protegidas con un Acta de Responsabilidad Material para la Custodia del Bien, que el CNPC firma, como entidad responsable del bien, con el gobierno municipal al que se las cede, denotando así que cincuenta de ellas se encuentran en situación de irregularidad.

Fuera del ámbito habanero también se desarrollan proyectos de estudio e intervención del patrimonio industrial en general y ferroviario en particular. La mayoría ocurre desde el ámbito académico –la Universidad Central de Las Villas “Marta Abreu”, la Universidad de Oriente, la Universidad de Matanzas–, pero también han aparecido propuestas desde otros sectores como la industria agro-azucarera o empresas estatales de ingeniería y transporte. Uno de los puntos recurrentes en los estudios es la determinación de los factores de riesgo a los que se expone el patrimonio industrial y que resaltan la necesidad de intervención preventiva y de restauración. Al tratarse de diversos ejemplos y áreas del patrimonio industrial, que son enfocados individualmente, una mirada holística permite determinar puntos en común a los que debe brindarse especial atención. Por ejemplo, en el texto de Rizo y López (2015), en el que se estudia la arquitectura asociada a la industria en Santiago de Cuba, se señala:

la explotación sin mantenimiento, las reestructuraciones por ampliación o cambio de función, las quiebras e introducción de nuevas tecnologías, son algunas de las causas que han provocado que al paso de los años muchos de los inmuebles vinculado al patrimonio industrial se encuentren deteriorados y olvidados (Rizo y López, 2015, p. 21).

Mientras, en el análisis exclusivo del aporte del ferrocarril a la conformación urbanística del territorio (Villarreal y Rizo, 2017), que cuenta con la coautoría de un arquitecto de la Empresa de Servicios de Ingeniería y diseño de la provincia de Granma), se plantea que, aunque existen aún muchos riesgos para este patrimonio y:

aunque se han obtenido resultados para tomar medidas en el rescate de dicho patrimonio, estos son insuficientes (...) existen muchos inmuebles y sitios importantes dentro del repertorio que se encuentran desprotegidos e, incluso se desconoce de su historia y evolución, corriendo el riesgo de perder sus valores por varias causas, entre ellas la falta protección y el desconocimiento (Villarreal y Rizo, 2017, p. 295).

Unificando ambas visiones pueden señalarse las dos grandes amenazas a las que se enfrenta el patrimonio industrial en Cuba: la explotación indiscriminada de los bienes y el desconocimiento de su historia y significación. En cierto modo, estos acercamientos, aunque con objetos de estudio diferentes, complementan los realizados en el ISPJAE. Si bien aquellos proyectos están mejor planteados en relación con la normativa internacional y se adentran en profundidad en ciertos temas que con base en la arquitectura pueden llegar a desbordarla; no contemplan, al menos no en extenso, los peligros a los que este patrimonio se enfrenta. Por otra parte, existen estudios aislados de elementos o zonas específicas donde la presencia de bienes relacionados al patrimonio industrial ha sido estudiada desde su atractivo turístico. Un ejemplo es la propuesta realizada por Departamento de Economía de la Facultad de Ciencias Económicas e Informáticas de la Universidad de Matanzas, para el *rebrand* del patrimonio industrial como un nuevo producto turístico para la ciudad (Coto et al., 2013). Este propone la tesis de que en Matanzas existe un gran número de bienes que pudieran ser explotados desde el punto de vista turístico, para reanimar la economía a la vez que se vela por la integridad física de esta herencia. Sin embargo, la metodología utilizada para valorar este patrimonio en la localidad es muy austera, centrada en la comercialización de un servicio para el cual el patrimonio es solo un “gancho”. Además, los conceptos que se manejan son rudimentarios y parciales, lo que supone una propuesta deficiente de gestión y a la reducción a unos pocos bienes muebles e inmuebles. De igual modo sucede con otra propuesta para Caibarién de Argüelles (2009). Como en el caso anterior, el análisis parte de un intento de demarcación del patrimonio industrial, sin conceptualizarlo, presentándolo como una suma de elementos relacionados a distintos tipos de industrias y que se disecciona en

especímenes por separado, sin llegar a comprender el sistema. De hecho, más allá de detallar las características de algunos inmuebles, área a la que se circunscribe su artículo, no se presentan ni hechos ni conexiones más allá de las históricas. Es, en conclusión, una mirada sesgada por la visión arquitectónica de un patrimonio mucho más complejo. No obstante, se señala la situación actual de estos inmuebles y se presentan como ejemplos de lo que podría ser un conjunto a estudiar, intervenir y utilizar, que en la actualidad solo tiende a desaparecer.

Un último modo de acercamiento a este patrimonio es el de las propuestas que involucran las nuevas tecnologías para el rescate, si ya imposible del bien, al menos de su historia. Un ejemplo puntero de ello es la propuesta de los hermanos Borroto (2015) para la preservación, reinterpretación y puesta en valor del patrimonio industrial de Yaguajay, Sancti Spíritus. En este, proponen un acercamiento al patrimonio ferroviario y azucarero desde el concepto de paisaje cultural: “Nos interesa, en particular, reinterpretar la cultura material y poner en valor el patrimonio industrial azucarero (...) nordeste de Las Villas (Yaguajay-Buenavista), tomando como punto de referencia interpretativa el concepto de paisaje cultural” (Borroto y Borroto, 2015, p. 1), al que consideran como “la huella espacial que van dejando a lo largo de la evolución, una civilización o sociedad sobre un territorio determinado como resultado de su relación con la naturaleza y del imaginario que condujo a esas relaciones” (Borroto y Borroto, 2015, p. 2). De este modo se aúnan en una misma visión los elementos tangibles e intangibles del patrimonio en una propuesta de gestión que, además, señala la importancia de la imbricación comunitaria. Esta postura hace visible la extensión de posibilidades de un acercamiento completo, que permita, a su vez, elaborar un plan de desarrollo local que contemple la explotación turística de estos bienes. A pesar de ello, se hace un uso desacertado de conceptos como “valor añadido”, “ruina”, “arqueología industrial”, “bien cultural” o “producto”. Si bien se plantean alternativas de utilización de los espacios o rescate de estructuras, se declara que todo valor que estos bienes pueden alcanzar para el ojo público y el mercado turístico proviene de la resemantización a la que debe someterse. Estos autores incluso declaran:

los bienes culturales adquieren la categoría de recursos/productos en función de los valores que le son atribuidos, fundamentalmente simbólicos y de uso y el paisaje cultural en el que se cohesionan, permite generar valores agregados, que los bienes o productos patrimoniales, por sí solos y de forma aislada, no conseguirían (Borroto y Borroto, 2015, p. 9).

La labor de estos autores, sin embargo, ha ido evolucionando y aportando soluciones aún más valiosas dentro del restringido campo de propuestas de gestión del patrimonio industrial y ferroviario. Junto a un grupo de colaboradores de la Isla y España, presentaron en 2017 un proyecto de museo virtual que constituya

otra forma de mostrar, proteger y estudiar el rico patrimonio industrial azucarero cubano [al] ensamblar toda una riqueza tangible e intangible de más de 161 microhistorias, correspondientes a cada uno de los centrales azucareros cubanos funcionales hasta principios del siglo XXI (Borroto et al., 2017, p. 3).

Este buscaría, además de visualizar los bienes y costumbres relacionadas a la industria cubana, enfatizando el uso de herramientas de ubicación geoespacial; rescatar, mediante la digitalización los archivos y documentos diseminados por la Isla y el exterior; agrupando en un único sitio, devenida herramienta para el investigador, todo ese conocimiento. De hecho, la propia colección del museo crecería de unos pocos archivos privados de los autores a uno colaborativo donde los usuarios interesados fuesen aportando información que se iría añadiendo y catalogando “siguiendo las instrucciones metodológicas para el inventario automatizado del patrimonio material e inmaterial del Consejo Nacional del Patrimonio Cultural, Ministerio de Cultura, República de Cuba” (Borroto et al., 2017, p. 4). Asimismo, aunque según señalan los autores los museos convencionales de la nación se mostraron reticentes a un primer contacto de colaboración, otro de los objetivos de este proyecto es crear una red de museos donde se comparta y socialice la información sobre el patrimonio industrial cubano. De este modo se aunaría el saber o medios de acceso a este en un mismo instrumento que, a su vez, intenta “agrupar en un único entorno un conjunto de microhistorias locales con un fuerte sentido de territorialidad que las doten de universalidad sin perder sus esencias y riquezas propias” (Borroto et al., 2017, p. 3).

3.4 Experiencias de difusión

Si la legislación es el basamento para toda acción de reconocimiento y protección sobre el patrimonio ferroviario, y la documentación el primer paso para toda praxis tutelar, la difusión es el cierre de oro de una gestión bien hecha que no solo da su justo lugar a los

bienes y manifestaciones protegidos, sino que alienta más acciones de este tipo. Como expresa Martín (2007):

La difusión es una gestión cultural mediadora entre dicho patrimonio y la sociedad. Gestión porque implica un proceso complejo que abarca documentar, valorar, interpretar, manipular, producir y divulgar no ya el objeto en sí, sino un modelo comprensible y asimilable de dicho objeto en su relación con su pasado histórico y su medio presente. Cultural porque se opera con la obra del hombre, tangible e intangible, pasada y presente, que rodea e influye en el ciudadano de hoy hasta ser parte misma de su historia y por tanto de su identidad. Mediadora porque requiere de una técnica y un soporte material independiente del objeto y ajena al sujeto que la recibe (Martín, 2007, pp. 3-4).

3.4.1. Experiencias de difusión: Reino Unido

En un artículo póstumo, Tillman (2002) exponía los grados de incidencia de los diversos actores de la preservación, gestión y difusión del patrimonio ferroviario británico, razonando sobre su accionar histórico y hacia donde debían ser dirigidos los esfuerzos en el futuro. Sobre estos rotula, como ya se ha notado anteriormente, la importancia de las asociaciones de voluntarios y otras organizaciones sin ánimo de lucro como el motor impulsor de las acciones concretas sobre este. Asimismo, dedica un pequeño apartado para el peso de la intervención gubernamental en estos procesos, señalando:

El gobierno puede emprender la conservación por sí mismo o puede alentar al sector privado a que lo haga (...) El fomento del sector privado puede ser a través de:

- Normas para proteger la existencia, apariencia, función y uso de los sitios históricos (...)
- Incentivos directos, como subvenciones (...) o incentivos indirectos (...)
- Difusión de información para crear conciencia y consenso para la preservación. Las herramientas incluyen: divulgación, publicidad, identificación y documentación, validación, reconocimiento, promoción (coordinación, educación, persuasión y exhortación) y técnicas de conservación y mantenimiento (Tillman, 2002, p. 38).

Estas nueve herramientas que señala como ayuda y deber del Estado para con organizaciones relacionadas al patrimonio industrial en general, y ferroviario específicamente, pueden ser tomadas como la plantilla de un ejercicio completo de difusión y, por ende, su análisis. En la presente investigación se ha prestado atención a seis de estas hasta el momento (identificación y documentación, validación, reconocimiento y la conservación y mantenimiento), por lo que en el ejercicio de examen de las experiencias de difusión se enfocará en la divulgación, publicidad y promoción, esta última incluyendo coordinación, educación, persuasión y exhortación, de acuerdo a la sugerencia de Tillman. Tomando como primer núcleo la educación, es indiscutible que el ejemplo más notorio es el *Institute of Railway Studies* de la Universidad de York, única institución de su tipo en el mundo, de la que se tiene conocimiento. Fundado en 1995 (y relanzada en 2014) colabora con el National Railway Museum para acoger investigaciones doctorales; actividades académicas tanto *in situ* como en línea; conferencias internacionales, talleres sobre políticas de gestión del ferrocarril y eventos del museo. Todo ello responde a su misión de:

- fomentar y apoyar la promoción del trabajo en el amplio campo de los estudios ferroviarios;
- trabajar con UKRI [UK Research and Innovation] y otros organismos de financiación para apoyar nuestra investigación;
- apoyar el aprendizaje público de acceso abierto en el Museo y más allá a través de charlas públicas, conferencias, talleres y eventos;
- abrir el Museo y sus colecciones a investigadores de todos los orígenes y etapas de la educación;
- crear recursos accesibles que muestren el valor y el impacto de las colecciones del Museo (University of York, 2022a).

Esta es, claramente una organización dedicada a la divulgación con una clara intención de romper la barrera académica al no solo abrir el Museo y sus colecciones a todos los públicos, sino también crear recursos accesibles a los investigadores de cualquier área, en un claro espíritu multidisciplinar. Igualmente, la labor conjunta de profesores e investigadores de la Universidad con expertos del Museo, el Instituto se erige centro para la investigación, la educación y el compromiso y participación pública. La responsabilidad como agente de divulgación se traduce también en brindar acceso a una

serie de investigaciones generadas por la entidad que recorren un amplio abanico de temas y que se reúnen en una sección espacial de la Biblioteca de la universidad. Así aparecen temas tan diversos como la historia del ferrocarril británico (Wise, 2000) y mundial (Lee, 2000); los cambios técnicos e ingenieriles del sistema (Divall, 1996; Gilchrist, 2009); la repercusión cultural de este medio de transporte en las sociedades (Divall, 2007; Divall y Revill, 2005); unificar fuente o su dimensión como materia de estudio de la arqueología (Forsythe, 2000). Mismo acceso que se da, en la medida de lo posible, a las investigaciones actuales que se enfocan en la decoración de los coches británicos entre 1920 y 1955; las sociedades creadas por los trabajadores ferroviarios; los actos conmemorativos que ayudaron a crear una conciencia de historia ferroviaria; y la conformación de paisajes a raíz de la introducción del ferrocarril (Institute of Railway Studies, 2022). Del mismo modo se da acceso recursos sobre estudios realizados de temas de la Primera Guerra Mundial: trabajadores ferroviarios caídos y los trenes ambulancia) que, aunque es una investigación concluida, permite acceder a parte de las referencias utilizadas. Estas tuvieron como resultado la creación de herramientas útiles en tanto recopilatorio de información y como fuente para futuras investigaciones. En el caso de los trabajadores ferroviarios se creó una base de datos con 20851 entradas que

contiene información sobre los títulos de los trabajos ferroviarios, la empresa y los departamentos para los que se trabajó, así como la unidad militar, el rango y la fecha de fallecimiento. Algunas entradas contienen información adicional sobre la edad, la familia, cómo murieron las personas y en qué memorial están registradas. La lista combina información de elementos en el archivo y las colecciones de la biblioteca de NRM, así como información de la Commonwealth War Graves Commission (Railway Museum, 2022a).

El resultado de la investigación sobre los trenes ambulancia dio como resultado tanto una extensa entrada en la página web del museo como una sala de exposición. En la primera se hace un recuento histórico de este método de traslado de los heridos de la guerra, así trasladados “desde la línea del frente hasta las estaciones de limpieza de heridos, hospitales de campaña y más allá” (Railway Museum y Institute of Railway Studies, 2019). Unificar fuente En ella se recogen mapas, fotografías históricas y testimonios, así como una colección de vínculos a bibliotecas, archivos y colecciones donde se puede acceder a información más detallada. En la exposición se exhibe uno de estos vagones donde se puede explorar su sala de cuidados, una farmacia y el comedor de las enfermeras

(Railway Museum, 2022b). Por su parte, el *Ironbridge Centre for Heritage* (ICH) de la Universidad de Birmingham, es un centro que se destaca por ser eje importante de investigación transdisciplinar, que conecta enseñanza de posgrado con compromiso político. Aunque su área de acción se expande a todas las áreas de estudio del patrimonio cultural, su relación única con el *Ironbridge Gorge Museum Trust* (IGMT) lo ancla indiscutiblemente al universo industrial y hace de este ejercicio integral que cumple con su misión de “buscar comprender mejor los diversos y complejos procesos mediante los cuales se produce y consume el patrimonio, cómo se gestiona e interpreta y cómo se transmite y recibe, desde lo personal y lo local, hasta el nivel del patrimonio ‘mundial’” (Ironbridge Centre for Heritage, 2022a). Específicamente, la línea de investigación dedicada al patrimonio industrial, *Industrial Heritage Futures*, si bien reconoce la importancia de la actual situación de los estudios y profesionalización del sector industrial, intenta encauzar sus esfuerzos hacia la investigación del patrimonio industrial como un universo aún en expansión, que traspasa meras cuestiones de interpretación y gestión de los sitios, y se enfila en la comprensión de su percepción en las comunidades y su relación futura. Así que intentan responder las preguntas epistemológicas: “¿Qué significado tiene el concepto de patrimonio industrial para las nuevas audiencias, las nuevas generaciones, las diferentes culturas y los responsables políticos y financiadores del futuro? ¿Qué será designado como patrimonio industrial dentro de cincuenta años?” (Ironbridge Centre for Heritage, 2022b).

Asimismo, ya no como organización educativa que busca atraer estudiantes e investigadores, sino como entidad emisora de información y herramienta en sí misma, el ICH ofrece una serie de recursos para facilitar la investigación sobre este tema, resaltando una serie de vínculos web a organizaciones especializadas en Europa, Asia y el resto del mundo. Por ejemplo: la *European Route of Industrial Heritage*, donde se geolocalizan los sitios industriales a través de Europa; la *European Federation of Associations of Industrial and Technical Heritage*, plataforma de promoción de contactos y cooperación entre voluntarios y organizaciones sin ánimo de lucro; y sitios generales como TICCIH, UNESCO o el Centro para el Patrimonio Mundial. Es de notar que esta es también una plataforma abierta que anima a los usuarios a enviarle sitios y publicaciones que crea sería beneficioso para el conocimiento general, por lo que está en constante crecimiento y retroalimentación.

Las organizaciones nacionales dedicadas a la investigación y difusión científica en general también juegan un papel destacado en la escena británica del patrimonio ferroviario. La primera de ellas, dado su carácter nacional y las distintas áreas que cubre es Historic England. Además de reglamentar, enlazar y visibilizar las diferentes entidades y bienes patrimoniales de su región, sirve de principal vocero para cuestiones que afectan directa o indirectamente a la difusión del patrimonio ferroviario. Por solo citar un ejemplo, en noviembre de 2022 se publicaron las listas de patrimonio recuperado y en peligro, y en el monto total de 4919 bienes se recogían ejemplos industriales. En los recuperados: el London Midland and Scottish Railways Swing Bridge, un puente móvil que sufría décadas de abandono que afectaban sus estructuras y los componentes de incluso el mecanismo de movilidad (Historic England, 2022a); en los actualmente en peligro: los restos del ferrocarril de Stockton y Darlington en las zonas de Etherley, Shildon y West Auckland en el condado de Durham (Historic England, 2022d). Igualmente, es una de las principales plataformas que reflejan las inquietudes de los diferentes grupos de acción e influencia sobre el universo ferroviario y los quehaceres acertados o desacertados en cuestiones de gestión. En octubre de 2022 expuso, desde su posición en el mundo del patrimonio cultural británico, su preocupación por las propuestas de remodelación a la Estación de Liverpool Street, en Londres. En este *statement* se exponía que, si bien el proyecto contemplaba mejoras en la infraestructura, las construcciones propuestas tanto para estación como para edificios circundantes comprometerían la integridad visual y el carácter de estos y de la zona. En palabras de Duncan Wilson, Jefe Ejecutivo de *Historic England*, dada la necesidad de mantenimiento del inmueble, la institución se compromete a “trabajar en colaboración con Network Rail y los desarrolladores Sellar con la esperanza de que juntos podamos lograr un mejor resultado de diseño” (Historic England, 2022b), remarcando así su papel como difusor, árbitro y catalizador de propuestas y soluciones favorables al patrimonio. En tanto creación de redes de trabajo y traspaso de información, una de las organizaciones más destacadas es la *Industrial Heritage Networks* (IHN). Esta es una organización regional que ofrece

apoyo gratuito "entre pares" a sitios y organizaciones del patrimonio industrial. Los miembros de las IHN analizan las experiencias de los demás, buenas y malas, deciden las mejores formas de avanzar, debaten y generan ideas, tratan problemas comunes y comparten las mejores prácticas. Los diferentes IHN reúnen a personas con ideas afines que se preocupan por el

patrimonio industrial y la arqueología, y su sostenibilidad. Están abiertos a cualquier persona interesada y apasionada por el patrimonio industrial con un enfoque en sitios preservados y de acceso público. Esto incluye miembros del personal, voluntarios y personas privadas involucradas con el sector en diversas capacidades (Industrial Heritage Networks, 2022a).

Este fin se alcanzaría mediante una mejora de las comunicaciones interinstitucional, el trabajo en equipo y el esfuerzo constante en la concienciación de los peligros y necesidades de este patrimonio (Industrial Heritage Networks, 2022c). Tal retroalimentación se logra en tanto cada red regional articula a su vez una serie de organismos interconectados por la temática y alcance de su labor. Estos son:

Local Industrial Heritage Network	Miembros
IHN Cornwall y Devon	
	Centro Bideford Railway Heritage e Instow Signal Box
	Bodmin Railway Preservation Society
	Bodmind y Wenford Railway Trust
	Bude Canal Trust
	Clyston Mill
	Coldharbour Mill
	Cornwall Aviation Heritage Centre
	Cornwall Gold – Tolgus Mill
	Davidstow Airfield y Cornwall at War Museum
	East Pool Mine
	Finch Foundry Museum

	Friends Of Luxulyan Valley
	Geevor Tin Mine
	Hayle Heritage Centre/ Harvey's Foundry Trust
	Heartlands Cornwall
	Helston Railway
	Kelly Mine Preservation Society
	King Edward Mine Museum
	Lappa Valley Steam Railway
	Levant Mine and Beam Engine
	Liskeard Museum
	Lynton and Barnstaple Railway
	National Trust Cornwall and Devon, Archeology
	Otterton Mill
	Robey Trust
	Royal Corway Museum
	Seaton Tramway
	Shire Horse Farm and Carriage Museum
	Steamship FreshSpring Society
	Stover Canal Trust

	Telegraph Museum
	The Castle Heritage Centre, Bude
	Tiverton Museum
	Trevithick Museum
	Wheal Martyn
IHN Hampshire (anteriormente The Hampshire Industrial Archeology Network)	
	Basingstoke Canal Society
	Bursledon Brickworks
	Bursledon Windmill
	Eastleigh Museum
	Eastney Beam Engine House
	Eling Tide Mill Experience
	Farnborough Air Science Trust
	Hampshire Buildings Preservation Trust
	Hampshire Industrial Archeology Society
	Hampshire Mills Group
	Hampshire Narrow Gauge Railway Trust
	Hollycombe Steam Collection
	Manor Farm Country Park

	Mid Hants Railway
	Milestones Museum
	Romsey Signal Box
	Royal Armouries Museum – Fort Nelson
	SS Shieldhall
	Southampton and District Transport Heritage Trust
	Twyford Waterworks Trust
	Whitchurch Silk Mill
	Winchester City Mill
INH London	
	Bank of England Museum
	British Vintage Wireless and Television Museum
	Brunel Museum
	Carshalton Water Tower
	Crossness Engines
	Enderby Group
	Essex Industrial Archaeology Group
	Greenwich Industrial History Society
	Historic Croydon Airport Trust

	HMS Belfast (Imperial War Museum)
	House Mill Trust
	Kempston Steam Museum
	Kirkaldy Testing Museum
	Lea Valley Heritage Alliance
	London Canal Museum
	London Museum Development
	London Museum of Water and Steam
	London Transport Museum
	Markfield Beam Engine and Museum
	Massey Shaw
	RAF Museum
	Royal Museums Greenwich
	The Postal Museum
	Trinity Buoy Wharf
	Walthamstow Pumphouse Museum
	Wandle Industrial Museum
INH North East	
	Allen Mill
	Aviation Heritage UK
	Beamish Museum

	Bowes Railway
	Brightwater Landscape Partnership
	Castle Point Lime Kilns
	Cleveland Ironstone Mining Museum
	County Durham Forum for History and Heritage
	Discovery Museum
	Dorman Museum
	Friends of Discovery
	Friends of the Stockton and Darlington Railway
	Friends of the Union Chain Bridge
	Hartlepool Borough Council (Arts and Exhibitions/Museum Development)
	Head of Steam/Darlington Railway Museum
	Killhope Lead Mining Museum
	Land of Oak and Iron
	Land of Iron
	Mining Institute
	Museum Development Officer (North East)
	National Railway Museum/Locomotion
	Nenthead Mines Conservation Society

	North East England Mining Archive and Research Centre
	North East Land, Sea and Air Museum
	North Pennines Area of Outstanding Natural Beauty (AONB) Partnership
	Northumbria University/Charles Danby
	Our Industrial Heartland
	Purcell UK
	Revitalising Redesdale Landscape Partnership
	River Tees Rediscovered Landscape Partnership
	Ryhope Engine Museum
	Souter Lighthouse
	Stanegate Restorations and Replicas
	Stephenson Railway Museum
	Sunderland Heritage Forum
	Sunderland Museum
	Tanfield Railway
	Tess Cottage Pumping Station
	Tyne and Wear Heritage Forum
	Victoria Tunnel (Ouseburn Trust)
	Weardale Railway Trust

	Woodhorn Museum
IHN North West	
	Backbarrow Ironworks
	Bancroft Mill Engine Museum
	British Commercial Vehicle Museum
	Calderdale Industrial Museum
	Canal and River Trust (National Waterways Museum)
	Catalyst Science Discovery Centre
	Council for British Archaeology (North West Industrial Archaeology Panel)
	Ellenroad Steam Museum
	Eskdale Mill and Heritage Trust
	Friends of Warrington Transporter Bridge
	Greater Manchester Fire Service Museum
	Heritage Railway Association
	Higher Mill Museum Trust
	Lancashire County Council Museum Service
	Lancaster Maritime Museum
	Leigh Spinners Mill/Leigh Building Preservation Trust
	Lion Salt Works (West Cheshire Museums)

	Manchester Region Industrial Archaeology Society
	Mellor Archaeological trust
	Middlewich Heritage Trust and Middlewich Town Council
	Museum Development North West
	Museum of Transport, Greater Manchester
	Nether Alderley Mill (National Trust)
	Pilling Loom
	Port Sunlight Village Trust
	Quarry Bank Mill (National Trust)
	Ravenglass Railway Museum
	Science and Industry Museum
	Solway Aviation Museum
	Stretton Watermill
	The Bolton Steam Museum
	The Heritage Trust for the North West
	The Weavers' Triangle
	Warrington Museum and Art Gallery
	Wigan Council
	Williamson Art Gallery and Museum

IHN South East	
	Bluebell Railway
	Brookland Museum
	Burton Mill
	Carshalton Water Tower
	Chatham Historic Dockyard Trust
	Chinnor and Princes Risborough Railway
	Classic Boat Museum
	Coultershaw Heritage Trust
	Crampon Tower
	Dover Transport Museum
	Eastchurch Aviation Museum
	Eling Tide Mill Experience
	Greenham Control Tower
	Hampshire Building Preservation Trust
	Kempton Steam Museum and Waterworks Railway
	Kent Firefighting Museum
	Milton Keynes Museum
	Romsey Signal Box
	Royal Armouries Museum – Fort Nelson

	Southampton and District Transport Heritage Trust
	South East Museum Development
	Spa Valley Railway
	Twyford Waterworks Trust
	Wandle Industrial Museum
	Weald and Downland Living Museum
	Windmill Hill – Windmill Trust
INH South West	
	Avon Industrial Buildings Trust (AIBT)
	Avon Valley Railway Heritage Trust
	Boscombe Down Aviation Collection (BDAC), Old Sarum Airfield Museum
	Bristol Industrial Archaeological Society
	Bristol M Shed
	Claverton Pumping Station
	Clifton Rocks Railway
	Clifton Suspension Bridge Trust
	Cotswold Motoring Museum
	Dean Heritage Centre
	Dorothea Restorations

	Dorset Industrial Archaeology Society
	Haynes International Motor Museum
	Helicopter Museum
	Jet Age Museum
	Kennet and Avon Canal Trust
	Kingswood Heritage Museum
	Museum of Bath at Work
	National Waterways Museum Gloucester
	North Gloucestershire Railway/Toddington Narrow Gauge Railway
	Poole Museum
	Radstock Museum
	Saltford Brass Mill
	Simonsbath Sawmill
	Somerset Archaeological and Natural History Society History Society
	Somerset Brick and Tile Museum
	Somerset Industrial Archaeological Society
	Somerset Coal Canal Society
	South Gloucestershire Mines Research Group
	SS Great Britain

	Stroudwater Textile Trust
	Trowbridge Museum
	Underfall Yard
	Water Supply Museum/Sutton Poyntz Pumping Station
	Wessex Mills Group
	West Somerset Mineral Line Association
	West Somerset Seat Railway Trust
	Westonzoyland Pumping Station
	Wiltshire Archaeological and Natural History Society/Wiltshire Museum
	Yeovil Railway Centre
IHN West Midlands	
	Ladridge Transport Museum
	Avoncroft Museum
	Bewdley Museum
	Birmingham Back to Backs
	Birmingham Museums Trust
	Black Country Living Museum
	British Motor Museum
	Canal and River trust (West Midlands)

	Caroline Taylor Consulting
	Carpet Museum Trust
	Chance Glass Works Heritage Trust
	Chatterley Whitfield Friends
	Churchill Forge Water Mill
	Cider Museum
	Claymills Pumping Station
	Coffin Works
	Cromford Mills
	Culture Coventry Trust
	Dudley Canal and Tunnel Trust
	Etruria Industrial Museum
	Forge Mill Needle Museum
	Gladstone Pottery Museum
	Ironbridge Gorge Museums Trust
	Lichfield Waterworks Trust
	Museum Developments Officers (West Midlands)
	Museum Cannock Chase
	Museum of Carpet
	Museum of Royal Worcester

	National Archives (Midlands, Transport and schools)
	National Brewery Centre
	Northern Ceramics Society
	Pen Museum
	Rugby Art Gallery and Museum
	Severn Gorge Countryside Trust
	Severn Trent Water
	Shrewsbury Flaxmill Maltings
	Shropshire Caving and Mining Club
	Shropshire Mines Trust
	Transport Museum Wythall
	Middleport Pottery (UKHBPT)
	Waterwork Museum
	VyA Wedgwood Collection
	Winterbourne House and Garden

Tabla 16. Miembros de la INH según las diferentes regiones. Autoría propia a partir de información de Industrial Heritage Networks (2022c).

Existen además las IHN East Midlands, Yorkshire y East of England, cuya información aún no se recoge en el sitio oficial (Industrial Heritage Networks, 2022b). También se asocian a esta red organismos nacionales y europeos como el AIA, el European Route of Industrial Heritage, Mills Archive, National Museum of the Royal Navy, Shipshape

Network o Historic England, quienes así complementan las actividades que las diferentes instituciones locales realizan en sus áreas.

A estos esfuerzos de académicos, estatales, de empresas privadas y grupos de voluntarios se unen los proyectos relacionados al turismo. Gran Bretaña fue uno de los primeros países en generar propuestas turísticas que incluían o bien museos o centros relacionados al ámbito industrial, y ferroviario en especial, o que la propuesta en sí misma eran los inmuebles o bienes que se convertían en el reclamo principal, estuviesen musealizados o no. En su estudio económico sobre la sustentabilidad económica del patrimonio ferroviario, Tillman (2002) apunta: “El crecimiento de los ferrocarriles tradicionales en los últimos 50 años ha sorprendido a muchos. En el Reino Unido, hay alrededor de 170 ferrocarriles y centros de vapor, que atraen entre 5,3 y 7,8 millones de visitantes al año y cuentan con el apoyo de 1000 empleados remunerados y 23 000 voluntarios” (Tillman, 2002, pp. 40–41). Así, con cifras de hace veinte años que han crecido significativamente en la actualidad, defendía este autor la importancia de ofrecer alternativas turísticas a la explotación del patrimonio ferroviario que, además de rentable económicamente, unía a muchos sectores de la población a este relacionado, activando así no solo el objeto o sitio patrimonial como recurso y negocio, sino también su concientización. De hecho, el mismo autor cita una encuesta de 1999 de *The English Tourism Council* sobre las experiencias del público británico en sus visitas turísticas a centros culturales, la cual arrojó que “la gente valora el entorno histórico y siente que es importante promover la regeneración en pueblos y ciudades” (Tillman, 2002, p. 41). En un reciente estudio del comportamiento del turismo del patrimonio ferroviario Peira et al. (2022), de las Universidades de Turín y Johannesburgo reconocen que estos datos que apuntaba Tillman han presentado un alza importante en los últimos años. Citando datos de la Federación Europea del Turismo Ferroviario (FEDECRAIL), en 2014 existían 5200 kilómetros de rutas turísticas, encabezados por Francia con 1200, Austria con 1100 y Gran Bretaña con 890 kilómetros (Peira et al., 2022, p. 70). Asimismo, señala que existen registrados 35000 voluntarios, de los cuales 19100 solo en Reino Unido. De hecho, el Historic Railway Association (HRA), señala que en 2022 existen alrededor de 170 ferrocarriles patrimoniales operativos, que se extienden por 600 millas (aproximadamente 965 kilómetros) e incluye 460 estaciones. En total, se trata de

- 173 ferrocarriles en funcionamiento
- 9 tranvías operativos

- 8 vías de acantilado
- 24 museos y centros de vapor, muchos de los cuales operan trenes en días seleccionados
- 17 socios comerciales
- 100 sociedades, grupos de financiación y fideicomisos propietarios de locomotoras y vagones
- 22.000 voluntarios
 - empleados asalariados (...)
- 800 locomotoras de vapor
- locomotoras diésel
- 2.000 vagones (HRA, 2022b).

Ello es significativo de la lozana salud de este esfuerzo en particular que, uniendo iniciativas comerciales y concienciación patrimonial garantizan un futuro resistente para el patrimonio ferroviario que contabiliza 13 millones de visitantes hasta la fecha, “que realizan 18,6 millones de viajes que cubren 130 millones de millas - pasajeros” (HRA, 2022). Entre estas propuestas destacan los tranvías históricos de la línea Blackwood a Fleetwood en la Costa de Fylde en Lancashire, Inglaterra. Conocidos como los Tranvías Blackwood, son un ejemplo típico del patrimonio ferroviario con uso turístico (Fujii, 2021), y el único tranvía “tradicional” en funcionamiento (Courtenay, 2009) con la mayoría de sus características sin demasiadas variaciones. En su recorrido, que engloba tanto líneas en funcionamiento como patrimoniales reservadas para este, y en el funcionamiento en general de las propuestas que van variando a lo largo del año (más paseos por la costa en verano, la ruta de las luces en Navidad, etc.) son los voluntarios el pilar principal para mantener el espíritu tanto de este sistema como de la comunidad en la que se insertan. Por esta labor esta iniciativa recibió en 2020 el Queen’s Award for Voluntary Service. En la declaratoria reza:

Los voluntarios que operan Blackpool Heritage Tram Tours, parte de Blackpool Transport Services, permiten la protección, conservación y operación de una flota única de tranvías antiguos en el tranvía para el que fueron construidos (uno de los dos únicos tranvías en el mundo que operan con doble cubierta), ampliando así el acceso público a una rica parte del patrimonio nacional. Al hacerlo, están desarrollando una amplia variedad de

habilidades, creando una importante contribución al bienestar de su comunidad local y cumpliendo los propósitos de bienestar, aprendizaje y educación. (Blackpool Transport Services, 2020).

Este enfoque en no solo la gestión y salvaguarda del patrimonio, sino también su apertura al público general; a la vez que se mejora e instruye a la comunidad local, es uno de los principales aportes de estas propuestas a la difusión del patrimonio. Tillman (2002) señalaba que el turismo cultural se mostraba ávido de conocer recursos nacionales y locales y apreciaba la importancia que este tipo de proyecto representaba para la regeneración de los pueblos y localidades donde se encontraba, notando así la significación de una educación patrimonial que se retroalimentara de acciones basadas en decisiones informadas. De la misma manera Peira et al. (2022) reconocen que estos proyectos en su peso para “la recuperación y promoción del patrimonio ferroviario desde un punto de vista turístico podría ayudar al desarrollo de la comunidad, con beneficios mutuos tanto para el individuo como para la comunidad” (Peira et al., 2022, p. 74). Otro proyecto donde se evidencia este ciclo de reconocimiento – apreciación – acción es el “Adopt a station” escocés. Este programa se implementa actualmente en 250 estaciones escocesas y recoge a más de 1000 voluntarios (ScotRail, 2020) que, entre individuos, grupos comunitarios, escuelas, negocios y organizaciones como el National Health System (NHS), entre otros. En cada estación se presenta una placa con los nombres de sus benefactores, los cuales se reúnen periódicamente para aportar y compartir ideas y realizar encuentros y conferencias sobre temas afines a su accionar. Asimismo, se celebra anualmente en “ScotRail in the Community Awards”, en el que se premia tanto a individuos como organizaciones destacadas ese año en la participación de las actividades planificadas y en la difusión local o a nivel internacional (por medio de las redes sociales y plataformas afines) que son alentadas desde la propia ScotRail. Esta propuesta logra así que el voluntariado no se sienta como algo obligatorio, sino una oportunidad de ser útil a la comunidad, al patrimonio ferroviario y a sí mismos. Esta iniciativa no es endémica del territorio escocés, sino que se extiende por la geografía británica gracias a la acción del Community Railway Network, organización dedicada a la conexión de grupos y asociaciones locales dedicados al ferrocarril patrimonial, con sus comunidades (Community Railway Network, 2022). Actualmente conforma un “community rail movement” de 70 comunidades ferroviarias y cientos de “amigos de estaciones” en todo el país, con las que se realizan actividades de un amplio rango de acción, desde ayudar a

implementar propuestas en las comunidades, hasta consejería de operadores ferroviarios para adaptarse a las necesidades locales de cada uno de los miembros; pasando por ser un punto de encuentro entre los miembros y gobiernos locales, e incluso el gobierno nacional “promover la comprensión de su contribución y cómo se puede nutrir. También buscamos crear conciencia sobre el tren comunitario, explicando su importancia y promoviendo el compromiso con él” (Community Railway Network, 2022). Esta institución es la encargada, entre otras iniciativas, de organizar a nivel nacional la “adopción” de estaciones. Esta parte de las Community Rail Partnerships, asociaciones de interesados que, bajo la guía de la Association of Community Rail Partnerships (ver lista de estas comunidades aprobadas en Anexo 9) han creado una guía para expandir este modelo a las cuatro naciones británicas. En esta se plantea la misión fundamental de esta solución, de ayudar a las comunidades a conectar con las estaciones y patrimonio ferroviario a través de diversas actividades; y se facilita el plan de acción para la creación de las comisiones que conformarán el proyecto. También se proporciona una lista de actividades que pueden llevarse a cabo dentro de la iniciativa y en la que se contemplan desde actividades directamente relacionadas al inmueble (“bringing buildings back to life”, “Community art displays”) hasta esfuerzos globales por el reconocimiento del patrimonio ferroviario (“Engaging schools and young people”, “Promoting sustainable and healthy travel”). Así se cumple con el objetivo de “trabajar a lo largo de líneas ferroviarias o entre regiones, así como con grupos de adopción de estaciones y otras organizaciones locales, para conectar comunidades con sus obras ferroviarias a lo largo de líneas ferroviarias o entre regiones, así como grupos de adopción de estaciones y otras organizaciones locales, que trabajan para conectar comunidades con su ferrocarril” (Association of Community Rail Partnerships, 2019). Sobre este y otros proyectos similares Peira et al. (2022) destacan que el patrimonio ferroviario

puede desempeñar un papel importante en el desarrollo del atractivo de un destino turístico y podría actuar como catalizador de la marca territorial. No solo tienen valor natural, histórico y patrimonial, sino que también contribuyen al desarrollo de las comunidades locales, incluida la creación de puestos de trabajo, la mejora del nivel de vida y oportunidades de intercambio cultural (Peira et al., 2022, p. 75).

Este es un valor que en Reino Unido tienen bien reconocido y que se muestra abundantemente en la plétora de herramientas web que se utilizan. No solo los diferentes

y variados proyectos que se presentan, o las macro organizaciones que asocian otras, existen también páginas dedicadas a la difusión de la existencia y labor del elevado número de iniciativas que pueblan el país. Destacan entre estos recursos los blogs o páginas que desarrolla una persona como pueden ser RailServe o *UK y Ireland Heritage Railways*. El primer caso, creado por Christopher Muller, es un directorio interactivo de los servicios ferroviarios británicos, con más de 50000 entradas de sitios web alrededor del mundo (Muller, 2022a). En cuanto al patrimonio ferroviario, presenta una guía de los ferrocarriles patrimoniales en Gran Bretaña e Irlanda, que incluye “trenes de vapor, tranvías, ferrocarriles en miniatura y otros sitios preservados” (Muller, 2022b), constituyendo una de las guías más completas que existen de su tipo. Ordenadas alfabéticamente, presenta 147 bienes del patrimonio ferroviario y, en su caso, las propuestas turísticas a ellos relacionados. Asimismo, recoge 418 sociedades, grupos para la preservación y otros sitios web que recogen la historia y acciones en favor del patrimonio ferroviario europeo, asiático, australiano, africano y sudamericano. Además, presenta accesos a clubs de ferromodelismo, interesados en maquinaria a vapor e iniciativas privadas y públicas de todo el orbe, entre otros, constituyéndose así una de las herramientas más útiles y polivalentes de la difusión del ferrocarril, en activo y patrimonial (activo o no) de Reino Unido y una buena parte del resto del mundo. En el caso de *UK y Ireland...*, obra de Mark Dewell, antiguo Internet Officer de la HRA (hasta 2011) y uno de los coordinadores de su sección de InterRail (Dewell, 2022). Este, como en el ejemplo anterior, es principalmente una guía de los ferrocarriles de vapor, museos y tranvías abiertos al público, con 182 ferrocarriles y tranvías patrimoniales y su localización geográfica, que compone un base de datos de 900 entradas; otra de locomotoras que incluye unas 2300 fotografías, una más de registros del patrimonio ferroviario; una serie de diagramas sobre la locomotora de vapor y varios de sus componentes; un glosario de términos ferroviarios; y una sección para el recuento histórico de elementos relacionados como las señales y elementos técnicos. En ambos casos la ambición de poner en manos del interesado la mayor cantidad de información posible es el principal objetivo, pero varía la intensidad en las áreas que se consideran más importantes. Mientras que RailServe se centra en dar acceso a otros sitios web o herramientas relacionadas a la gestión del patrimonio en general y su relación con el turismo y otras iniciativas, *UK y Ireland ...* se centra en no solo dar esta información para el ámbito nacional, sino en ilustrar otras áreas de interés que el estudioso o aficionado

puede encontrar útil, sumando la explicación y recuento visual, a través de diagramas y un gran número de fotografías.

Existen también recursos meramente dedicados a la promoción del turismo del ferrocarril que amplían la escena de las herramientas de difusión británicas. Páginas como Britain Visitor tienen un apartado específico para el turismo ferroviario, donde se hace un breve bosquejo de lo que es y significa para el país este patrimonio y cuales son algunas de las opciones que se ponen a disposición de un visitante quizá no tan interesado en el tema, pero que esta propuesta puede convencer para que incluya en su itinerario de viaje (Visitor, 2022). Semejante es la propuesta, variando quizá la relevancia de la fuente, de publicaciones como *The Times*, que en su sección de viajes presenta opciones de interés cultural para viajeros de toda índole, pero sobre todo para los nacionales, a los que recuerda la abundancia e importancia de estos sitios y bienes. En un artículo de julio de 2022, Andrew Eames recuerda que en Gran Bretaña “como nación, estamos locos por los trenes viejos” (Eames, 2022), resumiendo así el gran interés que este patrimonio ha despertado casi desde su creación en los británicos, y reseñando en el resto del artículo 12 de los mejores ejemplos de este, a su juicio, ilustrando con fotografías y añadiendo información adicional como acceso a sitios web de cada uno, así como zonas de interés alrededor y demás recursos turísticos.

3.4.2. Experiencias de difusión: España

El caso español es semejante al británico en tanto que las actividades de difusión se distribuyen por diferentes áreas con objetivos y radio de acción, pero con el mismo fin: poner en conocimiento este universo patrimonial y ayudar a su valorización y protección. A nivel nacional el primer agente impulsor de la divulgación del conocimiento, actividades y proyectos relativos al ámbito industrial en general es el Ministerio de Cultura y Deporte. En los múltiples campos de acción del organismo, la difusión es una actividad transversal en todas las iniciativas y recursos, desde los archivos y bases de datos, hasta las exposiciones y visitas, pasando por las conferencias, congresos, jornadas y publicaciones que impulsa y organiza. Un ejemplo de ello es la publicación en 2022 de los textos generados en las Jornadas sobre patrimonio industrial y tecnológico mueble celebradas en octubre de 2018 en la Escuela de Patrimonio Histórico de Nájera, en La Rioja. En esta se recogen diversos temas relativos a la importancia de conservar también los bienes muebles industriales, que pierden preponderancia frente a sus homólogos

inmuebles, más arraigados en conceptos como la resiliencia (IPCE-MUNCYT, 2022, p. 5). Así se analizan la labor de instituciones como el Museo Nacional de Ciencia y Tecnología; el Museo de Aeronáutica y Astronáutica y el Museu Nacional de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya; las colecciones del Ejército de Tierra o de Telefónica; y cuestiones específicas de este tipo de bienes como los procesos de conservación y la metodología de análisis de diferentes materiales. Dependiente de este Ministerio, el IPCE es el órgano rector de la gran mayoría de las actividades de toda índole relacionadas al patrimonio de la nación y la difusión es una de las aristas de su trabajo. En su propia definición, las actividades de investigación y gestión que realiza o acoge el Instituto

demandan una política activa de comunicación dirigida a otras instituciones, profesionales y público en general que se materializa, entre otras acciones, en el diseño y ejecución de un plan anual de publicaciones y en el desarrollo de un plan de comunicación en el entorno online (IPCE, 2022a).

Dicha política acoge acciones en varios ámbitos de la divulgación. La más directamente ligada a las propias plataformas digitales del IPCE es la sección de noticias que aúna en un mismo sitio la información de actualidad más relevante que se sucede en el entorno patrimonial español, así como anuncios o convocatorias. Asimismo, las publicaciones de la entidad: libros, revistas, monografías, etc., son reflejo de los proyectos de las diferentes áreas de acción del centro. En el caso específico de las monografías, actas de congreso (como la citada anteriormente), catálogos de exposiciones y otras publicaciones sobre conservación y protección, se dividen en sus respectivas modalidades, cada una con un rango temporal específico, siendo el más antiguo recogido el lapso 2001 – 2019, pertenecientes a las exposiciones. Para el caso específico del patrimonio industrial, es la sección sobre Conservación y Restauración, uno de los primeros documentos recogidos es la Carta de El Bierzo, documento fundamental para la protección del patrimonio industrial en España. En la sección de publicaciones periódicas, se recogen todos los números de las dos revistas que edita el IPCE, Patrimonio Cultural de España (2009 - 2021) e Informes y Trabajos (2008 - 2022), así como un compendio de la revista Bienes Culturales (2002 - 2008). En el apartado de exposiciones se ofrecen los datos básicos de la actividad (fecha, lugar, entidades que organizan, comisarios, etc.) y una breve descripción de la muestra, su propósito y relación con otras organizaciones patrimoniales, si las hubiese. No solo la palabra escrita es usada como vehículo difusor, también los medios audiovisuales acercan al interesado al ámbito patrimonial. El IPCE cuenta con un

canal de YouTube, creado en junio y actualmente con 724 suscriptores (dato de noviembre de 2022), que a través de 315 vídeos trata temas tan diversos como el patrimonio arqueológico sumergido o la conservación de diferentes materiales; y sirve de plataforma extra para ponencias y congresos, como el caso de las Jornadas Europeas e Arqueología 2022. Del mismo modo, cuenta con un apartado especial “La mirada experta. Los proyectos de conservación-restauración del IPCE”, una serie de 8 ponencias que, a través de sus directores, dan a conocer los proyectos de restauración llevados a cabo por la entidad. Por último, la comunidad online, Facebook y Twitter, además de YouTube, componen el trío de herramientas digitales de mayor rapidez y alcance para la información superficial, que sirven como primera toma de contacto para las comunidades digitales quizá no tan cercanas al tema, pero susceptibles de interesarse por el tema.

En el caso específico del patrimonio industrial son de obligada mención las organizaciones nacionales e internacionales dedicadas a su conservación. La anteriormente analizada TICCIIH España realiza una labor de divulgación importante tanto en esfuerzos propios como en conjunto con otras organizaciones. A través de sus seminarios, congresos y publicaciones recoge el conocimiento generado sobre este particular y lo pone en manos de otros expertos e interesados. Sobre esta labor resalta la publicación del libro “100 elementos del Patrimonio Industrial en España”, de 2011, que nace en el marco de la revisión de los diez años del Plan Nacional de Patrimonio Industrial. Acompañado de una exposición itinerante, este libro, que además de las fichas de 100 elementos reconocidos como insignes del patrimonio industrial del país, ofrece una serie de artículos de expertos sobre diferentes áreas de interés, permite un acercamiento a ejemplos de

los diversos sectores productivos que definen la industrialización en España, las tipologías arquitectónicas y la relación de la industria con el territorio, otorgándole gran importancia a la figura del paisaje industrial, el grado de conservación y uso de los mismos que permite su visita y su conocimiento individualizado (Ministerio de Cultura y Deporte, 2011).

En sí mismo este texto constituye no solo un documento de consulta y modelo para labores de catalogación e inventario, sino también de difusión no solo de los elementos en sí y del patrimonio industrial en general, y como herramienta de creación de una conciencia académica, estatal y regional de este particular. De este modo se muestra y

demuestra las posibilidades de acercamiento al estudio y acciones sobre los bienes industriales. De hecho, uno de los objetivos señalados del proyecto es, conjuntamente a la divulgación académica, el “difundir el patrimonio industrial como oferta cultural diferenciada y así establecer redes de gestión en museos y centros de interpretación” (Ministerio de Cultura y Deporte, 2011). TICCIH España también colabora, como se ha visto anteriormente, con las diferentes entidades de las Comunidades Autónomas en la creación de contenidos, planes y diferentes asesorías, de las cuales se puede beneficiar toda la comunidad académica. Tal es el caso de la “Carta de Sevilla de Patrimonio Industrial”, que en 2018 se publicó como resultado de las actividades realizadas en el VII Seminario de Paisajes Industriales de Andalucía “Pensando en el patrimonio industrial”. Este, convocado por el Centro de Estudios Andaluces de la Consejería de la Presidencia, Interior, Diálogo Social y Simplificación Administrativa de la Junta de Andalucía; junto a TICCIH España y FUIPA, desarrolló en mayo de 2018 una serie de encuentros destinados a analizar la situación del patrimonio industrial español en su conjunto y ofreció una serie de conclusiones que se decidió hacer públicas “para orientar las prácticas de investigación y gestión del Patrimonio Industrial” (Sobrino y Sanz, 2018, p. 10). Estas se resumieron en una serie de recomendaciones, divididas en conceptualizaciones, metodologías y herramientas, y propuestas y acciones que respondían, tras lo analizado en la reunión, en los siguientes ejes de pensamiento:

- El valor cultural de los testimonios materiales e inmateriales vinculados a las actividades productivas.
- Los impactos territoriales, sociales y ambientales que la técnica ha impulsado por todo el planeta.
- La creciente conciencia ciudadana por el mantenimiento y conservación del Patrimonio Industrial como parte esencial de la memoria colectiva.
- Los problemas derivados del proceso de aceleración histórica que provocan un incesante incremento de los bienes culturales protegidos.
- Las crisis económicas cíclicas que obligan a las empresas a abandonar su actividad productiva generando amplias zonas de espacios en latencia.
- La importancia de las políticas que incentivan la regeneración de áreas productivas degradadas desde estrategias de cohesión territorial, social y cultural.
- La demanda expresada por colectivos ciudadanos para disponer de espacios donde poder expresar sus relaciones de memoria y sociabilidad.

- La necesidad de rehabilitar los espacios industriales obsoletos para poder desarrollar actividades de investigación, creación y producción de carácter colaborativo.
- La intervención y el papel de la mujer en la historia y la cultura del trabajo (Sobrino y Sanz, 2018, pp. 11–12).

A juicio del presente estudio, este documento es una de las principales herramientas de trabajo en la actualidad del patrimonio industrial español dado que resume el pensamiento de muchos de los estudiosos en activo de la materia y lo ofrece al interesado de forma condensada, enumerando por áreas y secciones las conclusiones de años de investigación y trabajo de campo. Por ello es también un fantástico instrumento de difusión, pues al exponer resultados señala y valora lo que significa, compone y representa el patrimonio industrial. Otras organizaciones nacionales del patrimonio Industrial, como INCUNA o las fundaciones ADIPROPE y Juanelo Turriano, cuentan también con una serie de actividades de difusión que abarcan, desde la labor propia de cada una, disímiles aristas de este universo. En el caso de las fundaciones, las labores parten de principios diferentes, mientras ADIPROPE tiene un espectro de actuación más amplio, incluyendo en sus objetivos todo el patrimonio cultural español, buscando ser “el aglutinante de cuantos deseen trabajar en favor de nuestro amplio, y variado Patrimonio Mundial, al tiempo que ser un referente internacional donde los profesionales, las instituciones, las empresas, los particulares (...) puedan informarse y motivarse” (Buqueras y Bach, 2019); en la Juanelo Turriano el enfoque es la promoción y difusión del acercamiento y estudio de la historia de la ciencia y la técnica en todas sus manifestaciones (Fundación Juanelo Turriano, 2013). No obstante, la labor de divulgación de ambas pasa por el enfoque (total o parcial) en el patrimonio industrial, y la publicación de materiales (artículos especializados, libros, revistas, etc.). Además, en la Fundación Turriano, se realizan congresos, cursos y exposiciones; la concesión de los premios Turriano ICOHTEC (International Committee for the History of Technology) y García-Diego; así como la convocatoria de becas de doctorales. INCUNA, por su parte, cuenta también con una serie de publicaciones, como su boletín propio o las secciones La herencia recuperada, Los ojos de la memoria y la Revista Ábaco, todas pertenecientes a Ediciones CICEES del Centro de Iniciativas Culturales. Como parte de esta iniciativa, los resultados, proyectos y demás información recogida en este conjunto de publicaciones, y en línea con los objetivos de la editorial:

participan en las iniciativas editoriales de Cicees [sic.] y en las jornadas o seminarios, ciudadanos y profesionales vinculados al mundo universitario y educativo, trabajadores y gestores de empresas públicas y privadas, técnicos de las administraciones, especialistas en medio ambiente, turismo, patrimonio y ordenación del territorio, así como estudiantes e investigadores de las ciencias sociales gestores de las políticas culturales de numerosos países. Las publicaciones están dirigidas a un público especializado, y en otras ocasiones también se orientan a un público generalista, así como a estudiantes, profesionales e investigadores en las áreas temáticas relacionadas que utilizan los trabajos publicados como herramienta de trabajo (CICEES, 2020).

Conjuntamente, INCUNA realiza exposiciones, concursos, y una serie de itinerarios englobados en una estrategia de desarrollo del turismo industrial. En Asturias cuentan con 3 itinerarios: por la industria militar, por la industria agroalimentaria y por el patrimonio marítimo, fluvial y pesquero; por el resto de España cuentan existen dos itinerarios más, uno en Cataluña y otro en País Vasco; e internacionalmente tienen presencia en Europa (en Bélgica por Valonia y Bruselas, y en Alemania por la cuenca del Ruhr y Berlín), y en América Latina en el noroeste argentino (Tucumán, Salta y Jujuy) (INCUNA, 2022a). Por supuesto, de todas estas opciones de divulgación, la de mayor alcance y más reconocida son las Jornadas Internacionales de Patrimonio Industrial, que se viene realizando desde 1999 y que reúnen a investigadores de la materia en un mismo espacio, poniendo así en contacto una diversidad de temas y problemáticas que enriquecen a la comunidad científica. Cabe resaltar que el primer encuentro de estas jornadas se realizó en el Museo del Ferrocarril de Gijón, hecho que reafirma el significado que siempre ha tenido el patrimonio ferroviario dentro del universo industrial. De hecho, las entidades dedicadas a la salvaguardia y gestión del patrimonio del ferrocarril realizan ellas también una loable labor de difusión, además de sus otros objetivos y funciones. La primera, dado su alcance y empuje dentro de universo académico y de las instancias decisoras del patrimonio en el país, es la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. La FFE, en su Plan de identificación, protección y puesta en valor del Patrimonio Histórico Cultural Ferroviario (PHCF), además de establecer un concepto unitario de patrimonio ferroviario, clasificar sus elementos, retos y problemas; plantea un programa de puesta en valor que contempla, en primer lugar, la difusión. De hecho, expone que uno de sus objetivos fundamentales es:

asegurar que la sociedad tenga conocimiento (o accesibilidad al conocimiento) de la existencia de cada uno de los elementos integrantes del PHCF y de sus características más relevantes. Esta difusión, en la medida lo posible, empleará diversos soportes (escritos y sonoros) y en diferentes idiomas para que sea accesible a personas de varias nacionalidades, e incluso a personas con capacidades visuales o auditivas disminuidas (FFE, 2016a, p. 47).

Incluso se hace mención de las posibilidades del uso del internet para democratizar el acceso a la información que, subraya, debe ser siempre homogénea para asegurar una visión de sistema y facilitar el acceso a todos los recursos disponibles. Esta es una estrategia que se lleva a cabo en cada una de las instituciones dependientes de la FFE, y en todos los formatos visuales y sonoros (rótulos, placas, archivos sonoros, etc.) y, por supuesto, en los recursos *on line*, que se diseña como una red interconectada que organiza la información y guía al usuario hacia temas generales o específicos de su interés, y cuyo esquema de funcionamiento se ilustra en el anexo 10. Asimismo, plantea un esquema de retroalimentación divulgativa para las instituciones asociadas, dependientes o de peso en el ámbito del patrimonio ferroviario, notando temas técnicos, noticias, experiencias, etc., que serán difundidas a través de jornadas y encuentros; así como por el boletín de la organización que puede enviarse en un *mailing list* o descargarse directamente en su página web principal (FFE, 2016, pp. 50 - 51).

En cuanto a herramientas específicas, el Plan hace un inciso en el funcionamiento de los diferentes medios dentro del universo digital, esclareciendo la relación entre:

- los diferentes soportes: carteles o la página web; clips sonoros, audiovisuales, que cataloga en cortos, largos y compuestos, de acuerdo a su configuración y contenido; y los programas interactivos;
- a que hacen referencia: un bien o conjunto específico, un centro u otros elementos;
- y el ámbito de la búsqueda, mapas o secciones; así como el tipo de búsqueda que puede ser por espécimen, centro, nombre o ubicación (FFE, 2016, p. 53).

En este texto se apunta claramente que las actividades de valorización y activación del patrimonio ferroviario engloban tanto los centros culturales, históricos y de investigación

como las opciones turísticas “cuya función es diferente pero complementaria de las anteriores” (FFE, 2016, p. 54). De este modo otorga a ambos espacios una delimitación y caracterización propios, señalando el papel de cada uno, sobre todo en el caso de las opciones turísticas, donde se subraya que funcionan como una ampliación atractiva del público susceptible a interesarse por este universo, sumándolo al demandante de este tipo de ofertas; así como el valor económico de estas gestiones y la posibilidad de mayor expansión geográfica de las propuestas. En el Plan se nombran y explican dos de estas soluciones: Ecorail y Estaciones con encanto. La primera es una oferta que contempla la recuperación de las líneas y su reactivación como plataforma para medios de transporte como trenes miniatura y otros, tanto de tracción mecánica como humana, como sucede en el caso del Ecorail del Cardener, donde se combinan el uso de las líneas con las visitas a sitios de importancia de la localidad (MinterCar, 2022), como forma, además, de ayuda al desarrollo local. Las Estaciones con encanto, por su parte, son una denominación genérica que incluye elementos como hoteles, restaurantes, etc., asociados a bienes ferroviarios, y podrían insertarse en otras ofertas turísticas. En cuanto al diseño y ubicación de los espacios, el Plan aclara que:

1. La inclusión de estos elementos se realizará con rigor histórico. Se tratará de elementos que originalmente estuvieron en este tipo de estaciones o que son coetáneos y totalmente contextualizados. Podrán ser elementos originales, si todavía están disponibles, o reproducciones fieles de los mismos.
2. A través de estos elementos se explicará la historia técnica y social del ferrocarril, sobre todo en la zona en la que esté ubicado, cómo se realizaban los trabajos o la incidencia del tren en la vida cotidiana de la época.
3. Serán un elemento más de atracción para visitar la zona ya que además de su importancia dentro del PHCF, complementarán otras actividades ferroturísticas que se encuentren próximas al lugar, dándoles valor y aportando la necesaria masa crítica. Así, si hay una estación con encanto en la proximidad de un Ecorail o un museo del ferrocarril, será fácil conseguir para cada uno ellos más visitantes, reforzando las sinergias de la temática común (FFE, 2016, p. 55 - 56).

De este modo se plantea una solución de propuesta turística beneficiosa por todos los agentes envueltos en el proceso que, al mismo tiempo, resulta en una plataforma de difusión activa y reglada de acuerdo a los parámetros de veracidad y efectividad trazados por la FFE. En la página de ADIF aparece una recopilación de algunas de estas estaciones, donde se refieren brevemente sus características y se ilustran con fotografías (ADIF, 2022), sirviendo así de soporte extra de difusión. En sentido general, estas propuestas

si se exceptúa el caso de los bienes y conjuntos del PHCF en explotación y el de aquellos que son reutilizados, [son] la más extendida forma de puesta en valor de los bienes y conjuntos integrantes del PHCF (...) en su empleo como recursos en Centros de difusión de la cultura ferroviaria (museos y colecciones del ferrocarril) o en explotaciones Ferroturísticas (FFE, 2016, p. 58).

Estas iniciativas tienen en la actualidad un espacio aglutinador en touRail, proyecto de la FFE que promociona las propuestas turísticas que en el país se lleven a cabo involucrando al patrimonio ferroviario, formando una red que une el panorama del ferrocarril en una misma herramienta de difusión. Esta ofrece noticias, información y recursos sobre el turismo ferroviario español bajo la premisa que este patrimonio puede ser en sí mismo “generador de hitos atractivos turísticos, (...) contenedor de instalaciones hosteleras cargadas del encanto del ferrocarril, (...) canalizador de viajes (...) y regenerador de nuevas experiencias turísticas y deportivas dotando de nuevos usos a las antiguas líneas” (touRail, 2022).

En abril de 2022 se hizo pública la inclusión de los fondos y colecciones del Museo del Ferrocarril de Madrid en la plataforma CERES del Ministerio de Cultura y Deporte (FFE, 2022f), con lo que se llevaría el trabajo de documentación hasta el siguiente nivel, la divulgación, poniendo al servicio del público la información que se atesora en el centro. Este contenido, que se encuentra aún en proceso de incorporación (aparecen once de las siete mil fichas que posee el museo). Otra herramienta de comunicación directa de recursos es la lista de enlaces web de Asociaciones de Amigos del Ferrocarril, Museos nacionales e internacionales, Administraciones y Empresas Públicas, Asociaciones, Universidades y centros de I+D+i, revistas y otros sitios de interés; que la FFE pone a disposición del interesado desde su propia página web como centro de transmisión central de información.

Los museos especializados, como el Museo del Ferrocarril de Madrid, o museos autonómicos como el vasco o el de Cataluña, son otras fuentes de irradiación de conocimiento. El Museo de Madrid, en su papel de entidad nacional y heredera del quehacer de las instituciones que le dieron origen, realiza un gran número de actividades durante todo el año y prevé espacios para la socialización de su quehacer, archivo y biblioteca que pueden ser aprovechados por un público muy amplio. En su estudio sobre la fotografía ferroviaria, López del Ramo (2006) apunta que los usuarios de las herramientas de difusión del Museo, principalmente el archivo, son de procedencia muy variada, aunque abundan los historiadores, arquitectos, ingenieros y técnicos de ferrocarril que consultan: publicaciones especializadas; actividades temporales o permanentes, organizadas por centros afines al Museo, además de las de la propia institución; documentos formativos especializados, proyectos de restauración y rehabilitación de bienes; datos históricos sobre inmuebles y sitios; y tesis doctorales y trabajos de investigación universitarios (López del Ramo, 2006, p. 33). Esta diversidad de posibilidades está apoyada en el esfuerzo divulgativo de la entidad, que realiza una serie de actividades como visitas guiadas, talleres familiares, exposiciones temporales, visitas a colegios, etc., que, unidas a la exposición permanente, coadyuvan a incrementar el interés del público general en la colección y actividades del Museo. La Feria del coleccionismo, primero llamada Feria “La Estación”, es una iniciativa que se desarrolla mensualmente desde 2014 y que busca reunir expositores, coleccionistas e interesados en el universo ferroviario con el afán de crear un espacio de encuentro e intercambio de saberes, así como de figuras chapas, álbumes de cromos, carteles de cine, revistas, etc. (Museo del Ferrocarril de Madrid, 2022b), sobrepasando así el, quizá limitante, ámbito académico y atrayendo un público mayor a las instalaciones y proyectos del patrimonio ferroviario. Este es el mismo espíritu que impregna el Mercadillo del modelismo que “convoca a gente de lugares próximos o alejados, que asisten regularmente para comprar, vender o intercambiar artículos” (Museo del Ferrocarril de Madrid, 2022c).

El Museo del Ferrocarril de Asturias, realiza también una serie de prácticas de difusión similares a las del Museo de Madrid y da acceso un fondo documental y fotográfico importante, a la par que acoge en fechas destacadas un mercadillo ferroviario, y durante todo el año, conferencias, exposiciones temporales y realiza las Jornadas del Vapor, durante las que se ponen en marcha locomotoras históricas (también algunas de diésel), y se ofrecen pequeños pases por el museo, además de visitas guiadas especiales (Gijón,

2022). El Museo del Ferrocarril de Cataluña en Vilanova i la Geltrú, como sus pares anteriormente vistos, desarrolla una campaña de difusión que pasa por estrategias similares, que acompaña con actividades de educación que abarca desde educación infantil hasta la Educación Secundaria Obligatoria, el Bachillerato y los Ciclos Formativos, además de ofrecer cursos presenciales y telemáticos de química y física “entre trenes” (Museo del Ferrocarril de Cataluña, 2022).

En el ámbito autonómico existen también diversas organizaciones y proyectos abocados a la divulgación científica del patrimonio industrial y ferroviario. En su texto de 2014 “Protección, conservación y difusión del patrimonio ferroviario en Aragón”, la Dra. Pilar Biel refería varios ejemplos del accionar de esta comunidad en favor del rescate y gestión del patrimonio ferroviario, mencionando los bienes protegidos, las organizaciones nacionales y regionales encargadas de su investigación, y las actividades realizadas a manera de difusión. Sobre esta última señala que, si bien a nivel nacional no existía un corpus relacionado específicamente al ferrocarril aragonés, en el panorama local resaltaba la labor de institutos provinciales y comarcales que se empeñan en analizar su historia y pone de ejemplo de textos publicados en las diferentes localidades sobre temas generales y específicos del territorio, haciendo notar que

no es posible citar exhaustivamente todo lo publicado o lo realizado en el ámbito comarcal, pero se ha de destacar la importancia de la comarca en la difusión del patrimonio cultural en general, y especialmente del industrial y el ferroviario, convertidos en parte de la oferta turística cultural del territorio. Esta labor se completa con el trabajo de los centros de estudios y la publicación de investigaciones en revistas donde aparecen artículos que abordan una amplia variedad de temas, entre los que tienen cabida los contenidos de patrimonio ferroviario (Biel, 2014, pp. 78–79).

Así señala esta autora dos elementos importantes de los esfuerzos en la difusión ferroviaria en las autonomías: que no está necesariamente centralizado en instituciones para toda la comunidad, siendo los proyectos e instituciones locales una de las principales fuentes de impulso; y que muchos casos se encuentran asociados a la explotación turística de estos bienes y sitios. Sobre el primer particular, en Andalucía sobresale el caso de la Fundación del Patrimonio Industrial de Andalucía (FUPIA). Creada en 2009, como una iniciativa del Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Andalucía Occidental y la

Asociación Territorial de Ingenieros Industriales de Andalucía Occidental, esta es una institución que aboga por la “recuperación de testimonios materiales e inmateriales que suponen el recuerdo vivo de nuestro pasado industrial” (FUPIA, 2022b). Con esta misión, FUPIA se plantea como objetivos:

1. Transmitir a la sociedad andaluza los valores patrimoniales asociados a los procesos industriales,
2. Fomentar la protección, conservación y activación de los recursos del patrimonio industrial de Andalucía,
3. Colaborar con las Administraciones Públicas, empresas y ciudadanos en todas aquellas iniciativas orientadas a la salvaguarda, protección, conservación y activación del patrimonio industrial de Andalucía,
4. Participar en las principales redes nacionales e internacionales dedicadas a la conservación y difusión del patrimonio industrial,
5. Estudiar e investigar el patrimonio industrial de Andalucía, en sus aspectos técnicos, culturales, sociales y económicos,
6. Contribuir a la conservación y restauración de los bienes del patrimonio industrial,
7. Propiciar la difusión de los bienes que integran el patrimonio industrial,
8. Sensibilizar a las empresas, a los profesionales y a la sociedad en general acerca de la importancia que tiene el patrimonio industrial de Andalucía,
9. Asesorar y orientar las iniciativas de recuperación del patrimonio industrial de Andalucía (FUPIA, 2022).

A simple vista es apreciable que una de las principales metas de esta organización es la divulgación, desde el impulso de transmisión de conocimiento a la sociedad en general, hasta la imbricación en los esfuerzos de las entidades de la administración pública y las organizaciones nacionales e internacionales. En la actualidad esto se ha materializado en acciones concretas como la Jornada “el Patrimonio Industrial, una aproximación al futuro profesional”, conjuntamente a la Unión de Profesionales y Trabajadores Autónomos de Andalucía; participación en el Encuentro de Asociaciones de Protección del Patrimonio (ENAPPAL); el evento La Noche en Blanco de 2014 de Sevilla; asistencia a once Jornadas sobre Regionalismo del Aula de Patrimonio de la Escuela de Arquitectura de Sevilla; y a la Primera Jornada Andaluza de Turismo Industrial e Innovación, entre otros (FUPIA, 2018). Asimismo, desde 2010, acoge las Jornadas de Patrimonio Industrial, y

desde 2011 entrega los Premios FUIPA, que tiene como objetivo “reconocer públicamente y divulgar la labor que investigadores, empresas, asociaciones, sector público y particulares realizan a favor del Patrimonio Industrial de Andalucía” (FUIPA, 2022a), en dos categorías, proyectos de investigación e intervención más relevante. En 2013, ampliando las plataformas de participación, se lanzó la aplicación para móviles “Sevilla Industrial”, que cataloga edificios representativos de la capital andaluza. En 2016 celebró el I Congreso Internacional de Patrimonio Industrial y Obra Pública, centrado en las estrategias de gestión del patrimonio industrial, y cuya edición más reciente fue en octubre de 2021. Todas estas actividades cuentan también con el respaldo de la Junta de Andalucía en tanto institución rectora de las actividades en pro del patrimonio y la cultura, a través de la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte, del que forma parte el Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico (IAPH). Esta dependencia regula y guía las actividades de divulgación y formación, que divide en tres grandes áreas: programas de formación, estancias y un extenso catálogo de publicaciones. El programa de formación busca la transferencia de los conocimientos generados por los proyectos llevados a cabo por la institución en todas sus dependencias en cuanto a “paisaje, paleobiología, biología, conservación/restauración, arqueología subacuática, etc.” (IAPH, 2022k). Igualmente, contempla actividades de especialización de interés general abierta a todos los públicos. En 2022 este programa incluyó la proyección del documental “Los Ríos del Metal”, como parte de sus jornadas de difusión; el curso de especialización “Paisaje, Patrimonio y Turismo; Taller de iniciativas turísticas”, y otros cursos, diplomas de especialización, jornadas técnicas, un Curso masivo abierto en línea y un curso de Experto Universitario (en colaboración con la Universidad Pablo de Olavide), entre otros (IAPH, 2022a). muchas de estas actividades han sido grabadas en los últimos años y pueden ser consultadas en el canal IAPHtube, de la plataforma YouTube, con 4440 suscriptores y alrededor de 320 vídeos, el más antiguo de hace 13 años.

Las estancias formativas y de investigación son un “recurso básico (...) que genera identidad, cohesión comunitaria y participación ciudadana, importante para su desarrollo social y cultural” (IAPH, 2022g). No solamente ayuda a formar personal especializado con una amplia red de herramientas a su disposición, sino que al incorporar a su corpus formativo las experiencias acumuladas por la institución y, por ende, una vía indirecta de difusión. Sin embargo, divulgación directa es la ofrecida por las publicaciones del Instituto, que cuenta con alrededor de 50 volúmenes dedicados expresamente a ello.

Manuales, guías y ejemplos de actuación reflejan el saber generado y custodiado por la institución. Entre sus publicaciones más importantes se encuentra la revista PH, que se edita desde 1992, desde 2013 se encuentra gratuitamente *online* y a partir de 2018 tiene una frecuencia cuatrimestral en febrero, junio y octubre. En esta, los temas de patrimonio industrial pueden encontrarse desde fechas tan tempranas como 1997, año en que se dedicó un monográfico especial sobre el tema. En este aparecieron textos de Julián Sobrino (“Proyecto de museo industrial para el Parque Natural Sierra Norte de Sevilla – ‘Ecomuseo’ Museo de El Pedroso”); “Balance de la situación del patrimonio industrial andaluz”); Antonio Moreno (“El Patrimonio industrial de una ciudad andaluza: Linares”); Eusebi Casanelles (“Patrimonio industrial y museológico en Cataluña”) o Inmaculada Aguilar (“El patrimonio arquitectónico industrial. Una reflexión a partir de la actividad valenciana”), con los que se apuntan que el interés por el patrimonio industrial nacional, y andaluz, suscitaba preocupación y estudio desde mucho antes que fuera una cuestión reflejada por las instancias reguladoras del patrimonio cultural. Uno de los proyectos más recientes en ser difundido por la revista es el laboratorio americano de los paisajes históricos de la producción (*applab*) (PH105), iniciativa de la Universidad de Sevilla y la Asociación Universitaria Iberoamericana de Postgrado (AUIP) como una plataforma colaborativa que media entre investigadores, agentes y ciudadanos que habitan, gestionan y estudian sitios y bienes industriales en Latinoamérica y en la península ibérica, con la participación de 46 investigadores y 22 instituciones académicas; buscando “ofrecer un espacio de experimentación creativa que permita la transferencia simultánea de conocimiento aplicado a la sociedad” (Larive, 2022, p. 9).

Sobre el tema específico del patrimonio ferroviario, las herramientas de divulgación del IAPH son la Guía Digital, el repositorio y la revista PH, además de algunos enlaces a otros sitios (Canal Sur, patronatos, asociaciones, etc.). El primer caso como plataforma unitaria de acceso a la información recogida sobre los sitios y bienes de este patrimonio; el repositorio como fuente de conocimiento generada a partir del estudio de estos; y la revista como activador de esta dinámica, y constante fuente de retroalimentación. El resto de recursos engloba tanto acciones o iniciativas externas que la institución decide como relevantes e incluye en sus canales de divulgación, tanto como las suyas propias. Ejemplo de ello es la inclusión del proyecto llevado a cabo en conjunto con la FFE en 2008 para realizar varias acciones de investigación y difusión en torno tanto al “legado patrimonial generado por el ferrocarril, como su contribución a las principales transformaciones

socioeconómicas en Andalucía” (Consejería de Fomento, 2008). Así aparecen, por ejemplo, dos números de los Cuadernos del Archivo Histórico Ferroviario que, divididos en dos etapas (de 1851 a 1880, y de 1880 a 1940), resumen los fondos andaluces de la institución a la vez que realizan un bosquejo de las acciones reseñadas en ellos que fueron dando forma al patrimonio ferroviario de la comunidad, e incluso algunos proyectos que no fueron llevados a cabo (Cuéllar y Leto (Coord.), 2008). Se presta especial atención a los detalles constructivos (plantas, planos, descripciones) y a cada imagen utilizada corresponde una ficha explicativa de sus características e implicación en los diversos planes (Cuadros et al., 2009). Es de señalar que en la realización del segundo cuaderno estuvo implicado Francisco Cuadros como uno de los coordinadores e investigadores a cargo del texto, quien es doctor por la Universidad de Jaén desde 2010 con la tesis “Historia de la arquitectura del ferrocarril en Andalucía (1854-1992)”. Este es uno de los ejemplos que pudieran citarse dentro de la documentación del patrimonio ferroviario en la comunidad, pero no se queda solo allí, sino que con la publicación en 2019 del libro “Arquitectura y ferrocarril: tipos, formas y usos en la construcción del ferrocarril de Andalucía” por la editorial de la Universidad de Jaén, ejemplifica también un actor importante de la puesta en valor de este patrimonio o cualquier otra área de conocimiento: la universidad. Ya sea por la labor de los docentes y otros miembros del cuerpo educativo de las instituciones, o de los diferentes cuerpos que dentro de su organigrama amplían las labores del centro, el esfuerzo por dar a conocer los conocimientos generados por la institución e imbricarlos en el quehacer de la comunidad científica local y nacional es uno de los pilares del quehacer de las altas casas de estudio en Andalucía, y España en general. En esta esfera, tanto por su cercanía a la labor del IAPH como por el número de estudiosos relacionados a la temática industrial y ferroviaria, la Universidad de Sevilla es una de las más destacadas tanto en creación de saberes como en su propagación. Con la actividad de profesores e investigadores como Julián Sobrino o Patricia Ferreira se han llevado a cabo iniciativas de diversas índoles, desde publicaciones especializadas, donde destaca PH como revista más recurrida; participación, creación y acogida de eventos relacionados al patrimonio industrial; y lanzamiento de proyectos de intervención, conservación o gestión de diferentes bienes. Asimismo, es una de las instituciones más activas en la acogida y publicidad de actividades de otras instituciones afines con su labor. Por ejemplo, en noviembre de 2020 puso a disposición de su alumnos y profesores los datos del ciclo de conferencias online titulado “Lunes de Ruta” llevado a cabo por la Fundación Patrimonio Industrial de Andalucía, donde se trataron varios temas relacionados al patrimonio

industrial andaluz en general, y las vías verdes, dentro del patrimonio ferroviario, en específico (Universidad de Sevilla, 2022).

Uno de los primeros empeños de divulgación recopilatorio de estos años de estudio y preocupación por el panorama ferroviario andaluz es el texto “150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance”, resultado del IV congreso de Historia Ferroviaria, realizado en 2006 en Málaga, y que recoge un cúmulo de información que demuestra que

el ferrocarril no es solo historia pasada. El legado ferroviario en Andalucía, con sus enseñanzas sobre la forma de vivir, de trabajar y de comunicarse en el último siglo y medio, en muchos casos convertido en patrimonio histórico (...) es también hoy, un asunto de enorme actualidad (Moreno, 2008).

En este se reunieron investigaciones, además de las de sus directores Domingo Cuéllar (representado la FFE y la Universidad Autónoma de Madrid) y Andrés Sánchez (Universidad de Almería); las de:

1. Eduardo Araque (Universidad de Jaén)
2. Antonio Bernal (Universidad de Sevilla)
3. Luis González (Universidad de Granada)
4. José Morilla (Universidad de Alcalá de Henares)
5. Miguel Muñoz (Universidad Autónoma de Madrid y FFE)
6. Gregorio Núñez (Universidad de Granada)
7. Antonio Parejo (Universidad de Málaga)
8. Francisco Polo (Universidad Autónoma de Madrid y FFE)
9. Luis Santos y Ganges (Universidad de Valladolid)
10. Dolores Alonso; Ana Cabanes; Joaquín García; Miguel Jiménez y Raquel Letón (FFE)
11. José Antonio Gómez (Revista de Historia Ferroviaria) (Cuéllar y Sánchez, 2008).

Aunque en fechas tan tempranas es de notar el número importante de universidades andaluzas implicadas en la preocupación por el patrimonio ferroviario, esta se ha extendido, directa o tangencialmente, a casi la totalidad. Ejemplo de ellos puede ser la ejecución, dentro de la cátedra de Turismo Industrial de la Universidad de Huelva, de un programa formativo que busca “potenciar el valor de las vías verdes como vertebradoras

de la creación de productos turísticos en torno al patrimonio y la industria de la provincia de Huelva” (UHU, 2022a) y que se enfoca no solo en los estudiantes y personal de la universidad, sino también en los gestores turísticos que pueden, de este modo, ofrecer un producto que, pasando por la propuesta comercial, imbrique efectivamente el ámbito patrimonial que le acoge (UHU, 2022b). Otras instituciones de la Comunidad realizan labores de puesta en valor del patrimonio ferroviario en tanto es su objeto de trabajo directamente, aunque los casos son numéricamente inferiores a aquellos en los que el ferrocarril es una parte del patrimonio industrial. Así aparece el Museo del Ferrocarril de La Roda de Andalucía, en Sevilla, donde el ayuntamiento, lo promociona como, una vez se ha transformado el tren en un bien patrimonial, “un reclamo turístico (...) que profundiza en la estrecha relación que este pueblo ha mantenido con el ferrocarril desde el siglo XIX” (Ayuntamiento de La Roda de Andalucía, 2022) presentando objetos, inmuebles, maquinaria, maquetas, etc., que ilustran el pasado del ferrocarril y su relación con la comunidad. Aunque la institución no cuenta con una página web u otro sitio de difusión oficial (con la excepción de una página en Facebook), este aparece reflejado como opción turística en herramientas tanto de la Diputación de Sevilla (Prodetur, 2022) como de la Junta en su segmento de divulgación dedicado a las zonas rurales hispalenses (Junta de Andalucía, 2022c). Asimismo, es enumerado dentro de la lista de centros de patrimonio ferroviario que touRail, del FFE, compila por todo el territorio nacional y en la que solo aparece este museo como ejemplo andaluz. Esto contrasta con la realidad de otras Comunidades en las que hay incluso más de un ejemplo:

1. Cantabria: Museo Cántabro del Ferrocarril;
2. Castilla – La Mancha: Museo Ferroviario de Alcázar de San Juan, Museo del Ferrocarril al Aire Libre de Baides;
3. Castilla y León: La Fábrica de Luz, Museo del Ferrocarril de Ponferrada, Museo del ferrocarril, transporte, comunicaciones y minería de Brañuelas, Museo del Ferroviario, Museo del Tren de Aranda del Duero;
4. Cataluña: Museu del Ferrocarril de Catalunya, Museo del Ferrocarril de Móra la Nova;
5. Comunidad de Madrid: Museo del Ferrocarril de Madrid, Museo del Ferrocarril de Las Matas;
6. Comunidad Foral de Navarra: Museo de Castejón;

7. Galicia: Museo do Ferrocarril de Galicia MUFERGA, Aula – Museo del Ferrocarril de Os Peares, Museo del Ferrocarril de Carril, Museo Ferrocarrilero John Trulock;
8. País Vasco: Museo Vasco del Ferrocarril;
9. Principado de Asturias: Museo del Ferrocarril de Asturias, Museo de la Minería y de la Industria de Asturias;
10. Región de Murcia: Museo del Ferrocarril de Águilas (FFE, 2022d).

Aunque no todas las regiones del país cuentan con un museo o institución específicamente relacionada al ferrocarril, esta falta es notable en Andalucía dada no solo la preocupación que la comunidad científica y la población en general ha demostrado en pro de su rescate, sino también la historia de este medio en el territorio. Sin embargo, no es algo que ha pasado de soslayo. En 2016, la revista Vía Libre, principal publicación seriada de la FFE, presentaba la propuesta que un año antes se había inscrito en la Agencia de Obras Públicas de la Junta, previa discusión con el Ayuntamiento de Sevilla y la Fundación Patrimonio Industrial de Andalucía, para crear un Museo Ferroviario Andaluz (FFE, 2016b). Este proyecto, con sede ideal en la histórica Estación de San Bernardo, tendría como objetivo principal recuperar, conservar y difundir los bienes, infraestructuras y conocimiento sobre el patrimonio ferroviario andaluz, estuviesen o no en funcionamiento. No obstante, hasta 2022 no se ha materializado y la sede propuesta ha pasado a formar parte, una vez recurada, al campus de la Universidad de Sevilla.

Una solución que si ha conseguido ser más efectiva en la puesta en valor del patrimonio ferroviario es la unión a propuestas turísticas. Hasta el momento se han visto algunos ejemplos impulsados dentro de iniciativas mayores, de organizaciones especializadas o esfuerzos de las comunidades donde se enclavan. Y todas ellas resultan alternativas válidas y que ayudan a dinamizar la concientización, primero, de los pobladores que la viven, trabajan y disfrutan, y de ahí a todos los interesados que la visitan. Por ello, la labor que realiza la Junta, en su sección encargada también de alentar el turismo cultural en la zona, resulta interesante en tanto engloba, desde el punto de vista y radio de acción de una institución de su alcance, una serie de propuestas en las que se incluye el patrimonio ferroviario como, además, marca identitaria de la Comunidad. En la Web Oficial de Turismo de Andalucía se ofrecen una serie de opciones de visita en tres grandes núcleos: Andalucía elección natural; Naturalmente Mágica y Titanes de hierro y vapor; siendo este último un conjunto de reportajes donde se recogen “oficios, sabores, tradiciones y lugares

que moldean los grandes paisajes y arquitecturas de un patrimonio industrial complejo y singular, legado de siglos de actividad económica que permite al visitante conocer nuestra tierra de una forma diferente” (Junta de Andalucía, 2019b). La principal característica de estas propuestas es que son “industrias vivas” como describen, en las que aún se puede apreciar el funcionamiento y los saberes asociados a la industria. Estos son:

1. Centro de interpretación de la Industria Panadera de Alcalá de Guadaira (Harinera de Guadaira);
2. El vino de Jerez, su historia, curiosidades y experiencia irresistible;
3. Parque Minero de Riotinto;
4. Conjunto histórico de Minas de la Reunión;
5. Adra Milenaria;
6. Distrito minero Linares – La Carolina;
7. El patrimonio azucarero de la Costa Tropical;
8. El patrimonio industrial en Nerja, Maro y Frigiliana;
9. La cultura maderera en las Sierras de Segura y Cazorla;
10. La industria textil antequerana;
11. La minería del Alto Guadiato;
12. Las destilerías de la Sierra Norte de Sevilla;
13. Las salinas gaditanas,
14. Los molinos del Andévalo y la Costa Occidental;
15. Patrimonio ferroviario granadino: los puentes de Eiffel.

Aunque en algunos casos, como el Parque de Riotinto o el distrito Linares – La Carolina, el tema ferroviario está presente, es el de los puentes granadinos de Gustave Eiffel el único específicamente dedicado al tema. En su entrada se detalla la ubicación, fecha de creación y breve historia de estos dos exponentes, el puente de Gor o Puente de Lata (hoy conocido como Puente de Dúrcal) y el Puente Hacho, reconocido como el puente de hierro más largo del país (Junta de Andalucía, 2019a). Esta solución, además, no es una propuesta estática. En la misma página se ofrecen enlaces a otras entradas de temas relacionados, en materia geográfica y del universo del patrimonio industrial, que crean una interconexión efectiva a la hora de aunar en un mismo sitio varias propuestas y mantener una unión temática que provea al espectador de una noción global de todos sus componentes.

La generalidad de las propuestas de gestión del patrimonio ferroviario viene acompañada de campañas o estrategias de difusión, casi siempre relacionadas a iniciativas de inclusión en el marco social en que se enclavan y con miras a incluirse en dinámicas más grandes. En estos empeños aparecen casos de especial mención por sus fórmulas únicas o el radio de acción con que son planteadas. En el Museo del Ferrocarril de Ponferrada se ha implementado una vista virtual que no se limita a mostrar las instalaciones o algunos de los bienes allí resguardados, suma paneles explicativos interactivos, fotografías, mapas que reseñan la historia minera de la región (así ampliando la experiencia en todos los sentidos de acción del ferrocarril) y un vídeo, a reproducir en la visita o como enlace externo. Pero estos proyectos excepcionales no se circunscriben a los espacios museísticos o propuestas turístico – culturales. Las asociaciones de amigos del ferrocarril, agrupaciones indispensables para el rescate y gestión del patrimonio del ferrocarril en Reino Unido y que en España realizan una labor, si no tan marcada, si bastante constante, pueden llegar a ser uno de los motores de generación de alternativas de puesta en valor de este patrimonio.

Por citar un ejemplo, la Asociación Vallisoletana de Amigos del Ferrocarril (ASVAFER) ha sido una de las más activas en el panorama nacional en cuanto a la protección del material rodante y, sobre todo, estructuras, de su región. Mucho antes de la declaración en 2004 del Depósito y talleres de locomotoras de Valladolid como bien protegido, para 1998 la ASVAFER había redactado un “Anteproyecto de Museo del Ferrocarril de Castilla y León en Valladolid” que, entre otros “contemplaba el aprovechamiento de estos espacios, idóneos para albergar la colección de material rodante histórico del que dispone la Asociación” (FFE, 2004). Asimismo, un año antes de la declaración, en 2003, organizó un ciclo de conferencias “Actos sobre el Museo del Ferrocarril en Valladolid” y justo después una exposición en colaboración con el Museo de la Universidad de Valladolid y con “Ciudad Abierta”, otra asociación, en este caso dedicada a la protección de los espacios urbanos (FFE, 2004); logrando de este modo interconectar los diferentes actores que pudieran tener una acción de peso en favor de la salvaguardia de estos bienes, a la vez que daban a conocer a la población local y público interesado en general sobre ese fragmento de su historia que, aún hoy, necesita más atención. Señalada como quizá el único de su tipo (depósito de locomotoras en forma de herradura) que queda en pie, luego de haber sido la primera (Bastida, 2020a), es un reclamo constante de ASVAFER que no es la suficientemente conocida o valorada, por lo que han tomado, además de las precias

acciones, la decisión de participar repetidamente en la Bienal Ibérica de Patrimonio Cultural (ARyPA) como una de sus estrategias más constantes (Bastida, 2020c). En el marco de ARyPA, evento bienal de la Junta de Castilla y León dedicado a la difusión de las diferentes actores de la gestión y conservación patrimonial desde 1998, y donde se dan cita empresas, profesionales, asociaciones, fundaciones, administraciones públicas e interesados en general (Junta de Castilla y León, 2022c; Ministerio de Cultura y Deporte, 2020), es donde ASVAFER ha desarrollado su misión de puesta en valor del patrimonio ferroviario vallisoletano y, en especial, del depósito. Desde 2004 se ideó y montó un stand informativo sobre el Depósito, la Estación de Valladolid Campo Grande y el entorno, ilustrado con una maqueta; estrategia repetida en 2006. En una nueva participación en 2008, y de ese momento en adelante, el foco varió hacia el patrimonio ferroviario desaparecido, como el tramo urbano del antiguo “Tren Burra”, aunque sin abandonar su campaña informativa sobre el Depósito (Bastida, 2020b).

3.4.3. Experiencias de difusión: Cuba

Tan atípico y singular como el resto de los procesos que discurren en Cuba, dentro y fuera del universo cultural y patrimonial, son las estrategias de difusión. O su ensordecedora ausencia. También como todo asunto que afecta a las comunidades, la centralización de los planes y su irradiación es la principal característica. Como parte de sus funciones, según establece la Resolución 73 de 14 de julio de 1995 “Creación del Consejo Nacional de Patrimonio Cultural”, esta institución, rectora de toda actividad concerniente al patrimonio cubano, debe:

- Promover el interés de la población en general y de los niños y jóvenes en particular, en la apreciación, investigación y protección de los bienes del patrimonio cultural y natural;
- Promover en el ámbito internacional los valores del patrimonio cultural de la nación a través de publicaciones, cursos, eventos y otros medios (Resolución 73. Creación del Consejo Nacional de Patrimonio Cultural, 1995).

Este documento define los dos grandes focos de atención en cuanto a la puesta en valor del patrimonio cultural en general: el público interno y el externo. Para el primer grupo, las alternativas regladas por el MINCULT serían los diferentes museos e instituciones

culturales de ella dependientes (y, por supuesto, asociadas al CNPC), así como otras iniciativas relacionadas a otros organismos estatales, independientes, aunque conectado al Ministerio de Cultura. Para el primer tramo, las actividades divulgativas de los museos pueden ser consideradas como el primer eslabón en la cadena. Sin embargo, no es una labor homogénea a lo largo de la Isla, dividiéndose en los de La Habana, los de las capitales de provincia y los municipios; así como en especializados, dependientes del MINCULT y de otros organismos. Un ejemplo modélico de actividad consciente, estudiada y sistemática de divulgación es el Museo Nacional de Bellas Artes de Cuba (MNBA). Fundado en 1913, en la actualidad es el mayor y más completo complejo museístico del país, con dos sedes en la capital, una dedicada a arte cubano y otra a arte universal, así como un tercer edificio de trabajo en las inmediaciones. Con más de un siglo de vida y habiendo transitado por muchas fases, en la actualidad los esfuerzos de difusión se dividen en varias aristas y dependiendo de los públicos a los que se dirija. Hacia el sector cultural capitalino en su conjunto se encamina en una red interna que incluye a organismos tanto del MINCULT como del CNPC, una serie de comunicaciones internas en las que se dan a conocer las actividades que se van realizando a lo largo del año para lograr así una difusión radial que logre alcanzar el mayor número de interesados posibles, aunque en la mayoría de los casos son los propios trabajadores de la cultura y estudiantes interesados. Asimismo, cuenta con el Centro de Información “Antonio Rodríguez Morey”, en el que se puede acceder a su fondo bibliográfico especializado, tanto como la opción de consultar a especialistas en gestión de la información mediante correo electrónico, llamadas telefónicas o redes sociales. A este nivel básico le siguen otras actividades que lleva a cabo el museo, paralelas a las desarrolladas normalmente por la institución, consistente en programas educativos enfocados a varios públicos y perspectivas. Entre ellos, “Rutas y Memorias”, ofrece recorridos temáticos que presentan miradas diferentes al espectador sobre los fondos del museo, siempre desde un presupuesto educativo y de conexión máxima al objeto de estudio. Del mismo modo, “Una pincelada de historia” y “¡A jugar!”, ambos dirigidos al público infantil, que lo acercan tanto a lo que atesora la institución como a esta misma, en un interés de familiarizar desde pequeños a los interesados, buscando que el patrimonio forme parte de su entorno y realidad. El MNBA cuenta también con algunas publicaciones seriadas, así como una cartelera digital, que mantiene informado al interesado y que abre a debate algunos aspectos del acontecer de la organización.

Sin embargo, en lo referente a la dinamización del conocimiento y recursos de gestión y difusión patrimonial, uno de los exponentes más versátiles y efectivos, si no el que más, es la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana. Puesto que esta oficina y su figura principal, el Historiador, no forman parte de la estructura oficial de la gestión del patrimonio cultural de la Isla,

como tampoco lo están las del Restaurador o Conservador de Ciudad. Estas figuras obedecen a iniciativas de las Asambleas Municipales del Poder Popular (Ayuntamientos) que los nombran y aprueban. Así es como nació y se ha desarrollado la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana: una iniciativa municipal que ha creado un modelo autónomo en función de sus necesidades y experiencias (Ortega, 2013).

Creada en 1935 por el ilustre historiador cubano Emilio Roig de Leuchsenring, desde la década de los noventa del siglo pasado y hasta su muerte en 2020, fue dirigida por Eusebio Leal, bajo cuyo mandato se desarrolló un Plan Maestro para la Revitalización Integral de La Habana Vieja. Este tenía como objetivos principales:

- Salvaguardar la identidad nacional a partir de la investigación, promoción y desarrollo de la cultura.
- Proteger el patrimonio heredado, rehabilitando el territorio mediante un Plan Especial de Desarrollo Integral continuo y con fuerza legal. Este Plan se concibe como una carta de navegación, una sumatoria de gestión participativa e instrumentos de planificación que hagan eficiente la conducción del proceso en su integralidad.
- Evitar el desplazamiento de la población local, protegiéndola del impacto de la terciarización y estableciendo adecuadas densidades y calidad de vida.
- Dotar al territorio de una infraestructura técnica y de servicios básicos que aseguren su funcionamiento en correspondencia con las necesidades contemporáneas.
- Lograr un desarrollo integral autofinanciado que haga recuperable y productiva la inversión en el patrimonio (UNESCO y OHCH, 2006).

Con estas metas se pretendía salvar un área de la ciudad de La Habana que, a pesar de su inmenso valor histórico y patrimonial, había caído en una decadencia preocupante. En

medio de la grave recesión económica que desencadenó en Cuba la caída de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), conocida por el eufemístico calificativo de “Período Especial”, la rehabilitación de esta área de la ciudad, declarada en 1982 Patrimonio de la Humanidad, caía bajo la necesidad de no solo rescatar y proteger el patrimonio cultural, sino convertirlo en un reclamo turístico que derivara, como señala los objetivos, en un proyecto autofinanciable que volviera “rentable” al patrimonio. A lo largo de los años, y hasta la actualidad, este es el único proyecto de su tipo en la Isla que puede calificarse como exitoso en tanto cumple, hasta cierto punto, todos los objetivos que se plantea. De hecho, analizando el organigrama de trabajo de la institución (Anexo 11), es fácil entender por qué ha sido así. Dividido en tres grandes secciones, Dirección central, Direcciones especializadas y Sistema empresarial, se ha logrado crear un proceso activo de retroalimentación y avance que garantiza “el cumplimiento de las políticas, el desarrollo sociocultural y socioeconómico, la obtención de recursos financieros, la recuperación física, las actividades complementarias” (OHCH, 2006, p.56). Aunque excede el objeto de estudio de la presente investigación, es necesario resaltar que el trabajo que realiza la Dirección del Patrimonio Cultural, de la OHCH, donde se insertan, entre otros, el Gabinete de Arqueología y el de Restauración, así como el Laboratorio de Arqueometría, cuyas “investigaciones históricas, museológicas y arqueológicas son (...) antecedente obligado a cualquier intervención arquitectónica en todo inmueble que pretenda ser restaurado” (Ortega, 2013, p. 302). Del mismo modo, las empresas del sector terciario, entre las que se encuentran compañías de gestión turística y constructoras, inmobiliarias y turoperadoras, se benefician tanto de la investigación como de la difusión que realiza la entidad. En el ámbito específico de la divulgación, la OHCH cuenta con una red propia que contempla una programación cultural variada, una revista de cabecera Opus Habana, el Boletín del Gabinete de Arqueología, la Editorial Boloña, la emisora Habana Radio, única de su tipo en el país y, en menor medida, la productora audiovisual La Ceiba (OHCH, 2023a), además de herramientas digitales como blogs, páginas web y redes sociales. La más conocida de estas opciones, Opus Habana, fundada en 1996, se presenta a sí misma como la voz de la restauración de La Habana Vieja, convirtiéndose en “una revista ilustrada con características que le otorgan un lugar particular en la historia de las publicaciones periódicas de nuestra ciudad, de nuestro país” (Juan, 2006, p. 50). Con tres ediciones impresas anuales y una versión digital que proporciona también un repositorio, funciona como una de las herramientas de difusión más consistentes del universo patrimonial cubano, reuniendo en sus páginas tanto el decálogo de acciones de

restauración y gestión, como actividades paralelas de la Oficina y secciones específicas para el accionar de otras entidades del área. Igualmente, esta revista sirve de plataforma para otras publicaciones de otras Oficinas en otras provincias que surgieron a raíz del éxito de la OHCH:

- Boletín Bitácora de Jagua (2014), Oficina del Conservador de la ciudad de Cienfuegos;
- Boletín Acento de Bayamo (2015), Oficina del Historiador de la ciudad de Bayamo;
- Boletín Nueva Aurora (2016), Oficina del Conservador de la ciudad de Matanzas.

Otros dos recursos que amplían la labor de Opus es el Semanario digital homónimo, que actualiza la información que no se pueda cubrir entre ediciones, y el Boletín digital El Sincopado Habanero, del Gabinete de Patrimonio Musical “Esteban Salas”. Aunque en 2021 se ha movido hacia su propia plataforma, Habana Cultural, la sección Cartelera informaba sobre los eventos culturales (de instituciones de la OHCH o no) de la ciudad, conmemoraciones y festejos, exposiciones, conciertos, conferencias y talleres, etc. En su nueva ubicación se ha añadido la sección especial “La Habana y su patrimonio” que se publica

cada sábado, con el fin de acercar a los públicos a la vida patrimonial del Centro Histórico. Entre los temas que abordará el espacio estarán la historia y funciones actuales de museos y centros culturales, piezas de colecciones, reseñas de tarjas, esculturas, calles, parques y plazas, conjuntos musicales, teatros y salas de concierto de la Oficina del Historiador de la Ciudad. La historia y tradiciones que envuelven sitios como las Calles de los Oficios y O’Reilly, el Jardín Madre Teresa de Calcuta, la Casa Natal de José Martí, el Parque Central o las estatuas del Caballero de País, el Monumento a Juan Clemente Zenea y la Fuente de la India serán algunos de los protagonistas de este espacio para los próximos meses (OHCH, 2022).

De otro Gabinete, el de Arqueología, su Boletín, fundado en 2001, como contribución a la puesta en valor del patrimonio cubano y habanero y a los conocimientos de la arqueología en el país, buscando llenar un vacío acusado de la comunidad científica nacional. Así, aunque el énfasis de sus publicaciones es la arqueología urbana, intenta ser vocero “de otras áreas de la investigación arqueológica, la conservación y restauración

del patrimonio edificado y mueble, las indagaciones históricas de inmuebles de valor patrimonial, la numismática y otras ciencias” (Arrazcaeta, 2001, p. 1). En esta misma línea de diversificar el material sobre patrimonio disponible para los diferentes tipos de públicos se encuentra la Editorial Boloña. Desde 1996 es el sello editorial de la OHCH y ha publicado un centenar de títulos en estos veintiséis años de vida, reuniendo autores, géneros y disciplinas varias en torno a La Habana principalmente, con algunas incursiones en otros temas del panorama general. A esta editorial se debe la reedición de 2017 del libro de Zanetti y García, “Caminos para el azúcar”, uno de los pocos estudios comprehensivos del entorno ferroviario del país.

De especial relevancia, por ser la única de su tipo en territorio nacional, la estación Habana Radio, es una iniciativa de la OHCH para dar a conocer su labor, además de poner en valor, por un medio generalmente soslayado para este tipo de esfuerzos, los diferentes bienes, costumbres y paisajes del patrimonio cultural de la nación. Inicialmente pensada para la onda corta de la ciudad de La Habana, actualmente puede escucharse en cinco de las siete “villas fundacionales” a través de diferentes frecuencias: Santísima Trinidad (Trinidad), Espíritu Santo (Sancti Spíritus), Santa María del Puerto del Príncipe (Camagüey) y Asunción de Baracoa (Baracoa). Igualmente, han expandido su accionar hacia otras ramas de creación, como los audiovisuales y un sello disquero “La Ceiba” (encargado de producir CDs y multimedias de apoyo a la actividad de bibliotecas, escuelas, centros de investigación, etc.). Asimismo, encabeza un esfuerzo por crear un museo de la radio cubana (OHCH, 2012) y, a través de su página web oficial amplía su oferta informativa con artículos y reseñas del acontecer patrimonial capitalino.

El recurso digital para la difusión es una de las herramientas más novedosas dentro del ámbito de trabajo de la OHCH, y casi en exclusiva usado en sus instalaciones. Si bien la cartelería y promoción en movimiento (asociado a los servicios de taxi y carros de caballo que también ofrece la entidad), así como otros medios tradicionales, son los más los más utilizados y que prueban una efectividad media, aunque constante (véase figura 97, cartel en la Plaza de Armas que promociona al Museo del Ferrocarril), el proceso de transformación digital que comenzó en 2008 (Héctor, 2023) y que se refuerza con la actualización del Plan Maestro de 2011, el Plan Integral de Desarrollo Integral (PEDI), que prevé expresamente las mejoras tecnológicas y estructurales (P. Rodríguez, 2011) para dar paso a lo que hoy se conoce como Proyecto Ciudad Inteligente. Dentro de los diferentes cometidos de la propuesta, que incluye desde la rehabilitación urbana hasta la

social, pasando por la mejora de los medios de acceso y promoción del patrimonio cultural de la capital cubana (Héctor, 2023; Villar, 2020), el espacio dedicado a la difusión es uno de los más trabajados. Partiendo de una optimización de los recursos digitales e infraestructura, de han generado herramientas como el Sistema de Información Territorial (SIT), en la que se combinan fuentes geográficas con información de diversa naturaleza “características y estado técnico de los inmuebles, información socioeconómica, fotos, planos, etc.” (Héctor, 2023), que han servido, entre otros, para crear soluciones novedosas para el ámbito patrimonial cubano, como son las aplicaciones móviles.

Según Hernández y López (2021), Cuba ha intentado insertarse en las dinámicas lanzadas por la UNESCO respecto al uso de las tecnologías para el aprendizaje y la divulgación científica, participando, por ejemplo, en la edición de 2018 de la Semana de Aprendizaje Móvil (MLW, siglas en inglés) y haciendo uso de otras experiencias de creación y uso de aplicaciones emanadas de la Universidad de Ciencias Informáticas (UCI). Así han aparecido en aplicaciones asociadas a museos que apoyan el “acercamiento efectivo a estas instituciones culturales y a las colecciones museables que atesoran” (V. Hernández y López, 2021, p. 35). Dos de estos museos que ya cuentan en su plan de difusión con aplicaciones son el Museo de Cera de Bayamo (en Granma) y el Museo Castillo de la Real Fuerza en la zona declarada Patrimonio de la Humanidad de la Habana Vieja; este último, obviamente parte de las entidades gestionadas por la OHCH. La aplicación del Castillo de la Real Fuerza presenta información detallada de la colección y el inmueble, así como secciones específicas de Historia, Galería de imágenes, Planos, etc., que ayudan a enriquecer la experiencia del espectador en su visita y permiten llevar consigo estos datos una vez terminada. Aunque estos autores señalan que estas alternativas cuentan con limitaciones importantes, como el no acceso conectividad de internet, opciones muy limitadas para el público de necesidades especiales o la imposibilidad de ofrecer retroalimentación; si notan que es una opción valiosa en tanto logran “mejorar la comunicación con el visitante y evitar el carácter yermo de la presentación de objetos” (Hernández y López, 2021, p. 37), así como ayuda a la puesta en valor del conjunto patrimonial en general. El Proyecto Ciudad Inteligente contempla también la puesta al servicio de los interesados del Repositorio Digital de la OHCH. En este recogen las fichas de las colecciones de la entidad e información sobre personalidades importantes de la Historia y cultura del país, divididas en 23 temáticas, que facilitan la catalogación y

búsqueda; y que se nutre de la red de instituciones de la OHCH y otras del ámbito cultural capitalino:

1. Archivos fotográficos: Fototeca histórica de la OHCH
2. Archivos históricos: Archivo histórico creado en 1938 por el Dr. Emilio Roig de Leuchsenring, primer historiador de La Habana
3. Bibliotecas históricas y especializadas: Biblioteca Histórica Cubana y Americana “Francisco González del Valle”
4. Bibliotecas infantiles: Biblioteca “Antonio Bachiller y Morales”
5. Bibliotecas públicas
6. Centros de documentación
7. Mediatecas
8. Museos arqueológicos
9. Museos de ciencia y tecnología
10. Museos de sitio
11. Museos especializados
12. Museos etnográficos: Casa Museo Simón Bolívar
13. Museos históricos: Casa natal de José Martí, Casa Juan Gualberto Gómez, Museo numismático
14. Museos: Casa de la Obra Pía, Museo Nacional de la Cerámica Cubana Contemporánea, Museo de la Orfebrería, Museo de Arte Colonial, Museo del Naípe, Museo Napoleónico, El Arca Teatro – Museo de Títeres

Según Héctor (2023) los planes del Proyecto de salir del perímetro del centro histórico se han materializado en iniciativas desarrolladas en el museo del Capitolio Nacional o el Museo Nacional del Ferrocarril. Sin embargo, en visita a la institución en el verano de 2022, ninguna de estas mejoras era apreciable en las instalaciones ni alrededores del museo, ni los encargados no dirigieron a ellas, aun cuando desde 2012 la institución está integrada a la red de museos del OHCH (T. Torres, 2019).

Aun siendo el único museo de su tipo en el país de carácter nacional, no cuenta con un sistema de difusión específico, situación que se repite en la gran mayoría de las instituciones del país, donde el trabajo de gestión no es tan avanzado como en la capital. Incluso cuando el ejemplo de la OHCH ha llevado a la creación de oficinas del historiador o conservador de la ciudad en otras provincias del país, esta es una circunstancia común que, en muchos de los casos, aísla la labor de estos centros a su entorno más inmediato.

Reflexionando sobre el tema de la imbricación local de los proyectos de la OHCH, Hill y Tanaka (2015) señalan, analizando iniciativas relacionadas a la integración de proyectos del ámbito afro-religioso a espacios controlados por la Oficina que, aunque empezaran con un hálito socio – cultural “finalmente fueron desviados por intereses comerciales que restaron valor a sus objetivos originales de desarrollo comunitario” (Hill y Tanaka, 2015, p. 224). Este es uno de los rasgos negativos de la gestión de la OHCH, la posibilidad de comercialización como objeto de validación de los proyectos, en un despliegue de lo que estos autores denominan *entrepreneurial heritage*. Si bien este acercamiento ha posibilitado el rescate de, por ejemplo, manifestaciones del patrimonio inmaterial que en algún momento de su historia formaron parte del centro histórico, como los pregoneros o el “arte de cortar el pelo” desplegado en el Callejón de los Peluqueros del proyecto Arte Corte, pero que pueden rozar el exotismo o folclorización en busca de convertirse en un reclamo turístico.

Como se veía con anterioridad, la red de museos de la Isla padece de una desconexión tanto del espacio digital como entre sí mismos y con la comunidad que le rodea, por lo que muchas de las iniciativas de difusión (si existiesen) tienden a ser de un muy corto alcance. Un ejemplo que parece intentar desligarse de esta regla es el Museo Ferroviario de Camagüey. En epígrafes anteriores se analizaba como muestra de gestión del patrimonio ferroviario en la Isla, que resaltaba por ser uno de los pocos dedicados íntegramente a este patrimonio, por las propuestas novedosas dentro del universo museístico y por ser un esfuerzo integral de muchos factores y agentes de la sociedad. En cuanto a la puesta en valor del patrimonio ferroviario es también un modelo de acción, además de ser uno de los proyectos más ambiciosos ahora mismo en el país, siendo uno de los más jóvenes. Integrado a la Oficina del Historiador de la Ciudad de Camagüey cuenta con su propia página web dentro del espacio de la misma en el que se ofrece un poco de información sobre la entidad y se da a conocer algunos de sus objetivos y actividades. El resto de las actividades de difusión se realizan de acorde a los modelos preestablecidos por otros museos: cartelería en zonas de alta afluencia de visitantes a la ciudad, convenios con otras instituciones culturales de la zona y el país, y actividades en centros educativos. Este último es uno de los recursos más explotados por las instancias culturales del país, de acuerdo a la voluntad de crear nexos con la población desde tempranas edades, aunque la desconexión entre lo que se pretende y el producto final no sea tan efectivo como se pretende en teoría. En una investigación efectuada sobre los

museos matanceros y su implicación con los centros educativos de la ciudad, Hernández et al. (2021) concluyen que, tras dos años de análisis de los planteamientos teóricos de las acciones de integración escolar al ámbito patrimonial y su desarrollo práctico, no se ajustan entre sí, hecho que denota una ineffectividad que atenta considerablemente contra una de las principales herramientas de divulgación que soporta el sistema cultural cubano. Estos autores remarcan que:

- los diseños son escasos o inexistentes;
- los guías y monitores manifiestan no poseer conocimientos
- las visitas se dan en un tiempo limitado y con escasos recursos tecnológicos
- el manejo de la información es limitado por parte de los estudiantes por falta de recursos tecnológicos y la carencia de espacios adecuados
- pese a contarse con un centro de información, no se logra articular el vínculo museo – escuela, pese a los convenios de actuación conjunta

No obstante, ello no significa que este recurso sea totalmente ineffectivo, tras dos años de estudio, los autores afirman que

los museos emplean recursos representativos de la categoría patrimonial predominante en la institución (objetos, imágenes, textos, maquetas, etc.) para establecer una relación holística y experiencial. Si bien es cierto que la falta de recursos materiales y humanos incide en los resultados obtenidos en algunas instituciones, es indudable que los educadores tienen interiorizado un discurso que apela a la formación integral de los participantes y a la socialización del patrimonio (...) Ambos espacios educativos son cruciales en la enseñanza de la historia y el patrimonio y su combinación hace más efectivo el desarrollo de las competencias. Los espacios museísticos poseen el soporte material del patrimonio que permiten el acercamiento y la experimentación con y del patrimonio (J. Hernández et al., 2021, p. 1228 / 1230).

Además de los museos, otras instituciones dependientes del MINCULT y el CNPC realizan una labor importante de estudio y difusión del patrimonio cultural, sobre todo en la formación de especialistas que puedan trabajar en no solo crear conocimiento sobre este, sino divulgarlo. Una de las más destacadas de estas entidades fue el extinto Centro Nacional de Conservación, Restauración y Museología (CENCREM). Creado en 1982

“para formar museólogos que cubran las necesidades de los numerosos museos de nueva creación” (Montenegro, 1993, p. 727), desarrolló una labor de investigación específica del patrimonio cubano, con cursos sobre el tratamiento de los bienes en las condiciones climatológicas del país, y creando, junto a la Universidad de las Artes (ISA), un máster en conservación y restauración. Como actividades de divulgación pueden resaltarse la publicación de la revista Patrimonio y Desarrollo, que surgió casi al mismo tiempo que el CENCREM como un boletín, primero, que tenía como objetivo

brindar una visión general de los logros y aspiraciones en el rescate de la herencia arquitectónica y urbana en Cuba, que se manifestó a través de numerosos trabajos escritos por especialistas cubanos dedicados a la esfera de la restauración. Entre los principales temas, éstos planteaban la prioridad del conjunto urbano sobre la obra aislada, los vínculos entre cultura y economía, el análisis de las investigaciones científicas, el carácter multidisciplinario de la restauración, los oficios y las técnicas tradicionales y su importancia en los resultados cualitativos de las obras. Además, se dedicaron otros espacios para actualizar a los lectores sobre las obras de restauración en las provincias y otras noticias de carácter docente y cultural (CENCREM, 2011).

Este boletín solo tuvo dos números gratuitos que se repartieron por diferentes instituciones educativas de la capital y a oficinas de gestión patrimonial y museos nacionales e internacionales. En 1998 intentó reavivarse el proyecto, pero no fue hasta el 2000 que se concretó la Revista homónima, en la que se materializaron los mismos objetivos del boletín, pero con una serialidad que garantizaba una divulgación adecuada, aun cuando fuera una revista de páginas y tirada limitadas. Esta precariedad llevó a la discontinuación de la versión impresa en 2009, quedando solo una versión online hasta su desaparición junto al CENCREM como institución. Otra de las actividades fundamentales de puesta en valor del patrimonio y las acciones por su salvaguardia llevada a cabo por la entidad fue el Congreso Internacional de Patrimonio Cultural, realizado intermitentemente desde la creación del centro hasta su cierre, y con ocho ediciones, se dedicó a atraer especialistas de restauración, gestión y museología a la capital cubana, a la vez que servía de plataforma para la exposición de trabajos realizados en toda la Isla y que, de este modo, se presentaban no solo como ejemplo de la labor realizada por los especialistas nacionales, sino que mostraba a los conocedores

extranjeros partes del patrimonio cubano que quedaban (y aún quedan) muchas veces en esfuerzos locales que ni una las comunidades más cercanas a ellos conocen. Uno de los más notorios fue el celebrado en 2008, el VII Congreso, al que asistieron entendidos de veinticuatro países del área latinoamericana y europea, con alguna participación africana también, y donde se presentaron 118 trabajos provenientes de todas las provincias cubanas (JR, 2008). En este el foco varió de la línea de trabajo seguida hasta el momento, centrada en la materialidad y los bienes muebles, hacia el patrimonio inmaterial y sus diferentes manifestaciones, resaltando la inclusión en 2003 la inclusión de la primera manifestación inmaterial cubana en la Lista de la UNESCO, la Tumba Francesa. Asimismo, se celebraron exposiciones tipo en centros ejemplares de la gestión del CENCREM y el CNPC como el Museo de Farmacia *Triolet*, el Museo Nacional de Historia Natural (ambos en el centro histórico) y en el cuasi recientemente fundado (en 2002) Museo del Ferrocarril, aunque de este último no ha podido encontrarse ponencia ni texto que explique el papel de esta institución en la dinámica de gestión del CENCREM ni la OHCH. Todas estas iniciativas se insertaron en cuatro grandes grupos temáticos que dirigieron el debate: el marco ético y jurídico de la defensa y protección del patrimonio cultural; la economía, planificación, finanzas, inversiones de y para los valores espirituales y bienes culturales del patrimonio; la gestión y la sostenibilidad y promoción del patrimonio cultural (CENCREM, 2008). En este último grupo, dedicado a la divulgación, se hizo especial referencia a las estrategias de difusión que resultan más efectivas en el contexto cubano, resaltando las publicaciones, programas educacionales y la participación en actividades como este congreso que permitieran la exteriorización de los conocimientos generados al resto de la comunidad científica. De hecho, esta podría señalarse como la herramienta de difusión más utilizada en el ámbito de la conservación del patrimonio en Cuba, la participación en congresos. Si bien otras estrategias como la integración en la educación (a todos los niveles, pero sobre todo en la universitaria) de cursos impartidos por especialistas o en instituciones ligadas al patrimonio cultural es una de las opciones que mejores resultados ha mostrado en la puesta en valor dentro del grupo de profesionales que posteriormente tendrán un peso decisor en el mismo espacio; para lograr una concienciación exterior del alcance y significación de esta realidad cultural cubana, son los congresos y similares los recursos más efectivos. Si en algunos momentos o áreas esta divulgación no ha sido todo lo efectiva que podría no es, contrario a lo que plantea Ortega (2014) por un

boicot informativo que oculta o manipula al resto del mundo las realidades de Cuba, provocan un importante desconocimiento sobre los valores del patrimonio cubano y sobre la labor de conservación, rehabilitación, formación, investigación y activación que se lleva a cabo en la isla (Ortega, 2014, p. 311).

Sino por la labor inconstante de sus encargados. En la actualidad el patrimonio industrial cubano es uno de los más desconocidos, desprotegidos e infravalorados dentro del corpus general de estudios del patrimonio cultural de la Isla, como se ha ido analizando a lo largo de esta investigación; aunque ello no significa que no se haya estudiado en alguna capacidad y que no sea preocupación de estudiosos, centros de estudio o gestión específicos del sector o interesados en general, y esta es una realidad que no es reciente. En 1998, en el II Coloquio Latinoamericano, celebrado en La Habana con auspicio del CENCREM bajo el título “Rescate, preservación y uso del patrimonio industrial”, presentó un número importante de trabajos dedicados al tema en la región, resaltando varios del acontecer nacional que pocas veces, si nunca más, volvieron a aparecer en la palestra pública. Entre ellos:

1. “Acciones y estrategias para la conservación sostenible de los sitios industriales del Valla de los Ingenios”, de Nancy Benítez, Directora de la Oficina Técnica del Conservador y Roberto López, Conservador de la ciudad de Trinidad; en los que se discute la trascendencia de este paisaje industrial, Patrimonio de la Humanidad desde 1988, y las acciones necesarias para enfrentar la “falta de un programa efectivo y sostenible para la conservación de la región (...) que hace del Valle actualmente un patrimonio de extrema fragilidad y urgente demanda de acción” (Benítez y López, 1998). (CENCREM, 1998)
2. “Características arquitectónicas del sistema productivo en Santiago de Cuba”, de Damaris Faria, Graciela Prohenza, Milene Soto y María Vidal, del Centro Provincial de Patrimonio Cultural de Santiago de Cuba; ponencia donde se analiza el desarrollo económico relacionado a la industria en Santiago en las etapas coloniales y republicana, que se habían descuidado hasta perderse o transformarse demasiado y se necesitaba tanto una investigación histórica como un plan de acción para su rescate (Faria et al., 1998).
3. “Centro histórico La Habana Vieja. Nuevos usos para viejos almacenes” de los arquitectos Ricardo López y Fernando Sotolongo, quienes proponen, tras análisis

histórico, de localización y condiciones de estos inmuebles una propuesta de refuncionalización (R. López y Sotolongo, 1998) que sería luego realizada en una buena parte de ellos, sobre todo a finales de la primera e inicios de la segunda década del siglo XXI.

4. “Arquitectura agroindustrial cafetalera del siglo XIX en Santiago de Cuba”, de Lourdes Rizo, arquitecta del Centro Provincial de Patrimonio de Santiago de Cuba, quien realiza un análisis de la importancia de la importa dejada por las plantaciones cafetaleras en esa zona del país y la necesidad de “ponerlos al alcance y conocimiento de nuestra población, a través del disfrute de las mismas en un plan consecuente y racional de explotación turística” (Rizo, 1998, p. 18), algo que aún no se consigue, aun tras la declaración de Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 2000. Aun así, es menester señalar que la labor de Rizo continúa siendo una de las más destacadas en el panorama de estudio y gestión del patrimonio industrial en la Isla, particularmente en el oriente cubano.
5. “Conservación y rehabilitación de un conjunto industrial para un centro de adiestramiento”, de Emilio Fiallo y Claribel González de la Empresa de Proyectos para Industrias Varias (EPROYIV) de La Habana; quienes exponen, dentro del contexto de acción de la empresa a la que pertenecen, como puede llevarse a cabo un proyecto de reutilización de estructuras patrimoniales de la industria del país (Fiallo y González, 1998).
6. “Al rescate del patrimonio ferroviario cubano. La locomotora a vapor 1814, una reliquia viviente”, de José Olmo de la Asociación de investigación-desarrollo del transporte de La Habana, quien analiza la puesta en funcionamiento de una locomotora a vapor en el complejo agroindustrial Marcelo Salado (hoy museo del ferrocarril de AZCUBA) y el proyecto tentativo de rescatar el parque de locomotoras de vapor aun existentes en el país (llevado a cabo posteriormente por la OHCH). El autor señala que esta entidad (hoy desaparecida) quería demostrar que además de promover el transporte público, una de sus metas era también crear un programa de protección y recuperación del patrimonio industrial relacionada al transporte de la isla (Olmo, 1998).
7. “Desarrollo de la historia de la tenería de Caibarién” de Rita Argüelles, Sara Nápoles y Juan Sánchez, ofrece, como indica el título de la ponencia, un repaso por el devenir de la industria del curtido de la piel en el centro norte del país, con

- el objetivo principal de “demostrar sus innegables valores y sensibilizar a la comunidad con su conservación” (Argüelles et al., 1998).
8. “CTE Otto Parellada (Tallapiedra): Patrimonio industrial” de Alberto Calvo, Beatriz Moreno y Antonio Iglesias del ISPJAE, CENCREM y el propio CTE, quienes realizan, como en el caso de la tenería de Caibarién, un repaso histórico por el devenir de la termoeléctrica y las características que la hacen única en el panorama nacional, así como la creación un proyecto que reactive el inmueble como la solución más óptima para su conservación (A. Calvo et al., 1998).
 9. “Evaluación de materiales para la proyección de la reutilización de un central azucarero”, de Ana Cepero, directora del CENCREM, presenta sucintamente los resultados de las pruebas de campo y laboratorio efectuadas en materiales metálicos en tanto parte fundamental de proyectos de transformación de un central azucarero en unidad experimental dentro del conjunto de la industria azucarera (Cepero, 1998) que se vería gravemente afectada luego del proceso de desmantelamiento de 2002.
 10. “Rescate de la tradición industrial del poblado El Cano” de Leosdani Lima, Carmen Nápoles y Carmen Mosquera, del Instituto de Geografía Tropical, es uno de los pocos casos en este Coloquio que se centran en las manifestaciones inmateriales del patrimonio industrial. En este caso es el poblado capitalino El Cano y los paisajes y actividades en esta área surgidos a raíz del desarrollo de la industria azucarera y el riesgo de desaparición de estas manifestaciones que son “factor de cohesión en la identidad de sus habitantes” (Lima et al., 1998, p. 36).
 11. “La arquitectura del tabaco” de Carlos Venegas, historiador del CENCREM, es uno de los primeros acercamientos al estudio de este sector de la industria, que recoge tanto su historia como sus consecuencias en la trama urbana y social, así como en la arquitectura (Venegas, 1998).
 12. “El ferrocarril eléctrico Casablanca – Matanzas. Un museo viviente” de Juan Alea y Raúl Manzini, del Centro de Investigación y Desarrollo del Transporte y la División Ferroviaria Camilo Cienfuegos, respectivamente; quienes analizan los factores técnicos y características de este ferrocarril único en su tipo en el país, parte del Ferrocarril de Hershey (Alea y Manzini, 1998).
 13. “El Valle de los Ingenios. Patrimonio industrial de la Humanidad” de Ernic Casanovas y Víctor Echenagusia, quienes señalan el avanzado estado de deterioro de la zona, aun diez años después de su declaración, y los estudios del colegio de

- Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Barcelona durante dos años en la zona, que permitió conocer más a fondo las instalaciones aún con posibilidades de intervención y recuperación (Casanovas y Echenagusia, 1998).
14. “Sistemas de información geográfica para la gestión y manejo del patrimonio industrial declarado”, de Eugenio Molinet de la Vega, del CENCREM, quien defiende la necesidad de utilizar los SIGs en la gestión de este tipo de patrimonio especialmente, dadas sus características y lo separado geográficamente que se encuentran los ejemplos reconocidos y protegidos en la Isla (Molinet de la Vega, 1998).
 15. “Construcciones azucareras en Bayamo. Un estudio arqueológico” de Juan Arévalo y Roberto Miranda, de la Casa de la Nacionalidad de Bayamo, que defienden la necesidad de estudiar desde la perspectiva arqueológica las ruinas de la desaparecida industria azucarera del siglo XIX en la región dado que “el rescate y conservación del patrimonio industrial de la provincia es (...) cuestión fundamental [para] conocer el aporte de muchos de estos elementos a la formación de la Nacionalidad (sic.) cubana” (Arévalo y Miranda, 1998).
 16. “Funicular aéreo de Minas de Matahambre” de José Gómez y Mercedes Navea, del Museo Municipal de Minas de Matahambre en Pinar del Río; es un análisis del desarrollo de este sistema único de transporte de materiales en la Isla a partir de una única pieza que se conserva en la institución (J. Gómez y Navea, 1998).
 17. “La planta de níquel René Ramos Latour y su contexto comunitario, Nicaro, Holguín” de Tania Marín y Sara Remedios, del Museo Nicaro; presenta otra reflexión sobre las dinámicas sociales creadas por el universo industrial forjado por la extracción de níquel en la zona (Marín y Remedios, 1998).
 18. “El ferrocarril y la locomotora de vapor, bases del desarrollo de la industria azucarera del siglo XIX. Vigencia de la tracción en vapor en Cuba” de Manuel Alepuz y Ángel Socarrás realiza una síntesis histórica del ferrocarril cubano y hace una valoración del parque de locomotoras a vapor a finales del siglo XX, aspirando, fútilmente, a que no se convirtieran en “arqueología en uno años, sino una tecnología de futuro” (Alepuz y Socarrás, 1998).
 19. “Creación del Museo de la caña de azúcar, como rescate y preservación del patrimonio azucarero cubano” de Oscar Almazán, Ana Hurtado y Víctor Marín de la Asociación de Técnicos Azucareros de Cuba (ATAC) y la sección cubana del Comité Panamericano de Desarrollo Urbano y Patrimonio Histórico

- (COPAPH); muestra un detallado análisis histórico, estructural y de gestión del antiguo Central Toledo, en La Habana, y como podría reconvertirse en un museo modélico de la producción azucarera en el país (Almazán et al., 1998), empresa que no fructificó más allá del planteamiento teórico, según atestiguan estudios posteriores que parte del ISPJAE y el actual estado de abandono del sitio.
20. “San Isidro de los destiladeros: antiguo ingenio, futuro ecomuseo” de Teresa Angelbello, Museo de Arqueología de Trinidad, resume un informe mucho más extenso sobre una antigua hacienda azucarera del Valle de los Ingenios que, desde el análisis de su historia, el territorio donde se enclava y sus características tecnológicas y constructivas, “describe, evalúa y arriba a conclusiones (...) estableciendo criterios y premisas para el trabajo arqueológico, la restauración arquitectónica, el programa museológico y el manejo ecológico” (Angelbello, 1998, p. 88) que al final no se llegó a desarrollar.
 21. “El Ingenio San Ildefonso, un sitio en extinción” de Gaspar Atarés e Iliana Donatién, equipo técnico de Monumentos de Guantánamo; es uno de los trabajos más críticos con la gestión de bienes industriales, en este caso un ingenio y casa vivienda perteneciente al mismo influjo de migrantes franceses que dieron paso a las plantaciones de cafetales que si fueron protegidos (Atarés y Donatién, 1998).
 22. “Estudio y propuesta para la creación de un museo de la industria azucarera en Rafael Freyre, Holguín”, de Yohanka del Cerro, Carmen Hernández, Asdrábal Fernández y Ángela Peña, equipo técnico de Monumentos de Holguín; presentan otro proyecto de museo del azúcar en otro antiguo central que comprendería inmuebles, maquinarias, locomotoras y demás elementos originales, que conformaría un complejo museal y reclamo turístico (Cerro et al., 1998) que nunca se concretó.
 23. “Los ingenios de la villa de Sancti Spíritus hasta 1879”, de Domingo Corvea del Museo Provincial de Sancti Spíritus; es una síntesis histórica del desarrollo de la industria azucarera decimonónica en el área (Corvea, 1998).
 24. “Formas de hábitat asociadas a la industria azucarera. Valle de los Ingenios, Trinidad” de Raúl Currás, Alicia García y Marcela de Lara; expone las características esenciales de las viviendas surgidas alrededor de los ingenios trinitarios y de los procesos de amalgamamiento de culturas que esto produjo, sobre todo en la región de San Pedro, donde estas casas “son testimonio de un pasado que ya no existe. Casas que son el resultado del proceso de

transculturación entre las tradiciones constructivas aborígenas (sic.) y las hispánicas” (Currás et al., 1998).

25. “La industria azucarera en Puerto Príncipe, su desarrollo en la época colonial. Tipología arquitectónica y urbanismo” de María Díaz, Universidad de Camagüey, refuerza la significación de la zona dentro del total geográfico de la industria azucarera de la nación, señalando la importancia de algunas ruinas de ingenios que conservan estructuras características de diversas etapas de la evolución industrial del país (M. Díaz, 1998).
26. “De La Habana: La Alejandría” de René Gutiérrez y Michel Herrera, Centro de Patrimonio Cultural de La Habana; presenta las cualidades excepcionales y la situación de descuido y negligencia de este ingenio y sus alrededores, declarados MN y que podría haberse podido rescatar e insertar en la dinámica cultural y de servicios de la zona (R. Gutiérrez y Herrera, 1998).
27. “Apuntes sobre la arquitectura agroindustrial azucarera en Cuba. El catey (sic.) del central Cunagua. Caso de estudio” de Nelson Melero, CENCREM; es un esfuerzo modélico por sistematizar el conocimiento sobre el patrimonio industrial azucarero cubano, tomando como referente de análisis el antiguo central Cunagua y su batey, del que se subraya su pésimo estado de conservación en aquel momento (Melero, 1998) pero que se solucionó hasta cierto punto una vez declarado MN en 2000 y tras un consciente proceso de recuperación.
28. “El ingenio y batey Carolina: exponente excepcional de la industria azucarera del siglo XIX”, de Irán Millán, Centro de Patrimonio de Cienfuegos, es un examen de unos de los exponentes del patrimonio industrial del siglo XIX mejor conservados de la Isla y como podría sacarse un mejor partido de sus ubicación y condiciones inigualables para llevar a cabo iniciativas de recuperación y reactivación de los inmuebles y paisajes (Millán, 1998) que no tuvieron mayor repercusión.

Este fue uno de los primeros esfuerzos conscientes por difundir el conocimiento y las acciones de salvaguardia y gestión pretendidas para el patrimonio industrial cubano. Además, manifiesta cuales eran los focos de interés (el Valle de los Ingenios, las plantaciones históricas de café), los proyectos más acuciantes de finales del siglo pasado (la creación de un museo de la industria) y el lugar que ocupaba el ferrocarril en el total

de proyectos institucionales o académicos del país (con cuatro de veintiocho ponencias dedicadas al tema, no es el tema más predominante, pero representaba un 14 por ciento).

Tras el proceso de desaceleración de la economía de principios de siglo y los efectos nefastos de la Tarea Álvaro Reynoso, muy pocas de estas iniciativas fueron llevadas a cabo, circunscribiéndose los esfuerzos a las zonas declaradas Patrimonio de la Humanidad en La Habana Vieja, con la adecuación de los Almacenes de San José y otras áreas del puerto como entidades comerciales; o trabajos en favor de la declaración de nuevas zonas, como las cafetaleras del Oriente cubano. No es hasta bien entrada la segunda década del siglo que comienzan a resurgir esfuerzos reflexivos por rescatar y divulgar el patrimonio industrial de la nación. Ejemplo de ello es la realización en La Habana en marzo de 2016 del 8º Coloquio Latinoamericano de Patrimonio Industrial. Este sesionó con el apoyo de instituciones como el CNPC, TICCIH - España, la OHCH, la Sección Cubana del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS Cuba), INCUNA y la Oficina Regional de la UNESCO. Esta actividad permitió que los organismos nacionales entraran en contacto con grandes entidades internacionales y se debatieran tópicos que son aún necesarios reconocer en la realidad cubana – la reutilización de estos bienes y espacios, sin ir más lejos (INCUNA, 2016). Del mismo modo, permitió presentar proyectos e investigaciones abocadas a la conservación de este patrimonio y del que son partícipes personalidades e instituciones culturales del país. Entre ellos: La Bahía de la Habana. Memoria Urbana, refuncionalización y valoración del patrimonio industrial, libro de Miguel Ángel Álvarez; el proyecto de libro de Jorge Tartariani y Gladys Collazo (presidenta del CNPC) sobre la arquitectura ferroviaria en Cuba y Argentina; y la exposición “El patrimonio industrial en Cuba”, realizada en el Palacio del Segundo Cabo con diferentes piezas de filatelia, vitolas, postales o etiquetas de elevado valor artístico y relacionadas con este patrimonio. A pesar de todo el esfuerzo, en este encuentro no se visibilizaron los proyectos e investigaciones emanados del ámbito universitario cubano, un botón de muestra de lo más avanzado en el país en cuanto a la conservación y gestión del patrimonio industrial. Si bien muchos de estos estudios se circunscriben a determinados ejemplos que son caros al estudioso o a su institución, ya sea porque es este el que conoce o porque su estudio forma parte de una propuesta económica específica, no cabe duda de que traspasan la visión estatal de lo que se puede hacer o lo que se ha protegido. Así, se plantean alternativas y soluciones de acuerdo a las necesidades del país y a la normativa y experiencias internacionales. Esta carencia intenta

atenuarse con la propia acción de los investigadores que buscan publicar sus estudios en publicaciones del mayor alcance posible, dentro y fuera del país. Tres pueden decirse que son los puntos de irradiación de estas publicaciones: los profesores o investigadores universitarios, los investigadores propios de empresas o instituciones asociadas a la industria, y expertos preocupados por el tema sin filiación; aunque en algunos casos pueden encontrarse esfuerzos conjuntos de varios actores. Y estas publicaciones se dan tanto dentro de la Isla, como en el entorno iberoamericano.

El primer conjunto, el de los investigadores asociados a la academia, es el más numeroso y el de mayor presencia en publicaciones internacionales son los esfuerzos divulgativos emanados de los centros de altos estudios. Comparten todos el estar centrados en objetos de estudio específicos o en un área particular del patrimonio industrial y circunscritos a una zona geográfica de la Isla; pero la variedad de puntos en los que se centran es una de sus aristas más fuertes. En el ámbito nacional la publicación más destacada es la Revista Científica Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Tecnológica de la Habana José Antonio Echeverría (CUJAE), publicación electrónica de acceso abierto en la que colaboran investigadores de las facultades de arquitectura de las Universidades de La Habana, la Universidad Central de Las Villas “Marta Abreu”, la Universidad de Camagüey y la de Santiago de Cuba principalmente, aunque como otras entidades del país relacionadas a la temática (RAU, 2022). En el resto del país, las casas de altos estudios cuentan también con algún tipo de publicación especializada que sirven de plataforma en menor medida para la divulgación patrimonial, pero destaca sobre todo Universidad de Oriente y su revista Santiago principal órgano de divulgación del área de ciencias sociales de la universidad que cubre un amplio espectro de temas (UO, 2022); y en especial en esta zona del país donde se llevan varios años desarrollando investigaciones relacionadas a su patrimonio industrial y la impronta cultural que ha dejado.

En la región latinoamericana destacan Brasil y México como los polos científicos receptores de la mayor cantidad de artículos de temática industrial. El caso brasileño es el más destacado, con publicaciones como *Forum Patrimônio Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável*, revista de la Universidade Federal de Minas Geras, enfocada al fomentar el debate de temas relacionados al desarrollo sostenible y la gestión patrimonial (UFMG, 2022); y *Oculum Ensaio, Revista de arquitetura e urbanismo*, de la Pontificia Universidade Católica de Campina, dedicada como la anterior a promover el debate académico y la divulgación de ideas e investigaciones relevantes en el campo de la

arquitectura y el urbanismo, y campo afines (PUC - Campinas, 2022). En cuanto a México, el reciente influjo de estudiantes de posgrado cubanos hacia universidades mexicanas podría suponer un incremento y diversificación de las publicaciones sobre patrimonio industrial en el futuro; aun así, actualmente es posible encontrar colaboraciones en revistas tan prestigiosas como *Intervención. Revista Internacional de Conservación, Restauración y Museología* del Instituto Nacional de Antropología e Historia. Aunque existen esfuerzos y alguna presencia de publicaciones en otros países europeos, en este lado del Atlántico, España es el principal destino de artículos, ensayos y demás textos académicos sobre patrimonio industrial que emana de la Isla. Generalmente hacia revistas universitarias como Quiroga; *Revista de Patrimonio Iberoamericano* del Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Granada o *ESTOA*; *Revista de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo* de la Universidad de Cuenca, donde pueden insertarse en sus colchones editoriales como investigaciones de valor por sí mismas o en las secciones específicas de divulgación. Asimismo, existen casos de publicaciones en revistas de otras entidades no académicas como la Subdirección General de Conocimiento y Estudios Turísticos del Instituto de Turismo, en cuya publicación *Estudios Turísticos* han aparecido artículos sobre el patrimonio industrial cubano.

Capítulo 4. Gestión del patrimonio ferroviario en Cuba

4.1 Experiencias de gestión hasta 2022.

Si alguna conclusión parcial puede extrapolarse de lo visto hasta el momento sobre los procesos de documentación, gestión y difusión en Cuba es que, salvo casos muy específicos, son acciones prácticamente indisolubles. Esta tendencia puede rastrearse hasta la protección jurídica y declaración de los bienes patrimoniales que, al hacerse bajo valores y categorías rígidas y, dados los cambios operados desde su declaración en la década del setenta del siglo pasado, poco operativas para la realidad actual del patrimonio cultural, han significado que la ejecución de cualquier iniciativa de conservación requiera un esfuerzo añadido y procedimientos *sui generis*. Esto ha obligado a que la tutela del patrimonio industrial se haya ido efectuando siguiendo patrones irregulares y, en muchos casos, deficientes. Comenzando por la inclusión de bienes de diversos valores y naturaleza en declaraciones múltiples que respondían a un unitario “valor histórico” en 1978, pasando por la disparidad entre clasificación y valor de los bienes que esta investigación asume como industriales (aunque no aparezcan como tal en la documentación) y llegando hasta la incongruencia en la categorización de monumentos y sitios, se hace evidente que el punto de partida de cualquier proyecto que involucre a este patrimonio encuentra en la base legal un obstáculo importante. Ello, unido al poco desarrollo de un estudio patrimonial centrado en la industria, el abandono de los bienes y sitios en una paulatina desaparición de los exponentes materiales e inmateriales y la aplicación de iniciativas inconexas, han supuesto que no exista un acercamiento o metodología unitaria que regule el accionar frente a los peligros a los que se encuentra este patrimonio. Así, no es inmoderado afirmar que la gestión del universo patrimonial de la industria cubana ha sido, en comparación con los modelos español y británico, asentados y eficaces, desordenado y carente de una lógica interna que regule el proceso. Por eso el presente estudio, una vez examinado los ejemplos europeos y el devenir y situación actual en Cuba, y de acuerdo a lo plantado por Méndez y Cuéllar (2017), quienes entienden el patrimonio del ferrocarril como “un conjunto de bienes materiales e inmateriales que articulan un complejo sistema de transporte que interacciona transversalmente con el medio natural, social y cultural y que genera una fuerte atracción social” (Méndez y Cuéllar, 2017a, p. 278), enuncia el patrimonio ferroviario cubano como aquel que define parte de la historia e identidad de la nación cubana, comportando una verificable importancia económica, social, artística y cultural que se hace presente tanto

en los bienes materiales que atestiguan su presencia y desarrollo, como en las relaciones, imaginarios y paisajes que surgen a su alrededor. De manera práctica, este puede dividirse en sus diferentes elementos:

- De una parte, sus manifestaciones materiales: la maquinaria (parque móvil y otros elementos asociados a la producción y transporte), la infraestructura del servicio (líneas, puentes, túneles, etc.), los elementos asociados a la circulación (señalética, luminaria), la arquitectura (estaciones, edificios auxiliares y dependientes), archivos y documentos;
- De otra, las inmateriales: los usos, costumbres, vestimenta, oralidad, entre otros;
- Y en una conjunción de ambos: la visualidad de ciudades (especialmente bateyes) y paisajes que modifica y configura, así como el autorreconocimiento identitario que genera en las diferentes comunidades que les afecta directamente, y en la nación cubana en general.

En los capítulos anteriores se expone la historia del ferrocarril y el proceso de patrimonialización de la industria en tanto herencia cultural; en lo adelante se analiza cómo se comporta la gestión integral de ejemplos modélicos de cada una de las áreas que conforman el concepto propuesto de patrimonio ferroviario. El comportamiento, en general, de la protección de los bienes ferroviarios ha sido:

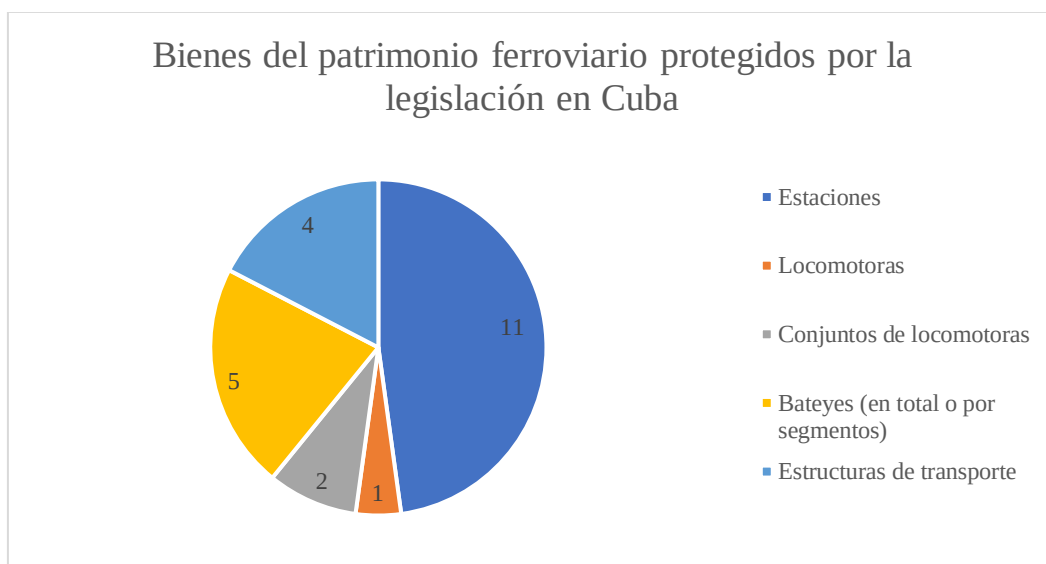


Gráfico 1. Representación gráfica de los bienes del patrimonio ferroviario protegidos jurídicamente en Cuba. Fuente: Elaboración propia.

Esto significa que, del total de 40 bienes considerados en esta investigación como industrial, el 57,5% pertenece al ferrocarril y, dentro de este: el 47,8% son estaciones; el 21,7% son bateyes o alguno de sus componentes; el 17,3% son estructuras de transporte; el 8,6% son conjuntos de locomotoras y el 4,3% son locomotoras. Esta preponderancia de las estaciones sobre el resto de estructuras podría significar que se han protegido una gran cantidad de ellas, pero no es el caso. De las 76 estaciones que Lloga et al. (2016) compilan en su texto, derivado del Inventario de Patrimonio Industrial del CNCP, solamente 11 cuentan con alguna protección y esta, como se ha visto, muy heterogénea.

El primer caso de estudio de entre estas estaciones es la Estación Central de Ferrocarriles de La Habana. Como ya se ha visto, es una de las edificaciones de principio de siglo más representativas del quehacer constructivo ferroviario en el país y símbolo no solo de la ciudad de La Habana, sino de la zona donde se emplaza, en la que

elevó la jerarquía del sur de la zona céntrica de la ciudad desde el punto de vista arquitectónico y urbano, preeminencia que hasta el momento había gozado el Paseo del Prado. Se convirtió en el más relevante de los sitios de acceso a la capital, al concentrar dicha estación todos los ramales que transportaban pasajeros del resto del país. Bajo su influencia surgieron varios establecimientos, como el hotel París en la esquina de las calles Zulueta y Misión (Y. Rodríguez, 2013c).

El inmueble se mantuvo sin mayores cambios hasta la década del sesenta del siglo XX en la que se ampliaron los accesos y zonas de aparcamiento (Rodríguez, 2013), y en los ochenta cuando se agregó una sala de confirmación de boletas y se realizaron trabajos de mantenimiento en partes de la cubierta, la fachada y elementos de carpintería (Antón, 2021; Figueredo y Pérez, 2021). No fue hasta 2016 que empezaron las obras de lo que sería una intervención integral del inmueble que contempló carpintería, herrería, restauración de todos los elementos estructurales del edificio, incluyendo los techos, las torres y una remodelación del interior; así como la incorporación de nuevos elementos tecnológicos a los andenes; y la restauración del 90% de la fachada y elementos decorativos (Antón, 2021; Figueredo y Pérez, 2019). La prensa nacional recogía esta empresa como un esfuerzo por que la capital del país, en su 500 aniversario pudiese “mostrar un edificio patrimonial invaluable desde el punto de vista arquitectónico con funcionamiento moderno de sus trenes y la posibilidad, además, de tener servicios con las

tecnologías adecuadas para hacer eficiente el ferrocarril” (Antón, 2021). Este juicio deja entrever varias cuestiones preocupantes a varios niveles: en primer lugar, la apreciación de la estación solo como un hito arquitectónico; luego la correlación entre utilidad y valor, y el reflejo de una intervención de esta magnitud como un proceso de renovación y no de rehabilitación o conservación del inmueble. Así se hacen evidentes cuestiones que se señalaban anteriormente, como la apreciación sesgada del patrimonio cultural, que conlleva a una gestión deficiente. En este caso específico, primero el abandono y luego el agresivo proceso de “reparación” han significado que uno de los bienes incluidos en la zona declarada Patrimonio de la Humanidad en 1982 esté en la actualidad enfrentando un proceso que podría resultar en un daño permanente a su estructura y a las cualidades que le distinguen en su singularidad. Tanto la inclusión en la Lista del Patrimonio Mundial como la posterior declaración de Monumento contemplan las características originales del inmueble, junto a su historia y significación general dentro del devenir nacional del ferrocarril como atributos indispensables de su singularidad. Además, en tanto forma parte de la zona Patrimonio de la Humanidad, se asume que reúne las particularidades que definen los criterios iv y v del Valor Universal Excepcional de la Convención del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural (por los que se declaran la ciudad vieja de La Habana y su sistema de fortificaciones):

(iv) ser un ejemplo eminentemente representativo de un tipo de construcción o de conjunto arquitectónico o tecnológico, o de paisaje que ilustre uno o varios periodos significativos de la historia humana;

(v) ser un ejemplo destacado de formas tradicionales de asentamiento humano o de utilización de la tierra o del mar, representativas de una cultura (o de varias culturas), o de interacción del hombre con el medio, sobre todo cuando éste se ha vuelto vulnerable debido al impacto provocado por cambios irreversible (Sanz, 2008, p. 23).

Teniendo en cuenta esta situación resulta incomprensible que la Estación Central de Ferrocarriles de La Habana esté sometida a una gestión que vulnera sus valores tan abierta y negligentemente. Según las Directrices Prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial, sancionadas por la UNESCO, “la protección y gestión de los bienes declarados Patrimonio Mundial debe garantizar que el Valor Universal Excepcional y las condiciones de integridad y/o autenticidad en el momento de la

inscripción en la Lista se mantengan o mejoren en el futuro” (Sanz, 2008, p. 28), algo que evidentemente no se está cumpliendo en la actualidad. Esto queda refrendado visualmente en la explicación e imágenes (Fig. 98) del proyecto ejecutado por la unidad empresarial CCREA de la Empresa Transproy de Santa Clara, Villa Clara, que exhibe un plan en el que se modifica el interior de la estación mientras se “rescatan elementos de la cubierta, de las fachadas, la herrería, los enchapes de los muros de mármol y los pisos, así como la carpintería exterior” (Figueredo y Pérez, 2019). Ello presenta una dicotomía a la hora de respetar y reconocer los valores del inmueble: por un lado, se respeta la visualidad externa del edificio, llegando a reproducir elementos faltantes o en mal estado de la decoración de las torres y balcones, así como la cubierta de la fachada (Figs. 99 y 100) que se ha remozado con “elementos elaborados artesanalmente en la obra” (Figueredo y Pérez, 2021); mientras que el interior se modifica (Fig. 101) para dar cabida a más salones, servicios al viajero y mobiliario, añadir espacios para tiendas, cafeterías, decoraciones inexistentes antes como relojes colgantes y elementos de cristalería (Euronews, 2021; Figueredo y Pérez, 2021). Quizá desde el punto funcional esta intervención puede ser entendida en tanto este es un patrimonio vivo que mantiene su función original y debe adecuarse a las exigencias de la actualidad de un servicio como el transporte de personal. Pero ello no excusa una remodelación tan extensa que pasa por alto, aunque “los bienes del Patrimonio Mundial pueden dar cabida a usos diversos (...) los Estados Parte y sus socios deben asegurara que este sea un uso sustentable y no perjudique el Valor Universal Excepcional, la integridad y/o la autenticidad” (Sanz, 2008, p. 32). Sobre esto Jukka Jokilehto y Bernard Feilden en su Manual para el manejo de los sitios del Patrimonio Cultural Mundial explican los diferentes aspectos de la gestión del patrimonio que, aplicados a este caso, resultan en más preguntas que respuestas. Sobre las estrategias para la intervención apuntan que:

Deben asegura la posibilidad de ser reversibles y:

- Si es técnicamente posible, usar materiales cuyos efectos sean reversibles,
- No perjudicar una intervención futura, si esta es necesaria,
- No impedir la posibilidad de acceder más tarde a las evidencias incorporadas en el objeto (Feilden y Jokilehto, 2003, p. 85).

Esto es evidente algo que no se toma en cuenta en esta intervención donde se han reemplazado elementos y materiales creando nuevos espacios casi desde cero (Fig. 99), y allí donde se ha respetado la configuración inicial no es posible diferenciar, al menos a

simple vista, una posibilidad de revertir el estado a los materiales anteriores. Es decir, los nuevos materiales y disposición de los espacios son preponderantes en la obra, realidad que se contrapone a lo aclarado por Feilden y Jokilehto, quienes especifican que se debe

mantener la autenticidad y:

- Permitir que la mayoría del material histórico existente se conserve,
- Asegurar la armonía con los diseños originales (color, tono, textura, forma y escala),
- No permitir que nuevas adiciones domine sobre la estructura original y respetar su potencial arqueológico,
- Cumplir la prueba de autenticidad en cuanto a diseño, material, manufactura o implantación y, en el caso de paisajes culturales, sus características y componentes distintivos (Feilden y Jokilehto, 2003, pp. 85–86).

Como es evidente (Fig. 102), se ha conservado muy poco de los materiales originales, llegando a reemplazar casi todas las estructuras que no resultan indispensables para la integridad del edificio. Incluso en el caso de la fachada, como se notaba anteriormente, se ha reemplazado el recubrimiento con piezas nuevas. Así, tanto en el interior como el exterior, no se ha respetado la premisa de conservar el material histórico, parte integrante de la autenticidad. Para evitar esta pérdida, los autores señalaban la necesidad de establecer, salvaguardar y mantener los valores culturales de los bienes, lo que redundaría en que toda garantizara la protección de la autenticidad del sitio, ello sin dejar de recomendar que allí donde fuera posible se mantuviera la función original del bien (Feilden y Jokilehto, 2003, pp. 86-87). Si bien esta última preocupación es la que sobresale como objetivo fundamental, al haberse ignorado la significación total del edificio o, más seguramente, desconocerse, provoca que la intervención atente contra los valores del inmueble. En lo relativo a las intervenciones y la autenticidad, el Manual marca que los materiales, la manufactura y el diseño son los tres pilares en los que descansa y que cada uno debe ser atendido para poder realizar una labor eficiente. Respecto a los materiales se señala que se debe evitar su sustitución para garantizar que se mantenga intacta la continuidad histórica; la manufactura debe velar que allí donde se deba dar mantenimiento a los materiales y estructuras originales, se respete la armonía entre las reparaciones y eventuales partes nuevas mediante el uso de mano de obra tradicional; y en cuanto al diseño, cualquiera sea el objetivo o procedimiento a realizar (conservación, mantenimiento, restauración, consolidación o *anastylosis*), se deben

respetar las formas históricas y crear armonía visual y estilística con construcciones nuevas, si fuese necesario crearlas (Feilden y Jokilehto, 2003, p. 96). Como se aprecia, estas no han sido cuestiones tenidas en cuenta para la intervención de este edificio, donde se ha mantenido la fachada hasta cierto punto con las características originales (Fig. 103) pero se plantea una solución completamente nueva para el interior en tanto rediseño de las áreas, uso de los espacios, materiales utilizados (Fig. 104), erradicando por completo la oportunidad de mantener la continuidad histórica del bien y afectando severamente su valor total como representante de un momento histórico, un quehacer y una visualidad que ya no regresarán.

Esto es algo que también se había advertido, al señalar que:

Muchas veces los diferentes valores sugieren diferentes enfoques a la intervención de los bienes patrimoniales. Algunas veces estos se encuentran en conflicto. El énfasis en ciertos valores (por ejemplo, los nacionalistas, educativos, turísticos, funcionales, económicos o políticos), pueden llevar a la sobresaturación, al desarrollo forzado e incluso a la destrucción de la autenticidad (Feilden y Jokilehto, 2003, p. 87).

Tal realidad puede rastrearse en la gran mayoría de las intervenciones patrimoniales en el país, salvo contadas excepciones. Al buscar exaltarse sólo algunos de los valores de los bienes se descuida el conjunto y, por ende, no solo se protege inefficientemente, sino que termina por transmitirse una visión sesgada de este. Cerca de la Estación, en el Parque del Agrimensor, se encuentra un grupo de tres locomotoras rescatadas por la OHCH en el marco de la acción mayor de ubicación, inventario y salvaguardia de las locomotoras de vapor que la CNPC llevó a cabo y de cuarenta de las cuales se encargó la oficina del Dr. Eusebio Leal. Aunque, como se ha visto, una gran parte fue reubicada en el Museo Ferroviario, algunas de ellas, como este caso, se ubican al aire libre en zonas que se creyeron podrían beneficiarse de su presencia. En visita de trabajo de campo realizado en agosto de 2022 pudo constatarse que la realidad es diferente. Los procesos y materiales de conservación utilizados han significado la paralización de las estructuras menores de las máquinas (Fig. 105), sino que su ubicación a la intemperie en un clima tan agresivo como el cubano, de altas temperatura y humedad, además de la cercanía al mar, significa la corrosión de elementos de madera y metal que no quedan sepultados bajos las capas de pintura aislante usada para el resto de la locomotora. Del mismo modo, el fácil acceso de

la población a las locomotoras no ha significado una apropiación efectiva ni afectiva de estas, pues las ignoran en su día a día y si se les pregunta sobre ellas solo dicen que son “trenes viejos de antes”; en cambio algunas muestran marcas de a ver sido rayadas o pintadas con tristes imitaciones de grafitis (Fig. 106). Sobre esta dicotomía de conservar el material rodante del patrimonio ferroviario estático o en uso, Anni Shepherd (2021) defiende que las locomotoras estáticas, sobre todo las de vapor por ser las más antiguas, “han sido y pueden ser interpretadas por el público general al examinarlas en un contexto mayor tanto desde la era en que fueron usadas como una maquinaria en funcionamiento y en su tiempo de preservación hasta la actualidad” (Shepherd, 2021, p. 32). Esta posición precisa que la locomotora sea contextualizada, preferiblemente en un museo, pero podría serlo en cualquier sitio en que pueda ubicarse temporal, espacial, histórica y culturalmente la significación de estos bienes. Esto es algo que no se cumple en este caso donde, por ejemplo, se encuentra la “No. 1112, El Cuatrico, del central Rubén Martínez Villena, una 0-4-2T que data de 1878, la más vieja de Cuba en labores” (Pell, 2018, p. 499) y que pasa desapercibida a todo aquel que no conozca su significación, que es la situación para el casi cien por ciento del público. Podría pensarse que este es un escenario menos agresivo en los contextos museales, pero tomando como referencia el museo ferroviario por antonomasia, el de La Habana en la antigua Estación Cristina, el problema no parece amainar demasiado. Shepherd resalta que las locomotoras estáticas “pueden ser fantásticas herramientas de aprendizaje en el ambiente del museo (...) pueden ser interpretadas de varios modos para arrojar luz sobre la historia de la ciencia y la ingeniería, así como elementos de la historia social y cultural” (Shepherd, 2021, p. 38), y esto es algo que entiende, al menos en parte, la propuesta museológica de esta institución, en la que, a través de carteles y pancartas se desgana parte de la historia de las locomotoras y otros elementos relacionadas al ferrocarril (Figs. 107 y 108). Sin embargo, la propuesta en sí misma es estática, los trabajadores del museo no poseen el entrenamiento ni el conocimiento para exhortar al visitante a indagar más sobre el tema ni “discutir y responder cuestiones sobre las locomotoras en una forma informativa pero fundamentalmente amistosa y accesible, que es uno de los mejores métodos de interpretación de las locomotoras estáticas en ambas, la educación formal e informal” (Shepherd, 2021, p. 39). Esta es una realidad que afecta la generalidad de los museos de la Isla, la falta de un discurso museológico que rompa el inmovilismo discursivo casi decimonónico, y que en el caso del ferrocarril se hace mucho más evidente y grave puesto que no es un patrimonio canónicamente aceptado como “cultural” o “museable”, por lo

que un acercamiento más asequible a todos los públicos es perentorio. Esta es una carencia que ha empezado a cubrirse con esfuerzos como el del Museo del Ferrocarril de Camagüey. Concebido como un parque temático, no solo aúna en su espacio exhibitivo las locomotoras, sino que las integra a un diseño que recoge muestras y elementos interactivos que ponen en contexto la realidad y extensión de la que significó el ferrocarril en la historia local y nacional (E. Rodríguez, 2022; Y. Vega, 2021). Penosamente esta no es la realidad de la gran mayoría de las locomotoras que fueron retiradas del servicio activo y relocalizadas a nuevas zonas del país, como se ha visto anteriormente. Estas nos han corrido con la suerte de ser reparadas, con sus luces y sombras, como las puestas a cargo de la OHCH; o llevadas a museos. En la gran mayoría de los casos se ubican a la intemperie en zonas de relativa asistencia de público, algo que no es ajeno, por ejemplo, al panorama español, pero en casos muy contados (Lalana, 2011) y no cuando se trata de locomotoras con algún tipo de declaración patrimonial. Pell (2018) menciona una serie de ellas que representan no solo momentos específicos del desarrollo ferroviario del país, sino que en su mayoría son las últimas sobrevivientes de su tipo:

Locomotora	Procedencia	Ubicación actual
Locomotora No.1, “Panchito” de la serie 964 de 1888 de Porter, empresa estadounidense. “Único ejemplar de una de las locomotoras más pequeñas fabricadas en el mundo” (Pell, 2018, p. 500)	-	Plaza Aborígen, Museo de Banes, Holguín.
Locomotora No. 3 (1163), Baldwin de tipo 0-6-0, fabricada en 1884.	CAI Pepito Tey, Cienfuegos	Kilómetro 172 de la Autopista Nacional
Locomotora No.1106, tipo 0-4-0ST, fabricada por Baldwin en 1888	CAI Amistad con los Pueblos	Entrada del batey CAI Amistad con los pueblos
Locomotora No.1107, serie 6468, fabricada por Baldwin en 1891	Poblado Manuel Isla, Mayabeque	Entrada del poblado Manuel Isla, Mayabeque
Locomotora No.1 Porter, serie 677, tipo 0-4-0T, del año 1884	Central Hormiguero, Cienfuegos	Parque de diversiones de Cienfuegos

No. 1501, fabricada por Baldwin	Central Orozco, Pinar del Río	Avenida del Puerto, Almacenes de San José, en La Habana
Locomotora No. 1910, “Doña Flor”, tipo 2-8-2.	CAI Marcelo Salado, Villa Clara	Museo Marcelo Salado, Villa Clara
Locomotora No. 1850, “Doña Bella”, fabricada por Baldwin en 1935, serie 61 888, tipo 2-8-2 (Mikado)	Central Efraín Alfonso, Villa Clara	Museo Marcelo Salado, Villa Clara

Tabla 17. Localización actual de algunas locomotoras de vapor patrimoniales estáticas. Autoría propia a partir de información de Pell (2018).

En esta última localización, el Museo del Azúcar Marcelo Salado, gestionado por AZCUBA, como se ha visto antes, se encuentra un total de treinta y una locomotoras estáticas (Portal, 2014) y una aún en activo que ha sido acondicionada para el uso turístico, ofreciendo un recorrido desde el museo por los alrededores del antiguo central azucarero y asentamiento poblacional cercano (Explorer Channel, 2021). Tal intervención en locomotoras patrimoniales, presente en otros de los museos de AZCUBA, como el FNTA de Trinidad, por donde circula la 1517, creada en 1919 por la American Locomotive Company de Filadelfia (Prats, 2018), es muestra de lo que Reeves (2021) señala como el espectro de acciones sobre el patrimonio regulado por fases que van desde “la preservación vista como un proceso inmutable hasta el pensamiento posmoderno de mercantilizar el patrimonio para venderlo al consenso moderno” (Reeves, 2021, p. 89). En cuanto a estas intervenciones del parque móvil que suele estar asociado a museos u atracciones turístico-culturales, es inevitable que se modifiquen algunos de los componentes originales buscando la funcionalidad y adaptándose al medio y las necesidades que se crean. En el caso británico es célebre la historia de la *Flying Scotsman* (Fig. 109) y los diferentes períodos y cambios que ha sufrido y que traen a la palestra cuestiones como la “autenticidad” y la necesidad o no de mantener en funcionamiento este tipo de bien (McLean, 2016; Sykes et al., 1997), y como a pesar de ello se ha convertido en uno de los íconos del patrimonio ferroviario del país y uno de sus más poderosos reclamos. Es decir, se sacrifican (no sin controversias) algunos aspectos de la tutela en favor de mantener en funcionamiento un ejemplar que atraiga no solo la atención

nacional e internacional sobre el tema, sino que funcione como un vínculo emocional, a la vez que visual, del consumidor británico con su pasado. En el caso cubano no funciona de esta manera la dinámica de pensamiento y acción. Si con las locomotoras patrimoniales estáticas al aire libre se toman decisiones que pueden perjudicar la integridad, y aquellas que se conservan en museos se convierten en recuerdos fósiles de un pasado que no se llega a contar completamente, las que se mantienen en uso son vistas y manejadas como un recurso económico más de los ofrecidos por las entidades que las acogen que como un componente valioso en sí mismo. Refiriéndose a la locomotora del museo FNTA del Valle de los Ingenios, en Trinidad, Prats (2018) describe la experiencia como un añadido al entorno general del Valle:

El Valle de los Ingenios, declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO el 8 de diciembre de 1988, invita a andar de forma especial por nuestra historia, para lo cual te espera en la estación de Trinidad la locomotora a vapor que tira de sus dos vagones de pasajeros (...) La locomotora a vapor funciona hoy –con servicio de bar incluido– como tren turístico hacia el Valle (...) La experiencia de viajar en ella es un necesario condicionamiento histórico para adentrarnos en una época y una dinámica, como la azucarera, compleja; pero llena de matices reveladores de lo nacional (...) El Valle de los Ingenios se anda en tren: sistema ecocultural que promete verde paisaje, aire puro... e historia de la auténtica, con el dulce sabor de la tierra cubana (Prats, 2018).

Esta desconexión también es evidente aun en investigaciones que buscan mejorar el funcionamiento de los museos industriales y ferroviarios en el contexto del siglo XXI y las nuevas demandas del sector. Portal (2014) expone, a través de un estudio *in situ* y la aplicación de entrevistas y encuestas a personal del Museo Agroindustrial Marcelo Salado una serie de carencias en la gestión del centro y la relación de este con su entorno. Sobre todo con esta última herramienta, aplicada al personal de la propia institución (jefa de Grupo y guía del museo y seis especialistas de diferentes áreas), así como otras entidades de la zona (cinco especialistas del Museo María Escobar Laredo y dos especialistas seleccionados del Sectorial de Cultura de la localidad), un grupo de estudiantes de sexto de primaria de la escuela primaria Frank País del batey Reforma y una muestra de cincuenta habitantes de la zona, se hace evidente que hay una inconexión con lo que se cree que se ofrece y lo que en realidad llega a la población, y con lo que este público

aprecia realmente del museo. Aun así, cuando se ofrece una explicación del funcionamiento de la institución y como puede establecerse una nueva relación entre lo expuesto y una nueva interpretación de los recursos, las locomotoras allí resguardadas y la que se mantiene en funcionamiento no se contempla en el nuevo guion. Sin embargo, estos casos no son tan desesperanzadores como las de aquellas locomotoras que son ignoradas por todas las instancias que deberían trazar algún tipo de estrategia para su tutela. La locomotora 1180, “La Mambisa”, fabricada en 1882 por Baldwin Locomotive Works de Filadelfia, perteneció al primer grupo que llegó para sustituir las primeras doce importadas desde Reino Unido (N. Rodríguez, 2023) y desde entonces circula por las vías del central Santa Lucía en Holguín. Hasta 2023 esta no ha sido objeto de intervenciones patrimoniales y se mantiene en explotación como atracción turística extrahotelera, a pesar de haber sido certificada como ser la locomotora en activo más antigua del país y habiendo sufrido muchas intervenciones:

A La Mambisa se le mantiene casi todo, salvo la campana (la original está agrietada), el inyector de la bomba de agua y la chapilla, pues la anterior alguien la sustrajo y la sacó de Cuba, y fue preciso remplazarla (...) La caldera es el principal inconveniente, aunque se trabajó fuerte en sus interiores y exteriores. Ella se activa a partir de petróleo crudo y fueloil, ya que en sus contiendas azucareras se le realizó una adaptación innovadora (N. Rodríguez, 2023).

Estamos así frente a un ejemplo de máquina de vapor que ha perdido su fuerza motriz original, desvirtuando sus características originales, pero pasando a convertirse en un ejemplo del desarrollo accidentado y peculiar de la industria azucarera y el ferrocarril en Cuba. Y aun así se sigue valorando como solo activo turístico y su uso repetido, sobre todo en las condiciones de precariedad de la Isla, pone en peligro su integridad. No obstante, no todos los ejemplos del parque móvil reutilizado para fines turísticos o de exhibición sufren la misma suerte. En el caso del Coche Mambí o el Coche Presidencial (Fig. 110), vagón de lujo encargado por Horatio Rubens, presidente de la *Cuba Railroad Company* (Bianchi, 2020), que llegó a la Isla en 1912 como conche insigne de la compañía, posteriormente fue puesto al servicio de los Presidentes de la República y su último usuario fue Fidel Castro, manteniéndose en funcionamiento hasta 1987, pasó a ser considerado objeto museable – Bianchi (2020) asegura que fue declarado patrimonio, pero este es un dato que no se puede contrastar en la documentación oficial – y a ser

exhibido primero en el salón de viajeros de la Estación Central de La Habana, luego en la calle Oficios del centro histórico capitalino, bajo la tutela de la OHCH (Imagen 110). En esta segunda ubicación se utiliza como otro componente de los reclamos turísticos del área, aunque descontextualizado de su ámbito original, se abre a todos los públicos para mostrar “al visitante su mobiliario original, vajillas, juegos de cubiertos, útiles de cocina, piezas y objetos originales que se distinguen por la inscripción ‘Mambí’” (M. Calvo, 2019).

En el tema de la explotación turística del patrimonio cultural en Cuba es menester señalar que, si bien en algunos casos se realiza de forma indiscriminada, sobre todo en el caso industrial, se regula desde el MINCULT, el Ministerio del Turismo y el CNPC y se ha teorizado sobre ello teniendo en cuenta las regulaciones internacionales y ejemplos de otros países del área iberoamericana. Guanche (2018) analiza el comportamiento del turismo cultural en el país de acuerdo a los documentos y regulaciones del sector y llega a interesantes conclusiones. Primeramente, hace una distinción entre las “atracciones relacionadas con la industria” y las “atracciones vinculadas al transporte”, en una separación poco vista en el país (salvo en el caso de los museos temáticos del ferrocarril), pues generalmente se supedita el tema ferroviario a la industria. De manera general, este autor señala los beneficios del turismo cultural en:

- Revitaliza el interés de los habitantes por su cultura, expresada a través de sus costumbres, artesanías, folklore, fiestas, gastronomía, tradiciones, así como en la protección del patrimonio arquitectónico y artístico.
- Otorga un valor añadido o de diferenciación en los destinos turísticos ya desarrollados o maduros.
- Contribuye a atenuar o romper la estacionalidad en destinos cuya oferta principal se basa en productos de marcada estacionalidad (sol y playa).
- Ofrece posibilidades para el desarrollo de pequeñas localidades o comunidades rurales que, ante la emergencia de nuevas demandas turísticas, encuentran en el turismo cultural una oportunidad de desarrollo y diversificación de sus economías.
- Fortalece el desarrollo de políticas y programas conjuntos entre el sector turístico y cultural.
- Genera recursos para el mantenimiento, protección y mejora de los sitios de patrimonio.

- Promueve la comprensión y entendimiento entre los pueblos, a partir de un conocimiento más profundo de la comunidad anfitriona por parte de los visitantes y viceversa.
- Brinda el marco ideal para la promoción de productos y artesanías locales.
- Recupera «viejos recursos para nuevos turismos», puesto que a través de la puesta en valor de recursos del patrimonio se recupera la herencia de los antepasados, y se lo integra a proyectos de desarrollo local a través del turismo (Guanche, 2018, pp. 133–134).

En sentido general, este estudio considera que para el patrimonio ferroviario estos beneficios pueden, al menos en teoría, mejorar su gestión. Sobre todo, lo relacionado a despertar el interés de los habitantes de su cultura, en tanto son sus primeros consumidores; así como el fortalecimiento, o desarrollo, de esfuerzos conjuntos entre los sectores turístico y cultural que pudieran redundar en la implementación de nuevos recursos de tutela, protección y mantenimiento de este patrimonio. Quizá el caso actual más relevante es el de Camagüey, con la creación del museo ferroviario y el trabajo de recuperación del Batey de Jaronú; los que además de ser reconocidos en su importancia en tanto sitios y recursos del patrimonio industrial y ferroviario, se apuntan como nuevos destinos turísticos a los que se pueda irradiar la afluencia de personal de los visitantes a los destinos de sol y playa que ofrecen las instalaciones de la cayería de Jardines de la Reina, del litoral norte camagüeyano (Batey Jaronú se insertará en las propuestas turísticas de Camagüey, 2021; Viera, 2022; Macías, 2022; E. Rodríguez, 2022). En ambos casos se han atendido a los valores de cada parte integrante de los conjuntos, sin embargo, sobre todo en el caso del batey, se hace evidente uno de los riesgos que identifica Guanche (2018), una “deculturación del destino, incluso de banalización o de «autenticidad escenificada»” (Guanche, 2018, p. 135). Esta es una tendencia que, aunque no se relacione directamente al turismo, puede identificarse en la gestión de los bateyes azucareros cubanos. Como se veía anteriormente, este modelo de población el que puede señalarse como típicamente cubano, amén de existir anteriormente los aborígenes (del cual toma su nombre) y el implantado por los conquistadores españoles en su campaña de colonización (plaza, iglesia, cabildo, plaza, hato, corral y sitio), fue el que se convirtió en la célula habitacional básica de la gran mayoría de las país (salvo las grandes ciudades, capitales de provincias y casos especiales) y con el desarrollo de la industria azucarera y el impulso definitivo del ferrocarril, que lo extiende como modelo a lo largo y ancho de

la Isla, se convierte en un paisaje industrial indiscutible. Sobre este particular, Herrera (2016), plantea que estos se configuran como tal, en tanto conjuntos agroindustriales azucarero, por el

conjunto de características físico-ambientales generales que lo diferencian históricamente del resto del patrimonio Industrial, marcado fundamentalmente por el carácter rural y el tipo de producción industrial desarrollada:

1. Aislamiento rural.
2. Autonomía productiva y social.
3. Relaciones espaciales y sociales entre industria - asentamiento - plantación.
4. Relaciones espaciales y sociales dentro del asentamiento (G. Herrera, 2016, p. 3).

A estas características responden, en mayor o menor grado, los bateyes en general a través de la geografía cubana, sin embargo, pocos son, en la actualidad, capaces de cumplir con los rigores de autenticidad e integridad de su conjunto que lo definirían como un paisaje cultural, de acuerdo a la Convención de Patrimonio Mundial (Sanz, 2008). A partir del deterioro de los asentamientos, el deterioro constante del trazado urbano, las edificaciones y las costumbres, que se van cuando los habitantes del batey mueren o emigran; y tras el proceso de destrucción radical y permanente que sufrió la industria azucarera y, por consiguiente, el poblado azucarero y el ferrocarril que lo conecta, solo pueden reconocerse como paisajes culturales aquellos sitios donde aún es posible constatar la unión que ha de existir

entre forma y diseño, materiales y sustancia; uso y función; tradiciones, técnicas y sistemas de gestión; localización y entorno; lenguas y otras formas de patrimonio inmaterial; espíritu y sensibilidad; y otros factores internos y externos. También debe ser considerada su integridad, representada por la unidad entre las características urbanas, arquitectónicas, paisajísticas e inmateriales del conjunto agroindustrial azucarero, con un tamaño que permita la representación completa de los procesos sociales actuales y sus características, y además, poder analizar las condicionantes necesarias que consideran a un determinado patrimonio con valores excepcionales

universales (estado, impacto de procesos, proporción, relaciones y funciones dinámicas) que posibiliten mantener su carácter distintivo (G. Herrera, 2016, p. 4).

En la actualidad solo uno de estos asentamientos cuenta con un estudio y gestión que responde a los planteamientos científicos que Herrera (2016) señala y a las recomendaciones de la UNESCO sobre el patrimonio y los paisajes culturales, el batey Jaronú. En su tesis doctoral, Herrera (2008) analizó que las características que aun resguardaba este batey poseían el mérito y peso suficiente para ser declarado Paisaje Cultural de acuerdo a los criterios de evaluación de un bien patrimonial con Valor Excepcional Universal que establece la UNESCO, encontrando en los criterios 4 y 5 sus puntos más fuertes. De este modo, dictamina que

Es un conjunto donde armonizan la arquitectura y la estructura urbana íntegra, auténtica y atípica de su batey y central azucarero con novedosas tecnologías, y una cultura generada por la relación socio-productiva original, la lucha de clases, y su vinculación con figuras históricas de relevancia internacional. Está formado además por un paisaje excepcional fruto de la interacción entre la naturaleza y el trabajador agroindustrial azucarero en el que se distingue el variado matiz paisajístico (entre el rojo del suelo y los verdes cultivos). Posee evidencias arqueológicas de gran envergadura (G. Herrera, 2008, p. 159).

Este mismo autor señala que este batey reúne no solo las condiciones para ser en sí mismo un paisaje de la producción azucarera nacional, además de su zona, y que ningún otro del área presenta sus niveles de conservación y autenticidad (Portuondo, 2020). Aun así, plantea que otros asentamientos del territorio, dada la relación que históricamente se establece por las compañías que desarrollaron la actividad industrial de la zona y el similar desarrollo de los poblados (Moreno, 2014; Reyes, 2014), pudieran englobarse en un macro paisaje o “concentración” como lo denomina, que aunaría, en tres concentraciones los bateyes de los centrales: Céspedes, Florida, Agramonte, Estrella y Vertientes, por un lado; Senado y Lugareño, por otro; y Santa Marta y Macareño, como grupo final (Herrera, 2016, p. 8). Sin embargo, de estos solo ha recibido atención a su manejo y conservación el Jaronú, declarado Monumento Nacional en 2008 alegando:

El Conjunto que conforman el Central y el Batey Jaronú, fundado en 1921, se destaca por poseer una excelente planificación urbana, logrando conjugar

diferentes sectores, que a pesar de su estratificación social y funcional, logran una coherencia relevante tanto en los espacios públicos como la expresión arquitectónica (...) La conservación de un conjunto tan relevante de este período del desarrollo de la industria azucarera en Cuba y el mundo, es una necesidad insoslayable ante las amenazas de desaparición de ejemplares similares. Considerando además el alto grado de integridad y autenticidad del conjunto (Resolución No. 5, de 29 de septiembre de 2008, 2008, p. 1).

Esta declaración no impidió el impacto del desmantelamiento de la industria azucarera, que afectó al batey como a tantos otros del país, y las inclemencias de la temporada ciclónica, especialmente la de 2017 con el huracán Irma, que perjudicó severamente el área, haciendo necesaria una campaña de restauración llevada a cabo por la Oficina del Historiador de la ciudad de Camagüey (Febles, 2021) y que fue premiada en 2018 con el Premio Nacional de Restauración de Monumentos (J. Milián, 2018). Luego de esta campaña, donde se enfocó el trabajo principalmente en las diferentes viviendas del “área urbana” declarada patrimonial (ver delimitación en figura 111), en 2021 y 2022, la prensa nacional y local comenzó una campaña de difusión del asentamiento, enfatizando la cercanía del enclave a los polos turísticos de la zona, pero sin ningún plan específico que, hasta la fecha, incluya al conjunto en sus valores y significación, o una intervención efectiva. Teóricamente, Déniz et al. (2020) proponen un modelo de gestión que no solo reconozca los valores históricos e industriales de Jaronú, sino que estimule la participación de la ciudadanía en su apropiación, lo que redundaría en un autorreconocimiento beneficiosos para la conservación del sitio, dado que en la actualidad se:

observa ausencia de acciones de conservación y rehabilitación sobre las edificaciones, lo que, unido a las limitaciones de recursos materiales y financieros de la localidad, y falta de visión en gestionar las potencialidades del patrimonio tangible e intangible con que se cuenta han traído como consecuencias la pérdida de valores arquitectónicos del conjunto y la disminución de la calidad de vida de la población residente (Déniz et al., 2020, p. 1005).

Con esta base, diseñan un plan en cinco fases que involucra un diagnóstico territorial, hasta el momento no efectuado; una decodificación del conjunto patrimonial que conlleva

tanto una descripción de sus partes como un diagnóstico integral de sus componentes en sus dimensiones físico-natural, físico-construido, socioeconómica y sociocultural y todas sus variables; asignación de niveles de contribución a todos los agentes involucrados; y una propuesta concreta de acciones que fructifiquen en acciones y políticas que garanticen el desarrollo sostenible de la localidad “a partir de la gestión de su conjunto patrimonial” (Déniz et al., 2020, p. 1015). No obstante, este sigue siendo solo un acercamiento teórico como pueden serlo el de:

1. Ríos (2006), con su Trabajo de Fin de Grado sobre el batey del Central Narcisca de Cienfuegos,
2. D. Rodríguez (2008), trabajo de Fin de Grado que realiza una caracterización e inventario fotográfico de los bateyes de Cienfuegos,
3. Pereira (2009) quien realiza un bosquejo sobre la situación general de los bateyes azucareros en Villa Clara,
4. Camejo et al. (2014) sobre el batey del antiguo Central Sofía en Granma,
5. Fernández y Góngora (2016), sobre el batey Delicias en Las Tunas,
6. Lozano (2017), sobre el Manatí en Las Tunas,
7. Aleaga (2017), con su Trabajo de Fin de Grado sobre el batey Mabay de Holguín,
8. López et al. (2017) sobre el batey Elpidio Gómez en Cienfuegos,
9. León y Padrón (2021) sobre el batey Manuelita en Cienfuegos.

Actualmente, es la Universidad de Camagüey, en su Centro de Estudios Multidisciplinarios del Turismo, la institución puntera en la creación de planes y estrategias que traspasen el umbral del quehacer teórico y puedan aplicarse soluciones reales, como la creación de un “ferrocarril temático para el recorrido de los turistas por sitios vinculados al universo cañero, un centro de visitantes y un museo vivo en el central Brasil, antiguo Jaronú” (Y. Fernández, 2021). Pero no se queda solo en una o dos propuestas, Herrera et al. (2021) plantean la necesidad de generar acciones que imbriquen las necesidades económicas que pueden satisfacerse a través de iniciativas turísticas, con esfuerzos que consoliden los valores patrimoniales que pueden reconocer la población que los vive y en la que cobra sentido. La solución que proponen para solventar la carencia de productos de gestión patrimonial y turística de los bienes y sitios de la localidad es la de un Centro de visitantes (análogos a los centros de interpretación españoles), ubicado en una de las instalaciones del central, en el que se implementen herramientas que permitan identificar los valores del batey y hacerlo atractivo a los visitantes, tanto como

a los locales, y convertirlo en un destino turístico. Esta empresa seguiría diferentes criterios de actuación que tendrían como objetivo principal definir las potencialidades de lugar, identificando tres grandes áreas patrimoniales:

- Conjunto industrial: Comprende todos los edificios que intervienen en el proceso productivo azucarero, con excepción de los talleres ferroviarios.
- Conjunto ferroviario: este comprende los talleres ferroviarios, las vías férreas y la estación de viajeros.
- Batey azucarero: comprende todo el repertorio habitacional y los edificios singulares de carácter social (G. Herrera et al., 2021, p. 270).

Además de reconocer el valor de los bienes ferroviarios como patrimonio cultural de la comunidad, lo destacan en su singularidad a la vez que lo integran al discurso explicativo de los valores patrimoniales de la comunidad, propuesta innovadora en el universo de los estudios del patrimonio ferroviario del país. Aun así, se propone un recorrido temático a bordo de un tren (no se especifica si patrimonial o no) que desarrolle la idea de un acercamiento a la agroindustria azucarera de Jaronú, volviendo a englobar el ferrocarril en el conjunto de la industria. No obstante, se plantea no solo como una reanimación del servicio en la localidad, al enlazar el batey con la estación de trenes en un horario regular; sino que, al hacer requisito *sine qua non* la presencia de un guía, o intérprete del patrimonio ferroviario como lo designan (G. Herrera et al., 2021, p. 272), coincidiendo con la tesis de Shepherd (2021) sobre la necesidad de contar con el factor humano a la hora de sensibilizar al consumidor del patrimonio ferroviario con la magnitud de este universo; sobre todo en el caso cubano, donde es un gran desconocido. Aunque este plan aún no se lleva a cabo, el interés y los esfuerzos científicos y de algunas instituciones por resaltar la significación turística del batey como medio para reactivar su patrimonio, es muestra de un quehacer, preocupación y esfuerzos que no se realizan en los otros dos bateyes declarados patrimoniales en la Isla. El batey Cunagua, en Ciego de Ávila, fue declarado Monumento Nacional en el 2000, señalando que

es la expresión de una fisonomía urbana de carácter racional y planificado. A partir de un trazado regular, está formado por cuadrículas, con un amplio parque central, calles arboladas y jardines, donde se observa la ubicación

jerarquizada de las viviendas a través de los ejes, comenzando por las majestuosas casas del dueño y el administrador, las viviendas individuales y en tiras para los funcionarios de menor rango, hasta los barracones de los obreros (...) Este conjunto destaca por la uniformidad de su tipología, donde predominan la vivienda individual uniplanta con portal, pasillos laterales y jardín y las tiras en serie con portal corrido y puntal alto, construidas de madera machimbrada colocada horizontalmente, techos a dos aguas de tablazón y viguetas, cubiertas de tejas francesas, carpintería en ventanas y puertas de persianas fijas, de una o dos hojas con contraventanas de cristal, erigiéndose el elemento formal como diferenciador a partir de algunas plantas hexagonales y el uso de buhardilla (*Resolución No. 172 Batey Del Antiguo Central Cunagua*, 2000, p. 1).

En ambas declaraciones se consideran los aspectos de trazado urbano, particularidad de la arquitectura y significación visual del conjunto para su declaración, además de ser muestra del desarrollo del batey azucarero de principios del siglo XX. No obstante, el tratamiento que se ha dado a ambos ha sido muy desigual. Desde hace más de veinte años se viene alertando que el patrimonio construido del batey está en peligro de desaparición, en 2002 el portal Cubanet reportaba que el director del museo de Morón, localidad vecina en Ciego de Ávila, estaba advirtiendo que el poblado “se ha ido destruyendo por falta de conservación y aseguró que el patrimonio es casi irrecuperable, pues el área comercial y las viviendas están completamente destruidas” (Caraballo, 2002), una situación que no ha mejorado con los años y, además de la despreocupación, el embate de los huracanes sobre estas estructuras principalmente construidas en madera (Fig. 112). Esta desesperanzadora situación traspasa la preocupación institucional, que ha demostrado ser casi nula, y se refleja en la población que, consciente en alguna medida, sobre todo los más ancianos, que aún recuerdan los días de esplendor antes de 1959 (Nórido, 2013b), que ha desaparecido mucho de los que configuraba parte de su identidad (el central, la molienda, las tradiciones de la industria en activo), y si llega desaparecer también la muestra física de lo que configuró su realidad, poco o nada podrá recordarse de lo que un día fue. Tal es el estado de depauperación del batey que luego del embate del huracán Irma en 2017 se consideró retirar la condición de Monumento Nacional al batey (Suárez, 2020, p. 219), hecho insólito en la historia de la protección del patrimonio cultural de la Isla. Más allá de promesas y planificación en subjuntivo de lo que se debería hacerse (Rigol, 2015;

Suárez, 2020), las propuestas más sólidas han sido, como en el caso de Jaronú, la integración a circuitos turísticos. Gascón y Noa (2020) analizan la situación del batey y proponen varias alternativas en el orden del aprovechamiento de los recursos naturales y culturales del asentamiento, dando como solución parcial al desaprovechamiento y deterioro de los inmuebles la reutilización de la antigua casa de los dueños del central (conocida como La Casona) en un pequeño hotel rural en aras de “activar la gestión con fines turísticos del patrimonio industrial azucarero”. Aunque no carece de validez esta solución, repite la que en la década del noventa del siglo XX diera el antiguo Ministerio del Azúcar (MINAZ) al deterioro de este inmueble al invertir

setenta mil CUC (pesos convertibles) y más de un millón de CUP (pesos en moneda nacional), que logró materializar la restauración total de la edificación, tanto externa como en sus múltiples espacios interiores y mobiliario, convirtiéndose en la Casa del Trabajador Azucarero destinada al esparcimiento cultural y recreativo de los trabajadores (Suárez, 2020, pp. 217–218).

El estado de decadencia que presenta este inmueble en la actualidad, si bien en mejor estado que el resto de sus contemporáneos, es síntoma de un proceso de restauración imperfecto y de un uso inadecuado del inmueble, por lo que, aunque válida, esta opción si no es efectuada concienzudamente y bajo los estándares que conlleva intervenir un bien patrimonial, podría redundar en un daño mucho mayor. Pero en peor situación se encuentra el batey Narcisa, en Sancti Spíritus. Monumento Local desde 1993 por ser escenario de varios hechos relacionados a las luchas de independencia colonial y “revolucionaria”, además de conservar

un barracón de esclavos construido entre 1860 y 1873, una torre cuadrada del Ingenio Belencita construido en 1890; un fortín del central Narcisa; un sitio histórico donde el generalísimo izó en 1899 la bandera cubana; el área del central con los talleres donde fue construido el Dragón I; y las viviendas del batey del Central vinculado a la lucha obrera (Resolución No. 115 Área Delimitada Del Antiguo Central Narcisa, 1993, p. 1).

No comparte con los anteriores ni la declaratoria ni la atención a su configuración espacial y nivel de representación arquitectónica, protegiéndose solo una sección del batey donde se localizan los bienes que se consideran dignos de declarar patrimoniales. Esta

desatención al conjunto puede rastrearse hasta los estudios teóricos sobre su historia, evolución y gestión y, obviamente, hasta la inexistente tutela gubernamental. Hasta la fecha se registran poquísimas investigaciones sobre el tema, resaltando entre ellas la de Ríos (2006), quien además de realizar un breve análisis de la historia de la localidad, en la que resalta su relación con el ferrocarril, anota algo que escapa incluso a la declaración de Monumento, la existencia de dos locomotoras a vapor en el batey y restos de las antiguas vías. En su evaluación del estado de lo que este autor denomina el patrimonio azucarero, es capaz de reconocer que no solo se encuentra en pésimo estado de conservación, sino que de la muestra de población que analiza, la gran mayoría desconocía la trascendencia de este patrimonio y, peor aún, era indiferente a su situación. Una suerte parecida corre el batey del Central Guatemala, antiguo Preston, en Mayarí, Holguín; declarado Zona de Valor histórico cultural en 2004 por constituir

uno de los conjuntos más representativos de este tipo de arquitectura de madera construida con el sistema de ballom [sic.] frame, y caracterizada por un trazado urbano de cuadrícula, con extensas áreas verdes y parques así como por la clara zonificación funcional, social y étnica de su trama (...) La autenticidad e integridad con que este conjunto se ha conservado hasta nuestros días lo convierten en una valiosa expresión del pasado que perdura en la identidad nacional (*Resolución No. 192 Zona de Valor Histórico Cultural Del Batey Del Central Guatemala, Antiguo Preston*, 2004, p. 1).

Aunque la declaración toma en cuenta muchos más factores que en el caso del Narcisa, e incluso remarca su importancia (en un metonímico esfuerzo por resaltar el papel de todos los bateyes) en la conformación de la nacionalidad cubana, su gestión peca de los mismos males. La desidia, el abandono y la progresiva destrucción que ha sufrido la localidad a partir de 2002 han significado la puesta en peligro de la vida y dinámica de este batey (Curbelo y Díaz, 2018; Morell, 2020) y, más fehacientemente, la desaparición paulatina de su arquitectura, ya vulnerable de por sí por estar ubicada en la bahía de Nipe (ver Mapa 1) y estar casi en su totalidad construida en madera. Sobre esta particularidad de la arquitectura del batey se han realizado variedad de estudios (Sanjuan, 2018; J. Vega, 1991; Venegas, 1989), siendo sin dudas el más relevante el de Cruz (2009, 2013), quien realizó su investigación doctoral sobre las construcciones en madera de los bateyes de la zona oriental del país, y como profesora de la carrera de Historia del Arte y directora del Grupo Científico Estudiantil de Arquitectura de la Universidad de Oriente, se ha

encargado de ahondar sobre el tema. Este trabajo, concienzudo y metódico que clasifica e inventaría los tipos de edificaciones de los bateyes de la zona, entre los que se encuentra el Preston, no aborda el fenómeno del batey como patrimonio industrial ni ferroviario, ni brinda alternativas para su tutela, se concentra en estudiar estos bienes, desconocidos hasta su investigación e incluso hoy en peligro de desaparecer. Sin embargo, reconoce varios aspectos definitorios de la situación actual de este patrimonio:

- La evidente pérdida física y cultural del batey azucarero como núcleo de las comunidades de gran parte de la Isla,
- La ignorancia de la población del gran valor del inmueble que habita, lo que en muchos casos pone en riesgo su conservación,
- La no existencia de personal especializado como mediador entre la comunidad y su patrimonio para “encontrar soluciones concretas a los problemas materiales (...) se precisa un proyecto de trabajo eficaz que facilite la salvaguardia de esos valores a partir de la legislación establecida” (D. Cruz, 2013, p. 207),
- La necesidad de reactivar a los bateyes como centros generadores de riqueza, ya no por su papel en la industria activa, sino por su valor como testigo de ella,

A su vez, esta autora propone, como en el caso de los bateyes anteriores el agroturismo o “turismo industrial” para establecer vías de autofinanciación y desarrollo sostenible de los asentamientos, pero sin dejar de recalcar que:

El estudio de las comunidades azucareras, pudiera contribuir a la comprensión de la importancia de estos conjuntos como parte del patrimonio construido, lo cual significaría la solución a problemas materiales y el reconocimiento de determinados valores comunitarios distintivos conformados con el paso de los años (...) la conservación del batey no se refiere a los inmuebles concebidos como espacios vacíos, sino a una memoria histórica en la que el hombre ha desempeñado el papel fundamental (Cruz, 2013, p. 208).

El último ejemplo de bien protegido por la legislación cubana que pertenece a un batey es la casa de vivienda del antiguo Central Soledad (Fig. 113), en Cienfuegos. Designada Monumento Local en una declaratoria múltiple en 1990 (*Resolución No. 75 Varias Edificaciones*, 1990), no cuenta con un expediente de declaración que precise los valores que la convierten en patrimonial, aunque estudios como el de Pereira et al. (2015) arrojan

luz sobre la singularidad de este inmueble que “constituye el ejemplo más antiguo y significativo de la provincia. Construida en 1847 (...) es considerada el único inmueble cienfueguero representativo de la transición constructiva entre la tradición vernácula colonial-trinitaria y el neoclásico” (Pereira et al., 2015, p. 155). Aun así, este es uno de los monumentos más desconocidos, aun dentro de la propia provincia de Cienfuegos (Toledo, 2016), y, como el resto de los edificios en los bateyes analizados, carece una tutela adecuada que ha llevado a presentar “serias afectaciones y daños, sobre todo en balcones y en la estructura portante de su entresuelo de madera” (Pereira et al., 2015, p. 156).

El análisis de la gestión del parque móvil y los poblados patrimoniales cubanos ha demostrado que esta es ineficiente, insuficiente y, en la mayoría de los casos, inexistentes. La imbricación del Estado y sus instituciones culturales, únicas responsables según el modelo de gobierno de la Isla, es, cuando muy efectiva, completamente superficial y abocada a una restauración cosmética de los edificios, olvidando contemplar a la ciudadanía y sus relaciones con este, la significación del conjunto y los valores propios del patrimonio industrial y ferroviario, en su accionar. Las soluciones más sensatas están siendo dadas por actores que tiene un peso relativo en la toma de decisiones: especialistas y teóricos desde la academia. Estos plantean, en todos los casos, como la solución más inmediata que puede convertirse en la base de acciones más sólidas en el futuro, la reutilización de los espacios o su inserción en propuestas turísticas que revitalicen los sitios y bienes y los abran a tanto al consumo como al conocimiento de consumidores externos como internos. Esto es algo que Guanche (2018) nota en su artículo y señala como beneficioso y de acorde al desarrollo mundial de la tutela del patrimonio industrial. Empero, este mismo autor alerta que esta es una solución que puede atentar contra la autenticidad de los sitios, bienes y costumbres al crear una autenticidad escenificada, impulsando una mercantilización de las tradiciones, de una visualidad estereotipada que no representa a la población, pero que la adopta en aras de ganancias económicas. Tal es el caso del Valle de los Ingenios, en Trinidad, específicamente la hacienda Manaca Iznaga (Fig. 114), en el que se ha instalado un mercadillo de piezas “de bordado tradicional” que rompen la estética y visualidad del sitio, imponiendo una idea de las “costumbres” de la zona que no pertenecen al entorno de la instalación. Algo que ocurre también en la ciudad de Trinidad, en la que se reprodujeron una Bodeguita del Medio, un Floridita y una Casa de los Beatles, todas instituciones de la cultura habanera, lo que constituye “una grave

violación de la Convención sobre la protección y promoción de la diversidad de las expresiones culturales, de la que Cuba es signataria” (Guanche, 2018, p. 20). Este es un flagrante intento de aplicar una visualidad plana a todo el país, repitiendo lo que se reconoce como “cubano” en otros polos turísticos, en detrimento de los valores autóctonos de cada localidad y en una comercialización basada en estereotipos. Estos peligros los analiza Guanche (2018) en comparación con las carencias institucionales de la gestión del turismo cultural en la Isla, dado que es el gobierno el encargado de ejercer y controlar las estrategias desarrolladas a todos los niveles y en todo el territorio nacional. Sobre estas señala como primera condición la necesidad de educar a todas las esferas del Ministerio del Turismo

en relación con los Monumentos y Sitios del patrimonio nacional para la adecuada aplicación de la Carta ICOMOS para Interpretación y Presentación de Sitios de Patrimonio Cultural (2008), a partir de tres cuestiones fundamentales: ¿Cuáles son los objetivos aceptables y aceptados para la interpretación y presentación de los sitios patrimoniales?; ¿Qué principios deberían ayudar a determinar qué medios técnicos y qué métodos son apropiados en contextos culturales y patrimoniales particulares?; y ¿Qué consideraciones éticas y profesionales deberían contribuir a dar forma a la interpretación y presentación de entre su amplia variedad de formas y técnicas específicas? (Guanche, 2018, pp. 17–18).

Así aclara el autor una de las peores deficiencias del sistema de turismo cultural de Cuba: la creación de soluciones para gestionar los monumentos y sitios que no cumplen con las sugerencias de los organismos internacionales, llegando a establecer estrategias para cada caso específico que responden a necesidades o intereses que pueden estar sesgados por cuestiones ajenas al valor del bien. O incluso desconocerlo. En cuanto el patrimonio ferroviario, se señala que el diseño museológico y museográfico del Museo Marcelo Salado, de la industria azucarera que gestiona AZCUBA, es defectuoso y carente de una lógica propia de las regulaciones que el país y las entidades del ramo establecen para este tipo de institución. A esta situación se propone el buscar la asesoría del CNPC, evidenciando así una desconexión entre la tutela de los bienes patrimoniales y las entidades que las gestionan que, como se demuestra (Guanche, 2018; Portal, 2014), atenta contra la adecuada protección y la apropiación que los diferentes públicos puedan hacer de este patrimonio.

Otra de las partes integrantes del patrimonio ferroviario que se encuentran a merced de decisiones que pueden afectar su integridad son las estaciones, sobre todo aquellas que aún se encuentran en servicio del ferrocarril o han mutado hacia el servicio de autobuses o similares. La estación de Bejucal, la más antigua que se conserva en territorio nacional - la primera fue terminada en 1837 y posteriormente se intervino el edificio por sus malas condiciones, dando lugar al o que hoy se levanta en el mismo lugar, y que es de 1882 (*Resolución No. 37 Estación Del Ferrocarril de Bejucal*, 1981)-, es una de las pocas que cuenta con una gestión consecuente a su relevancia, aunque ello no pueda salvarla del olvido y el desconocimiento. En 1937, con motivo de la celebración del centenario de la inauguración del primer tramo ferroviario en la Isla, se realizaron una serie de actividades que, entre otros, ponían en relevancia el papel de esta estación en los albores del ferrocarril (Beruff, 1937; Pezuela, 1937), y marcaron el acontecimiento paralelamente con una tarja en la Estación Central de Ferrocarriles de La Habana, celebraciones en el pueblo de Bejucal (Manzano y Monclús, 2000) un pequeño obelisco en el patio de la de Bejucal. No fue hasta 1981 que se vuelve a reconocer el papel de este edificio en la historia ferroviaria con la declaración de Monumento Local por el CNPC, aunque los valores que se le reconocen, como se ha evidenciado, poco representan la realidad del bien. Y en 1987 atraviesa una restauración general (Mauri, 2002) en tanto era aún una estación en servicio, concibiéndose la idea de un museo del ferrocarril en el segundo piso, que fue inaugurado el año siguiente. Este es considerado el más antiguo de Iberoamérica (FFE, 2007) y cuenta con una modesta colección de material ferroviario, organizado en una museografía decimonónica (Telecentro Provincial Telemayabeque, 2022) que poco aporta al discurso en general del patrimonio ferroviario del país, pero aun así logra rescatarla de un destino peor. Incluso así, ni la estación funciona a capacidad (producto del deteriorado estado del sistema ferroviario cubano), ni el museo forma parte activa de la comunidad y sus relaciones con este patrimonio (E. García, 2015).

El resto de estaciones patrimoniales corre una suerte parecida, a excepción de la de Sabanilla, en la ciudad de Matanzas, que está reducida a ruinas. La recuperación de este inmueble ha suscitado escaso interés en los sectores encargados de su tutela, y aunque existen estudios que analizan el devenir del ferrocarril en la región matancera, y de obligado cumplimiento es señalar la importancia de Sabanilla, pocos ofrecen una solución al terrible estado de la misma. Y cuando se genera alguna iniciativa, como es el caso de (Recondo et al., 2008), no ahondan en soluciones integrales para el edificio y el

patrimonio ferroviario matancero, más allá de su reconversión. Otra estación que, conservando aún su integridad física, pero en similar estado de peligro es la antigua Estación de Fesser, en Guanabacoa, La Habana (Fig. 115). En la actualidad presenta una estructura muy maltratada por los embates del clima, el uso inadecuado de las instalaciones y la dejadez de instituciones y población en general. Este es un fenómeno generalizado en la Isla y que Torres (2012) explica elocuentemente para el caso guanabacoense:

El deterioro, los derrumbes y la desaparición de algunos lugares históricos han generado un proceso de transformación de los mismos que no contempla el mantenimiento de sus valores artísticos, ornamentales e históricos. Frente a algunos tímidos intentos de conservación planificada las principales actuaciones de transformación son llevadas a cabo por los propios ciudadanos como forma de satisfacer una necesidad imperiosa, disponer de un lugar donde vivir. La pérdida de los edificios coloniales no supone solo la desaparición de patrimonio valioso también familias que se quedan sin vivienda. Nos encontramos ante un círculo vicioso, por un lado, el hecho de que algunos edificios históricos estén ocupados ha permitido que sigan existiendo, de otro, la adaptación a los nuevos usos de sus ocupantes ha contribuido a su transformación nada respetuosa con su relevancia. En el peor de los casos, el derrumbe no solo contribuye a la desaparición del edificio en cuestión también a una expoliación “caníbal” de sus elementos, valiosos más por su utilidad que por su historia (A. Torres, 2012, p. 168).

Este mismo autor refiere que hasta el momento solo se ha considerado la reutilización del inmueble de la otrora estación como complejo comercial o cultural que haga uso del espacio construido, pero obviando la historia y significación del mismo en la historia del ferrocarril, la cultura y la propia identidad de habitante de Guanabacoa. En este estudio se defiende esta solución al argumentar que reconvertir el inmueble en “algo de utilidad” significa “incorporarlos en la vida cotidiana de los guanabacoenses de la que actualmente forman parte como meros adornos obsoletos y a reintegrarlos (...) en su identidad al sentirlos como propios en el presente y para el futuro” (A. Torres, 2012, p. 168). Si bien la idea de reactivar el patrimonio, que a todas luces es desconocido aún para quien convive con él y está en peligro de desaparecer, y hacer del sitio una institución que aporte a la vida del cubano común, tan necesitado de tantas cosas; una visión tan materialista y

cerrada del asunto atenta al final contra cualquier voluntad conciliadora entre satisfacer una necesidad y devolver un hito patrimonial que marca su identidad a la comunidad en la que se inscribe.

Las demás estaciones patrimoniales del país no corren, al menos por ahora, este riesgo de ser descontextualizadas y usadas solo por su valor como inmueble, pues se encuentran aún en funcionamiento: la estación de Cienfuegos, la de Manzanillo (en Granma), Sagua la Grande (Villa Clara), Morón (Ciego de Ávila), Norte de Guantánamo. Sobre ellas se han realizado, con mayor o menor grado de preocupación por su futuro, estudios académicos en forma de Trabajos de Fin de Grado (R. González, 2012; D. Rodríguez, 2008), y artículos periodísticos y especializados (O. González, 2022; L. Guerra, 2010; Rivero, 2008; V. Rodríguez, 2022; Rumbaut, 2014). Solo en contados casos se ha hecho referencia al estado del edificio y las acciones acometidas, o no, para su conservación (O. González, 2022) pero desde el punto de vista funcional y, como en el caso de la estación de Manzanillo, anotando su valor patrimonial en referencia no al bien en sí mismo, sino por su relación a figuras de las luchas de clases (Jesús Menéndez, líder obrero), siguiendo así las dinámicas de reconocimientos de valores ajenos al patrimonio ferroviario que se manejó en su momento para la declaración. De estos casos se desliga la estación de Hershey, tanto por haber sido utilizada (junto al batey) como objeto de estudio en varios proyectos académicos que plantean su gestión (T. Gutiérrez y González, 2009; Quenzer, 2016; Salinas y Delgado, 2016), y por el paulatino proceso de desaparición de sus estructuras. Esta destrucción parece ya un hecho irrevocable y que afecta varios puntos de la línea original del ferrocarril, siendo el caso más desastroso el incendio de la estación en la ciudad de Matanzas en octubre de 2022 (DLA, 2022; PC, 2022) que aún espera alguna solución. También en la ciudad de Matanzas se encuentra un número importante de una de las partes componentes del concepto de patrimonio ferroviario propuesto que no ha recibido apenas atención institucional que reivindique su valor patrimonial: los puentes. Estudios como los de Cuba y González (2012); L. González et al. (2014); I. López (2014, 2018) y Recondo y González (2011) se adentran en este particular y, tanto desde el rastreo documental y bibliográfico que ayuda a conformar su historia, como desde la apreciación de técnicos, arquitectos y especialistas de cómo debería procederse para su evaluación, conservación y adecuada apreciación; intentan reivindicar estas estructuras como parte importante del patrimonio de la nación. Haciendo recuento de la presencia de los puentes en el país, Cuba y González (2012) señalan que en la Isla

el patrimonio de los puentes representa aproximadamente un 20 % del valor del patrimonio vial; existen puentes con más de 100 años en servicio y otros con más de 50 o 70 años, que requieren ser conservados, para continuar realizando sus funciones, eliminando el deterioro en ellos y en los más nuevos, para impedir que sigan dañándose y alcancen la durabilidad esperada (Cuba y González, 2012, p. 4).

Este es una de los problemas más urgentes a solucionar en el tema del patrimonio industrial en general, no solo el ferroviario. El desconocimiento del número de puentes, el estado de desatención y las intervenciones perniciosas para su integridad, en aras de extender su funcionamiento (Recondo y González, 2011), ha resultado en el compromiso de su integridad y autenticidad. En la década del noventa del siglo pasado se crearon los Centros Provinciales de Vialidad (CPV), los que, además preparar al personal en las cuestiones de mantenimiento de estas estructuras, estuvieron encargadas de plantear una “metodología para realizar el inventario de puentes, el sistema de inspección y evaluación de los puentes, así como el manual para la conservación”(Cuba y González, 2012, p. 4), y un inventario. Según estos mismos autores nunca llegó a realizarse, pues en 2012, al argumentar la necesidad de la gestión de los puentes, remarcaban la necesidad de

conocer el número de estos y su estado, es decir, realizar un inventario vial de los mismos. En segundo lugar, recopilar información: materiales con los que están contruidos, época de su construcción y actuaciones posteriores, tipología y forma, administración a la que pertenece, su estado de conservación, definir sus daños y/o deterioros de forma tipificada, para arribar al Catálogo de Daños (...) Solo de esa forma podrán disminuirse los efectos negativos, partiendo de los escasos recursos humanos y económicos para establecer prioridades y actuar de forma ordenada y coherente (Cuba y González, 2012, p. 4).

Conjuntamente, se recomienda no solo que se realice esta labor, en la que ellos tomaron parte al estudiar los puentes de la provincia de Matanzas, sino también el comunicar los resultados a las CPV de todas las regiones de país, a las que además de aconseja seguir las estipulaciones internacionales para la conservación y tutela de estas estructuras, sobre todo las patrimoniales. El único caso con alguna protección, porque aparece recogido dentro de la declaratoria múltiple del centro histórico de Matanzas (Resolución No. 5 de

10 de diciembre de 2012, 2012), es el del puente giratorio sobre el río San Juan. Este es el único de su tipo en el país, “un puente de acero de tablero inferior, con armaduras dependientes (...) Se apoyó sobre una sólida base, de madera y desde 1981, en otra, de hormigón armado” (Recondo y González, 2011, p. 11), y aunque ya no gira, sigue siendo un referente de la ingeniería y el patrimonio ferroviario nacional. Lamentablemente, el estado actual del mismo es deplorable (Fig. 116), razón por la que desde finales de 2022 ha dejado de funcionar como enlace ferroviario del centro de Matanzas con la red nacional (Mirabal, 2023a), en aras de llevar a cabo un proceso de mantenimiento y recuperación de las estructuras que desde hace más de 30 años no habían sido intervenidas, y cuya planificación está hecha desde 2018 (R. Hernández, 2018, 2019). Aún en estas condiciones, la preocupación y el reconocimiento que existe tanto desde la esfera institucional que, como se ha visto, es el menos común en la Isla; como desde la academia, significan que se aprecie, estudie e intervenga con efectos positivos (aunque postergados) en este patrimonio, aun cuando no se reconozca oficialmente su valor.

Esta es una situación contraria a la que presenta una estructura única de su tipo en el país, el Trasmordador de caña de Santo Domingo. Creado en 1892 por José Roque y Honoré Lane, como aditamento mecánico para agilizar el proceso de carga de la caña hacia los vagones del tren, fue “el primero en utilizarse en el país, reconociéndose como un avance tecnológico dentro del proceso de la producción azucarera” (*Resolución No. 130, Trasmordador de Caña de Santo Domingo.*, 1996, p. 1) y, hasta la aparición de sistemas más avanzados a lo largo del siglo, una estructura indispensable para la industria, inseparable de la línea del ferrocarril. Siendo no solo el primero de su tipo, sino el único que permanece en su sitio original desde la época de explotación, es incomprensible el desconocimiento al que se ha visto relegado, salvo muy contados casos (Acosta, 2022), y, peor aún, el estado de lenta corrosión y eventual desaparición en el que se ha abandonado, a pesar de estar reconocido y “protegido” como patrimonio cultural cubano. Con un poco más de suerte han corrido los Planos Inclinado de Mayarí (Fig. 117), único ejemplo de sistema ferroviario minero que conserva la Isla, declarado Monumento Nacional en 2007, siendo reconocido como

una reliquia tecnológica, que mantuvo su funcionamiento por un siglo. Construido en 1906 a solicitud de la Spanish American Iron CO., compañía que comenzaba la explotación minera de la zona, esta obra posibilitó la puesta en marcha de un tren minero montaños para el traslado del mineral por una

pendiente de 4,6 kilómetros de largo. Su diseño permitió equilibrar la bajada de los carros llenos de material con la subida de los vacíos (*Resolución No. 203 Planos Inclinados de Pinares de Mayarí. Holguín, 2007, p. 1*).

Antes y después de esta declaración este entramado de líneas, locomotoras de ancho especial y sistema de carga y descarga ha sido objeto de estudio de investigadores, sobre todo en la región oriental del país, donde se encuentra. Cuesta et al. (2005) realizaban una exposición muy interesante de los valores patrimoniales del bien dos años antes de su reconocimiento, señalando específicamente su relevancia como única muestra de ferrocarril minero en la Isla. Y una vez declarado, partiendo sobre todo del Instituto Superior Minero Metalúrgico de Moa, en Holguín, estudios como los de Lores (2011) y Montoya (2019) proponen modos de gestionar este patrimonio en sus manifestaciones materiales e inmateriales. Pero, una vez más, las opciones que contemplan una gestión integral del bien son las relacionadas con el turismo y la implicación de la comunidad en su realización (R. Díaz, 2013; V. Díaz y Ochoa, 2021), aunque planteen que la reanimación de este conjunto ferroviario es “una estrategia para interpretar el patrimonio industrial, está orientada al turismo, en un intento de contribuir a la mejor comprensión de los acontecimientos que allí tuvieron lugar” (R. Díaz, 2013, p. 62). Esta visión mezcla la interpretación del patrimonio con su valoración como atractivo turístico, poniendo la primera al servicio de la segunda, y así demeritando el trabajo de investigación necesaria que habría de hacerse obligatoriamente antes de proponer cualquier empresa de explotación del sitio. Aun así:

La propuesta en concreto consiste en la apertura en el lugar de un parque temático que no solo permita estimar y apreciar el valor tecnológico del “inclinado” sino también valorar el paisaje y la naturaleza que circunda, y explotar otros potenciales que existen en el área geográfica. La temática y el tipo de atracción se caracterizarían por un recorrido por la vía de ferrocarril que antes se usaba para el traslado del mineral con visitas a los distintos planos donde se podrá apreciar los elementos originales existentes, durante el trayecto se tendrá una vista panorámica de la región y de otros elementos del paisaje, el recorrido terminaría en un museo. Tematizada con elementos del ferrocarril, los carros, los winches, el cable, el mono, las calderas de vapor y otros elementos se representarían una reproducción de las instalaciones de los

Planos inclinados cuando funcionaban para el acarreo de mineral (R. Díaz, 2013, p. 62).

El último elemento del patrimonio ferroviario que presenta alguna protección legal es el conjunto del Tren Blindado, en Santa Clara, Villa Clara (Fig. 118). Si bien los ejemplos anteriores no tienen en su declaratoria una valoración como ejemplos del patrimonio industrial, ni ferroviario, del país, al menos se menciona su importancia como parte del entramado de la industria a la que perteneció, su configuración o características. Pero el conjunto ferroviario queda relegado a su papel en las contiendas militares

La Batalla de Santa Clara constituyó por su amplitud, así como su estrategia militar, un golpe demoledor para la tiranía batistiana, permitiendo la captura de gran cantidad de armamento y pertrechos de guerra que fueron puestos en manos del pueblo, las milicias y las unidades rebeldes, no permitiendo así el movimiento por tierra del ejército de la tiranía hacia Oriente, acelerando, por tanto, el triunfo popular (...) La acción del descarrilamiento y toma del tren blindado, considerado por la tiranía un baluarte para la defensa de la ciudad de Santa Clara y para futuras operaciones combativas, constituyó, para sí, un duro y demoledor golpe, ya que tras la toma del tren por los combatientes rebeldes, fueron cayendo los diferentes puntos atacados en la ciudad, hasta que el día 1.º de enero de 1959 se produce la rendición incondicional del Regimiento No.3 "Leoncio Vidal", con lo que quedó definitivamente libertada Santa Clara (*Resolución No. 82, 1990, p. 1*).

Es de notar en esta declaratoria la no mención del conjunto escultórico, alegórico también a la acción militar, que conforma la visualidad del sitio y que, desde su inclusión al monumento en 1986, forma parte de la concepción popular del “tren blindado”. Por ejemplo, Aladro (2012) lo presenta como un monumento

situado en un área de 50 m de ancho por 200 m de fondo, limitado por la vía férrea y el río Cubanicay en Santa Clara. El complejo lo conforman cinco elementos escultóricos que representan las acciones realizadas por los rebeldes, así como cuatro vagones originales, el buldócer utilizado para levantar la línea férrea y un coche plancha. Los vagones muestran en su interior fotos de los acontecimientos, así como pertenencias de las fuerzas que

participaron en la contienda y armas similares a las capturadas al enemigo (Aladro, 2012, p. 32).

Desde la apertura al público como museo en 1971 este sitio ha recibido la atención de visitantes nacionales y foráneos y es directamente gestionado y financiado por el Consejo de Estado (L. López, 2014), haciéndolo así uno de los dos sitios (el otro es el conjunto escultórico “Plaza y Memorial Ernesto Guevara”, que es gestionado por el CNPC directamente) que presentan una tutela diferenciada dentro del total del patrimonio santaclareño. Esto significa que cuenta con un estado de preservación mucho mejor que el resto de sitios que dependen de la inversión de las entidades o ministerios que manejan a cada uno, lo que ha redundado en un estado de deterioro evidente ya que sus encargados no “prestan atención a la necesidad de conservar o restaurar su patrimonio. El fondo edificado, en general, presenta problemas en su conservación, rehabilitación”(L. López, 2014, p. 35). Desde la academia, una vez más, se ha atendido tanto a la significación de este monumento como ejemplo de patrimonio cultural en activo en la ciudad (E. Guerra, 2019; Navarro, 2013; Ores, 2010; L. Viera, 2006), como su importancia como recurso turístico (Y. González, 2008; L. López, 2014; Navarro, 2013; E. Pérez y Hernández, 2023; Román, 2006), y aunque en ambos casos se apuntan algunas de estas carencias y se dan soluciones para su gestión integral, en ningún caso se aprecia la significación del monumento como parte del patrimonio ferroviario del país. Ni siquiera como patrimonio industrial.

4.2 Propuestas de futuro

Las múltiples realidades que conforman la noción de patrimonio son, casi siempre, aunadas en una constante: la comunidad. Desde el apego afectivo a aquellas manifestaciones consideradas dignas de ser patrimoniales (generalmente arquitectónicas, pictóricas o escultóricas) o el autorreconocimiento por un grupo o sociedad de usos, costumbres o actividades que marcan su realidad, es siempre el sentir y saberse parte de esta herencia cultural lo que garantiza su pervivencia como tal. Sin embargo, este no es siempre el caso cuando se trata de patrimonio industrial. Refiriéndose a las razones para su estudio, Santos y Ganges y Lalana (2009) declaraban:

La fábrica dura, inhumana, no despierta el “cariño” de los trabajadores, y sólo cuando la industria, en su sentido más clásico, ha dejado de ser necesaria, se “cosifica” y se convierte en un icono, en un elemento de identidad colectiva.

Para que el pasado se convierta en patrimonio, primero ha de dejar de estar vivo (Santos y Ganges y Lalana, 2009: 9).

En Europa esta es una realidad que se ha ido manifestando paulatinamente a medida que las diferentes industrias han dejado de estar en funcionamiento. Desde finales del siglo XIX y hasta la actualidad, se han ido sucediendo esfuerzos para rescatar y refuncionalizar edificios y áreas relacionadas con el universo industrial, en iniciativas que han partido de la preocupación ciudadana y académica. Es decir, se aúnan los esfuerzos por conservar los restos de un pasado reciente en el que se reconocen estas comunidades y a través del cual se identifican. En palabras de la profesora Aguilar Civera (2001):

Ciertos colectivos han fomentado, desde lugares muy distintos y situaciones culturales diversas, la valoración tanto el patrimonio etnográfico, como el patrimonio natural o el patrimonio industrial, con la intencionalidad, desde una sensibilización colectiva del tejido social local, de conservar y difundir su herencia histórica. Estos colectivos han ido trabajando en distintos campos con el fin de estudiar, investigar, preservar, conservar y difundir un patrimonio que no tenía un soporte legislativo (Aguilar, 2001, p. 169).

Así aparecen conceptos como los ecomuseos, sitios donde más que enfocarse en el bien o bienes de interés, se aprecia el conjunto: el museo noruego al aire libre de Skansen (1891), el *Écomusee de Le Creusot-Montceau-les-Mines* (Francia, 1972) o el conocido *Ironbridge Gorge* inglés (1967), por solo citar unos ejemplos. En ellos, se intenta recuperar no solo los bienes materiales, sino también los paisajes, costumbres y saberes asociados a la industria en todas las manifestaciones que en el sitio de interés se sucedieron.

En el contexto del ferrocarril cubano, la declaración de Santos y Ganges y Lalana Soto se materializa a muchos niveles. La historia del que fuera el séptimo ferrocarril del mundo, segundo de su continente y primero iberoamericano no puede contarse sin la comunidad en la que cobra sentido y relevancia. Por supuesto, esta no es una verdad solo en este caso, el patrimonio cultural depende de su contexto; pero cuando se trata de un patrimonio en peligro como el cubano, es aún más importante. Las diferentes etapas por las que transita su historia, así como la compleja realidad socio-económica y cultural cubana ha determinado que esta relación de identidad colectiva con el patrimonio ferroviario, amén de existir y ser patente en varias esferas de la sociedad, no se encuentre lo suficientemente

imbricada y sea fácil separarla por su nivel de acercamiento, efectividad e impacto entre diferentes actores. Así se configuran tres grandes núcleos: el académico (expresado en investigaciones y publicaciones especializadas), el comunitario digital (*blogs*, recopilatorios de imágenes) y el comunitario “real”. Cada uno de ellos con un papel determinante en la situación actual de este patrimonio, lo que pudiera trascender y lo que será olvidado, en desarrollo e impacto paralelo a la gestión y protección que desde las instancias estatales se lleven a cabo. El estudio realizado toma entonces estas tres comunidades como su objeto de estudio dentro del universo mayor del patrimonio ferroviario. En la actualidad estas son entidades vivas, que se expanden y mutan de acuerdo a sus propias características y condicionantes históricas, y como tal no han sido estudiadas. No obstante, debido a su peso en el desarrollo y porvenir del patrimonio en cuestión, se hace necesario su análisis, al menos, un entendimiento rudimentario del fenómeno, siendo ese el objetivo principal.

4.2.1 La comunidad académica cubana y el ferrocarril

La primera comunidad, la académica, ha existido como núcleo centrado en el patrimonio desde hace relativamente poco tiempo. Antes de las actividades llevadas a cabo en el Colegio San Gerónimo de La Habana, con la participación del Instituto Superior Politécnico José Antonio Echeverría y la asistencia del Consejo Nacional de Patrimonio Cultural, que son en la actualidad las principales generadoras de conocimiento, diferentes investigadores se han interesado por el fenómeno ferroviario y sus implicaciones en diferentes áreas del devenir histórico y económico de la Isla. Entre los más conocidos se encuentra el estudio de Moreno Fraginalls (2014), *El Ingenio. Complejo económico-social cubano del azúcar*, colosal obra que ahonda en las raíces del proceso de conformación de la industria azucarera, primera, y por mucho tiempo única industria cubana. En este, el ferrocarril se presenta como uno de los principales factores de su desarrollo y uno de los componentes esenciales en la conformación de un concepto de identidad visual y cultural autóctona. Esta obra fundacional dio paso a muchas otras indagaciones en el ámbito histórico y económico de la nación, casi siempre en la etapa colonial. Sin embargo, como Moreno en su texto, estas solo analizan tangencialmente la cuestión ferroviaria, contemplándola como un factor más. Es ese el caso de las obras de Santamaria García (1998; 1999) quien realiza una loable labor de recogida y sistematización de datos sobre la industria azucarera cubana, concentrándose, sobre todo, en la problemática del ferrocarril y su peso en la historia y la economía. Pero, una vez más, el acercamiento,

aunque enciclopédico y constante, es solo desde el punto de vista económico. El libro de Zanetti y García Álvarez (1987), *Caminos para el azúcar*, es una de las primeras investigaciones en centrarse en el ferrocarril como fenómeno en sí mismo. Resultado de una tesis doctoral (extensa labor de revisión de fuentes y confrontación de datos), explora al detalle el inicio y evolución hasta 1987 del ferrocarril en Cuba. Cifras económicas, mapas de líneas férreas y un exhaustivo análisis de fuentes contemporáneas, dan como resultado un estudio brillante, sin paralelo antes o después de su publicación y con valiosos apuntes para futuros análisis. Empero, su enfoque, como el de Moreno o Santamaría, es básicamente histórico y económico. Esto señala una sistemática falta de interés en el estudio de las consecuencias más directas del ferrocarril en el contexto cubano, su realización material y todo lo que supone para la Cuba de su momento y la que, sobre aquel, se desarrolló. No obstante, desde el inicio del siglo XXI, y sobre todo después del impacto del desmantelamiento de las tres cuartas partes de la industria azucarera y la implementación de la “Tarea Álvaro Reynoso” (Cleto et al., 2010), las investigaciones en torno a las potencialidades patrimoniales de la industria fueron *in crescendo*. Partiendo principalmente del ISPJAE, aparecen estudios enfocados en la diversidad, riesgos y la capacidad dinamizadora y regeneradora de las comunidades y economías locales relacionadas a este patrimonio. Del primer caso, el estudio más enfocado en cuestiones más puristas del ámbito arquitectónico o patrimonial, destaca la labor de los profesores Tania Gutiérrez y Rolando Lloga. La primera se ha enfocado en casos pertinentes al patrimonio industrial en general, con especial énfasis en la cuestión de la industria como motor de las comunidades. Sus estudios han abarcado bienes puntuales dentro del universo industrial habanero (T. Gutiérrez et al., 2008, 2017), para los que realiza un rastreo historiográfico y un análisis técnico importante, aportando incluso guías de diagnóstico –susceptibles a convertirse en modélicas para casos similares–; tanto como observaciones del comportamiento de los paisajes culturales en torno al azúcar en Cuba (T. Gutiérrez, 2015). Aunque esta no es la única especialista que ha desarrollado investigaciones sobre este particular, es un ejemplo importante de la tónica que se sigue a nivel nacional (desde enfoque global, pero más comúnmente localista) en este tipo de examen. Es decir, se tiende a aislar un bien o conjunto de bienes (centrales, bateyes) y analizarlos en su singularidad o tomar un área específica del país y verla como parte del patrimonio industrial en tanto paisaje cultural. Ejemplo de ello se encuentran, entre otros: la investigación que realiza Argüelles (2009) sobre el patrimonio industrial en Caibarién; el de Rizo y López (2015) sobre la arquitectura asociada a la

industria ligera en Santiago de Cuba en el período republicano y la propuesta de Borroto y Borroto (2015) para convertir los bienes inmuebles en peligro de desaparición de su natal Yaguajay (Villa Clara, en el centro del país) en espacios museísticos para así rescatarlos y devolverlos a la comunidad. Por su parte, el profesor Lloga ha desarrollado una labor centrada en una parte del patrimonio ferroviario. Como sucede con labor de la profesora Gutiérrez, en sus publicaciones puede resumirse lo que hasta hace muy poco acontecía con los estudios académicos sobre este particular en general, una dispersión temática que se enfocaba en puntos específicos del fenómeno. Así se encuentran tanto, análisis formales de estaciones del occidente de la Isla en el período colonial (Lloga, 2014), como de fenómenos asociados pero tangenciales como puede ser la labor de los ingenieros militares españoles en los ferrocarriles cubanos (Lloga, 2016). Esta tendencia se repite en monografías y catálogos dedicados a los pocos ingenieros/arquitectos bien identificados de la época colonial, como el caso de Jules Sagebien (A. García, 2011b; L. González et al., 2014), o la focalización en el patrimonio ferroviario edificado con notable incidencia en la urbanización de ciertas regiones o ciudades (Villarreal y Rizo, 2017). Asimismo, aparecieron textos más ambiciosos como el de Indalecio González (2013), en el que, ya desde el mismo título, se destaca la importancia del ferrocarril dentro del patrimonio industrial cubano, pero que se dedica específicamente a la colección del Museo Nacional del Ferrocarril, situado en la antigua Estación Cristina de La Habana.

En cuanto a la importancia del patrimonio ferroviario como elemento de regeneración social, la producción académica se comporta de modo parecido a los estudios vistos hasta el momento, partiendo de intereses particulares sobre sitios específicos. Entre estas propuestas se encuentra la de Coto et al. (2013) para la ciudad de Matanzas y su gran número de bienes inmuebles (entre los que destacan los puentes) y el uso que puede dársele con fines turísticos. En esa misma línea, se encuentra el análisis de Salinas y Delgado (2016), quienes además de ofrecer una solución sustentable basada en el desarrollo turístico de la zona, se adentran un poco en el estudio histórico del, por mucho tiempo, único ferrocarril eléctrico de la Isla, el del antiguo Central Hershey en Santa Cruz del Norte, Mayabeque. Y más recientemente, Simonó et al. (2021) han presentado un estudio que enfoca al patrimonio ferroviario como un elemento de valor que suma a Santiago de Cuba como destino turístico dentro del país.

En la actualidad, estos esfuerzos se han ido agrupando y encauzando en cierto modo a partir de la labor del Colegio Universitario San Gerónimo de La Habana. Esta institución,

facultad de la Universidad de La Habana desde 2007, se especializa en el estudio del patrimonio con un grado en “Preservación y Gestión del Patrimonio Histórico-Cultural” y dos masters en “Preservación y Gestión del Patrimonio Cultural” y “Gestión del Patrimonio Histórico-Documental de la Música” (*Colegio Universitario San Gerónimo de La Habana*, 2022) y desde finales de la década pasada ha acogido investigaciones sobre el patrimonio industrial en general, y ferroviario en particular. Muestra de ello son los libros, coordinados por Antonio Santamaría: “Azúcar, patrimonio y paisaje en Cuba” y “Ferrocarril, historia, espacio y patrimonio en Cuba” (A. (Coord.) Santamaría, 2019, 2020). En estos se revisan los resultados de las investigaciones de los asistentes a un “curso que se realizó en el Colegio Universitario San Gerónimo de La Habana en noviembre de 2019, titulado Ferrocarril, historia, espacio y patrimonio en Cuba, en el marco de su grado y maestría en Preservación y Gestión” (A. Santamaría, 2020, pp. 27–28). El primero acopia los análisis de quince autores que, aunque no son demasiado extensos, recogen una visión de conjunto del patrimonio industrial azucarero cubano. De este modo se analiza que compone o debe componer este patrimonio, como se conserva e interpreta en los museos temáticos y como puede ser intervenido y reutilizados. Interesante resulta el breve pero excepcional apartado que se hace a los medios de difusión del conocimiento sobre este, un enfoque hasta el momento soslayado en otras propuestas académicas y que demuestra un acercamiento más completo hacia cuestiones de gestión patrimonial. Asimismo, se analizan casos específicos dentro de este universo: el caso del batey del antiguo central Jaronú en Camagüey –restaurado en 2018 y desde entonces puesto en funcionamiento como centro turístico (Batey Jaronú se insertará en las propuestas turísticas de Camagüey, 2021)–; los centrales “René Fraga Moreno” (Matanzas), Tuinicú (Sancti Spíritus), Francisco (Camagüey); el desaparecido paisaje industrial de Arroyo Naranjo (La Habana); o los cafetales Angerona (Artemisa) y La Idalia (Santiago de Cuba). Así expande el horizonte de estudio hacia cuestiones más profundas de su tutela y ejemplos que abarcan toda la Isla, rompiendo la barrera habanera que imperaba hasta el momento. De manera similar ocurre con “Ferrocarril, historia, espacio y patrimonio en Cuba”. Con 16 autores, muchos de los cuales se incluyen en el libro anterior, la investigación se focaliza en ejemplos del ferrocarril, partiendo de modelos arquetípicos y analizando su importancia, estado en el presente y perspectivas de futuro. Entre otros: el ferrocarril de Matanzas y el nudo ferroviario de Unión de Reyes, así como un estudio del *hinterland* azucarero y sus potencialidades turísticas; el Ferrocarril del Oeste y el territorio de Arroyo Naranjo; los caminos de hierro en el pueblo

de Regla (La Habana) en el siglo XIX; los tranvías eléctricos en La Habana; la estación central (La Habana); la estación Cristina (La Habana); la colección de locomotoras del Museo Ferroviario; así como un breve bosquejo de la situación actual del ferrocarril cubano.

Quizá el esfuerzo más evidente de actualización de los estudios y generación de conocimiento sobre el patrimonio ferroviario cubano, hecho desde instancias académicas y con apoyo gubernamental, es el libro “Arquitectura Ferroviaria de América Latina; Cuba y Argentina” (Tartarini, 2016). Este empieza con un bosquejo general del doctor Jorge Tartarini sobre la historia y características del ferrocarril en Latinoamérica, resaltando casos de estudio y fenómenos específicos de cada país. Este da paso a la porción cubana del texto, donde se analiza el desarrollo histórico de este medio de transporte y se compendian una serie de fichas sobre estaciones y otros inmuebles relacionados, que ejemplifican la porción teórica. Para ello se utiliza el Inventario Nacional de Patrimonio Industrial, que en la década del noventa se llevó a cabo por parte del CNPC (Pell, 2018), y del que se extraen ejemplos modélicos. Esta selección se justifica en el texto cuando se señala que:

Tras analizar un universo de más de un centenar de obras arquitectónicas, algunas de ellas insuficientemente documentadas o desaparecidas, se realizó una selección de las más representativas de las diferentes regiones en cuanto a variedad y riqueza formal, las cuales han sido presentadas en 60 fichas que complementan el texto (Lloga et al., 2016: 46).

Aunque se agradecería un razonamiento más profundo para la discriminación, exponiendo los criterios aplicados en la filtración, el resultado es un despliegue significativo de una parte del patrimonio ferroviario construido de la Isla que visualiza su riqueza, diversidad y complejidad.

4.2.2 La comunidad digital

En cuanto al segundo núcleo de actividad, la comunidad digital, también se ha visto un ánimo renovado a partir de finales de la década pasada, aunque hay ejemplos de interés y divulgación desde antes. En la muestra consultada se puede apreciar claramente una escisión entre el contenido producido por medios oficiales y el que parte de esfuerzos personales. En el primero, encontrado sobre todo en sitios como “Cubahora” y “Habana

Radio”, se tiende a repetir, variando ligeramente el ángulo de acercamiento, los hitos del ferrocarril en sus inicios, y un sucinto esbozo de su historia. Así, breves artículos como los de Rodríguez (2013), Jiménez (2016) o Schlachter (2014) se dedican a recontar, a veces hasta citándose entre ellos, los mismos datos sobre la fundación y primeros hitos del ferrocarril, sin ahondar en problemáticas específicas o ir más allá del siglo XIX. Sin embargo, los esfuerzos de los medios no oficiales, que parten de la preocupación o interés ciudadano, presentan un escenario diferente. La tendencia a recabar y socializar la información sobre la historia del ferrocarril insular está presente, pero exceden esta intención y presentan una tendencia mucho más marcada hacia la recuperación de imágenes, eficiente alternativa para el rescate de la memoria que el estado de desaparición de este patrimonio trae consigo. Entre estos destaca sobremanera el *blog* “El fogonero” de Carlos Venegas. En este el autor reclama, desde la reminiscencia de los hitos menos conocidos o desaparecidos, el recuerdo y la significación de sitios e inmuebles. En sus palabras:

Más de una vez he confesado que pierdo muchísimo tiempo registrando todos los rincones de Internet en busca de fotos de estaciones y trenes cubanos. Gracias a eso, he logrado volver a edificios que los ciclones han borrado (como la estación de Guareiras) y a otros donde los trenes ya no llegan (como la de Consolación). Esta página es un homenaje a todos esos monumentos que se han ido borrando poco a poco del paisaje cubano. Esas estaciones fueron el punto de partida de miles de compatriotas cuyo viaje de ida aún no termina, por eso en sus andenes hay algo de ellos que permanece inmóvil, sin poder subirse al tren. Este dossier nunca llegará a completarse. Pero cada vez que lleguemos a una estación se salvará de algún modo eso que, a propósito de los trenes, Eliseo Diego definió como la “majestad del olvido” (Venegas, 2008a).

Esta no es una recopilación académica, en términos de datos específicos o lecturas formales de las estaciones compiladas, pero si ofrece, bajo cada una, un pequeño relato de algún habitante de la zona (debidamente referenciado) sobre su significación. De esta “sencilla” manera se muestra la necesidad de “recuperación de un pasado industrial y de un paisaje olvidados, la recuperación de una identidad local, la recuperación de una estética crecientemente valorada y que muchas veces solo se presenta con el cese de la actividad” (Prat y Cànovas, 2012, p. 84) que Prat y Cànovas remarcan cuando hablan de

la necesidad de ecomuseos para la salvaguarda del patrimonio industrial. O, en este caso, de la recuperación de la memoria histórica. De igual modo procede con las locomotoras, agrupando una muestra interesante de fotografías de algunas de las que circularon y circulan en el país y dando, ahora sí, algunos detalles técnicos. Asimismo, recoge una serie de itinerarios de diferentes líneas (algo inédito hasta el momento), mostrando no solo los detalles sobre estos, sino también antiguas publicaciones –del Ministerio del Transporte y Ferrocarriles de Cuba– que las compilaban y que han desaparecido en la actualidad.

Otros recursos *webs* no son tan exhaustivos como este, pero trabajan del mismo modo, rescatando imágenes e información sobre el ferrocarril de la Isla que otras fuentes no abordan. Así se recogen historia y representaciones pictóricas, fotográficas y cartográficas de hitos constructivos (*Estación de Villanueva*, 2013; Quiroga, 2016b), o se recuenta la historia del ferrocarril o de ejemplos específicos dentro de ella (Olaizola, 2012; Quenzer, 2016; Silva, 2013b) desde puntos de vistas descentrados. Estos recursos *web*, aunque existen algunos dentro de la Isla, son generalmente resultado de iniciativas personales o de publicaciones en el exterior. Esto podría explicarse por los procesos migratorios que ocurrieron a partir de 1959 (y sobre todo en la década del noventa) y el sentido de pertenencia que estos sitios y monumentos proporcionan al emigrado. La estación es, por antonomasia, el reflejo de aquello que han perdido.

4.2.3 La comunidad “real” del ferrocarril

El último de los núcleos, la comunidad que convive con este patrimonio, que salvaguarda su memoria y que establece con este una simbiótica relación identitaria, es el menos recurrido y documentado. Y, dado que el ferrocarril se ha asociado desde el principio a la producción azucarera, el declive de esta ha significado también el deterioro y olvido de las manifestaciones materiales e inmateriales del patrimonio ferroviario, al menos conscientemente. No cabe duda que la configuración territorial que se estableció a partir de la extensión de los ingenios y centrales a raíz de la introducción del ferrocarril, lo que generalizó el modelo de poblado azucarero (batey) a lo largo de la geografía insular o los topónimos que aparecen relacionados al tren, son hechos innegables que afectan la realidad e identificación de lo que hoy es la nación cubana. Sin embargo, con la desaparición de estos sitios, el desconocimiento popular del impacto del ferrocarril en sus vidas cotidianas, la poca (y a veces inexistente) socialización de los conocimientos

recabados desde las instancias académicas sobre este particular, entraña un peligroso desapego hacia este patrimonio.

Para poder analizar esta comunidad, compuesta tanto por los habitantes de la Isla –11,33 millones según datos de 2020 del Banco Mundial (United Nations World Population Prospects, 2020)– como por los emigrados que hasta 2021 eran 1,485 millones de emigrantes legales (Knomad, 2022); la muestra ideal, según el Teorema del Límite Central, sería de 385 personas. Esta es una muestra que, desde fuera de la Isla es casi imposible reunir, por lo que se decidió una muestra más asequible para esta investigación: cincuenta encuestas, treinta y cinco para los habitantes del país y quince para los emigrados.

Una vez sorteada esta dificultad, se establecieron los siguientes parámetros:

1. Rango etario: edad máxima noventa años (en aras de verificar experiencias anteriores a 1959); edad mínima diecisiete años (edad media de terminación de los estudios básicos obligatorios, además de ser estos actores nacidos después de la desmantelación de la industria azucarera)
2. Lugar de domicilio/procedencia: buscando rebasar los clásicos límites metropolitanos de La Habana, se intentó ampliar la muestra a las quince provincias y el municipio especial Isla de la Juventud.
3. Nivel de escolaridad: asumiendo que los encuestados con mayor nivel educativo habrían tenido mayor acceso a la información referente al ferrocarril, traspasando la barrera de la experiencia propia, se decidió que la muestra cubriera todos los niveles.

Estos fueron los únicos factores discriminatorios utilizados, pues se intenta conseguir una información lo más cercana a la realidad posible, sin que medien en el encuestado otra razón que su experiencia y conocimientos. Ello se buscó potenciar con preguntas claras y concisas, pero que apelaban tanto a su juicio como a sus emociones; manteniendo un lenguaje claro. Estas fueron:

1. ¿Cuál es tu primer recuerdo sobre el ferrocarril?
2. ¿Está el pueblo/ciudad en el que naciste o creciste cerca de una línea de tren?
3. Hasta donde recuerdas o conoces, ¿estaba el tren relacionado solo al azúcar o tenía otro uso?
4. ¿Sabes si en la historia de tu pueblo/ciudad tuvo el ferrocarril un peso importante?
¿Algún nombre de sitio o zona estaba relacionado al ferrocarril?

5. ¿Solías o sueles usar el ferrocarril con regularidad? ¿Por qué?
6. ¿Cuál es tu opinión del ferrocarril cubano en general? ¿Y del de tu zona?

Se evitaron conscientemente preguntas que relacionaran al ferrocarril con la noción de patrimonio para no inducir respuestas y poder apreciar si desde la ciudadanía se maneja esta idea. De hecho, esta falta de reconocimiento era nuestra principal hipótesis, sobre todo en el caso de la población que habita en la Isla. A ello le sumamos la diferencia ente aquellos sujetos nacidos antes de 1959, antes de 1990 y después de 2002, en los que asumíamos un constante decrecimiento del apego, conocimiento y valorización del objeto de estudio. Como última parte de la hipótesis, basado sobre todo en las muestras del acercamiento virtual al tema, se asumía que los sujetos emigrados tendrían mayor simpatía por el mundo ferroviario cubano.

Luego de la revisión de las encuestas (respondidas un 86%), se arrojan los siguientes resultados:

1. La mayor diferencia entre la muestra documentada ha sido su lugar de residencia. Mientras que aquellos que viven o vivieron en áreas rurales, dependientes casi en su totalidad de la industria azucarera, reconocen el impacto del ferrocarril como algo fundamental en sus vidas; los residentes de áreas urbanas (La Habana, sobre todo) solo tienen un conocimiento o relación tangencial con este.
2. Los mayores de cincuenta años recuerdan algunas de las características de sus lugares de origen que fueron dadas a partir de la presencia del ferrocarril o algo asociado a este.
3. En los menores de cincuenta hay una escisión entre aquellos nacidos antes y después del 2000. En los nacidos antes, permanece un recuerdo lejano del ferrocarril, generalmente asociado a la labor de sus padres o la presencia del tren en su área, sobre todo aquellos residentes en áreas periurbanas o rurales. Los nacidos después del 2000, no tienen recuerdo del ferrocarril o saben de su impacto, a no ser que fuesen directamente afectados por este. Desconocen si se relaciona con su historia.
4. Los mayores de cincuenta, sobre todo aquellos que vivieron su niñez, adolescencia y parte de su juventud antes de 1959, reconocen la importancia del tren en sus vidas. No solo como medio de transporte y motor de la economía local y nacional, sino también como un importante factor en su realidad que se ha perdido.

5. Para el sector entre cincuenta y treinta años, el ferrocarril tiene una importancia menor, siendo más relacionada a medio de transporte, pero no como elemento integrante e integrador de su comunidad.
6. Para los jóvenes menores de treinta años el ferrocarril tiene un impacto casi nulo.
7. En general, a no ser aquellos directamente relacionados con este, se desconoce la importancia del ferrocarril a nivel local o nacional.

Evidentemente, se hace necesario un traspaso del conocimiento generado por las instancias académicas, e incluso las gubernamentales, al conjunto de la sociedad. Según Santos y Ganges y Lalana Soto:

Sólo si somos capaces de transmitir ese conocimiento, y de hacerlo de forma que el patrimonio industrial suscite emoción, se gane el afecto de la sociedad, podemos conseguir que se considere digno de ser preservado, es decir, que se asuma que su conservación costará dinero, recursos y esfuerzos, que podrían ir destinados a otros usos (Santos y Ganges y Lalana Soto, 2009: 17).

Es decir, solamente mediante la imbricación de todos los factores sociales en el contexto del patrimonio ferroviario cubano, podrá lograrse que este sea apreciado en toda su extensión y logre rebasar el actual estado de peligro de desaparición, y así ocupe el relevante papel que siempre ha tenido en la conformación y realidad de la nación cubana. Algo se viene gestando desde la comunidad académica. La reciente preocupación por el estudio del ferrocarril como un ente concreto dentro del patrimonio industrial es una muestra del despertar de una conciencia colectiva, al menos en un sector de la academia, que busca valorizar esta parte del patrimonio cubano. Falta, sin embargo, asentar conceptos, sistematizar este saber que se genera aisladamente en un par de centros de altos estudios y en organismo gubernamentales; e imbricar los esfuerzos de la comunidad digital en el corpus de lo que ha comenzado a establecerse como patrimonio ferroviario cubano. No obstante, aún antes de configurar un concepto y estudios de este patrimonio, es aún más importante traspasar lo que se va conociendo, o redescubriendo, a la comunidad con la que convive. Solamente así se podrá activar el ferrocarril como patrimonio vivo y potenciar su valor, logrando no solo que se genere sentimiento de pertenencia en todos los factores imbricados y se apropien simbólicamente de este; sino también una retroalimentación simbiótica con las esferas académicas y la administración

pública que podrían entonces soportar y ejercer políticas de rescate y conservación para este patrimonio en peligro de desaparición.

4.3 Gestión y tutela del patrimonio ferroviario en Cuba

La presente investigación ha analizado el comportamiento de la historia ferroviaria cubana en su singularidad y en relación con la española y la británica, en tanto ejemplos modélicos, y ha señalado las principales características que le dan forma como fenómeno único en la historia de su región y mundial. A partir de allí, ha planteado un concepto de patrimonio ferroviario que ha sido utilizado para estudiar, también comparativamente, su estudio, tutela y gestión. Ello ha posibilitado identificar como ha sido tratado el conjunto de sus manifestaciones, pero, sobre todo, las carencias y necesidades que ponen en peligro su supervivencia. Por ello se hace necesario una visión general del fenómeno hasta la actualidad y la propuesta de acciones concretas que contribuyan al desarrollo, al menos científico, de la gestión y salvaguardia del patrimonio ferroviario cubano expuesto a tantos peligros.

4.3.1 El patrimonio ferroviario cubano hasta 2022. Revisión general del fenómeno

El primero y más acuciantes de estos peligros, porque es la base de toda acción posterior, es el conocimiento de esta parte del patrimonio nacional. Si hasta la fecha se han llevado a cabo estudios de mayor o menor amplitud, se han enfocado en cuestiones extra temáticas y con un marcado interés en ciertas áreas (historia, economía, desarrollo de la industria azucarera, etc.), estos no han contemplado (salvo en muy contados casos), al ferrocarril y su patrimonio como un *corpus* en sí mismo. Asociados generalmente a la historia de la industria azucarera, a las gestas libertarias o a acciones específicas dentro de las regiones en que se enclavan, los bienes que han sido declarados patrimoniales han sido analizados en solo una de su significación. E incluso en el vocabulario jurídico, términos como valor parte industrial son de escaso uso y poco o ningún peso en los documentos oficiales. Esto conlleva a que no exista en estas esferas una categorización de “lo industrial” como categoría patrimonial. En el mejor de los casos, se menciona el papel del bien dentro del universo de la industria. Así mismo, una visión reduccionista del patrimonio cultural (que puede rastrearse a toda la gestión y tutela, no solo en el caso del ferrocarril), enfoca el concepto de bien patrimonial en el objeto, en la materialidad, dándose el caso de aislamientos de una parte de un conjunto más amplio, y su singularización en la protección jurídica. En la actualidad esta situación ha venido atenuándose gracias a la

labor de algunos centros académicos o investigadores que se preocupan por el estudio de este patrimonio en peligro y han realizado investigaciones y propuesto soluciones para algunos ejemplos específicos del panorama nacional. Si bien este acercamiento es sectorial, la noción de un patrimonio industrial cubano, e incluso de un patrimonio ferroviario, es manejada para explicar la importancia de aquello que se estudia. El tipo de interés, sin embargo, es fluctuante y puede ser dividido en dos grandes bloques temporales: antes y después de las reestructuraciones de 2002. En la década de los noventa del siglo XX, sobre todo cobijados en la labor de conservación del CENCREM, fueron impulsados estudios, simposios y encuentros (nacionales, regionales e iberoamericanos) que se adentraban en el estudio de lo industrial y se apoyaban en casos específicos dentro de la Isla como paradigmas a asentar en una noción que nunca llegó a establecerse. Tras la desactivación del setenta por ciento de la industria azucarera a principios del siglo XXI, la atención varió a planes o estrategias de conservación de los bienes y, en menor medida, lugares, que se destruían rápidamente, tanto por el desuso como por la ignorancia de población y estado sobre el valor de bienes, saberes y costumbres centenarias que ahora se concebían “obsoletas”. Sin embargo, hasta la fecha no se ha contrastado esta preocupación en acciones específicas, ni siquiera en una toma de conciencia. Esta es otra de las grandes carencias de la gestión patrimonial en Cuba, no se socializa el conocimiento, no se hace cercano a la población que vive, se identifica y da valor a este patrimonio. Si bien muchos de los proyectos, investigaciones y acercamientos analizados hasta el momento abogan por la inclusión de la comunidad en sus propuestas, la realidad es muy distinta. El cubano común ignora la trascendencia de aquello que vive; en dependencia de su nivel cultural o experiencia personal con algunos de estos elementos será su comprensión del patrimonio, y solo conocerá una parte o lo que los canales oficiales de información hayan decidido transmitir. Esta es una situación que se agrava frente al acceso restringido a la información que también se adolece en la Isla. Si para los investigadores académicos es espinoso el proceso de llegar a la información almacenada en archivos y otros organismos oficiales, para un ciudadano común, un interesado, es casi imposible sin el respaldo de una entidad del estado (académica o de otra índole) que avale su interés. A ello se suma que existen muy pocos inventarios o catálogos del patrimonio industrial o ferroviario. Solamente se conoce de un inventario oficial del patrimonio ferroviario realizado hace casi treinta años por el CNPC y que no está disponible a consulta externa de la entidad. Esta situación de desconocimiento y poco o ningún acceso a las fuentes de información, sumados a la apatía que provoca la ignorancia y una

situación socioeconómica que no permite, al menos al ciudadano común, interesarse por cuestiones que excedan a su supervivencia diaria, provoca que no exista en la Isla un grupo social que se ha demostrado vital para la conservación del patrimonio ferroviario en el resto del mundo: los voluntarios. En Europa, sobre todo Gran Bretaña, estas asociaciones han tenido un peso esencial en la gran mayoría de las iniciativas llevadas a cabo tanto en comunidades específicas, como en labores que atañen a toda la nación. En muchos de los casos, las acciones más decisivas de recuperación de información, trazado de proyectos y ejecución de obras de diferente naturaleza en pro de la salvaguardia de algún hito, sitio o paisaje ferroviario, han sido los interesados, devenidos voluntarios, la fuerza motriz, encargados y principales beneficiarios de los planes. En España, los amigos del ferrocarril de varias regiones han puesto en marcha iniciativas que, bajo el amparo de la legislación y de las instituciones pertinentes, han favorecido el acercamiento al patrimonio del ferrocarril de todas las comunidades. Pero en Cuba este sector de la sociedad no es contemplado más que en algún estudio académico y se establece su participación asociada a proyectos emanados de otras fuentes, nunca como una fuerza productora de soluciones e ideas propias. Aun así, se han presentado algunas propuestas que imbrican a la comunidad más próxima al bien o sitio en tanto primer mercado de soluciones turísticas. Dado el éxito de proyectos como el de la OHCH para la Habana Vieja, o Trinidad como destinos turístico-culturales, que se han probado rentables aun cuando su gestión puede tener puntos de cuestionamiento; los estudios de las potencialidades del patrimonio industrial y ferroviario como recursos turísticos han florecido en varias entidades de la Isla. Sobre todo, en la región centro-occidental, en cuyas universidades se ha aparecido la mayor cantidad de estos planes y estudios sobre el patrimonio ferroviario, la tendencia ha sido, y sigue siendo, el rescate de bienes y paisajes de la producción, con especial énfasis en el ámbito ferroviario, para la reutilización turística. En algunos casos prima una visión balanceada de recuperación de los bienes, respetando en la medida de lo posible su autenticidad y buscando realzar su importancia en su entorno y enclave como hito patrimonial; pero en otros y, peor aún, en la práctica, la búsqueda de rentabilidad y la poca importancia dada a los bienes termina por ser perjudicial para aquello que se busca rescatar.

En suma, podría aseverarse que los dos grandes peligros a los que se enfrenta el patrimonio ferroviario cubano son el desconocimiento y el uso turístico indiscriminado. Pero no son los únicos, un tercero es el no reconocerlo en sí mismo como un fenómeno

cultural que ha dado forma a la identidad de la nación cubana. Tanto en la gestión oficial como en los esfuerzos académicos, la reducción de este patrimonio a un accesorio de la industria o ejemplos arquitectónicos, han significado una mala clasificación de los bienes, una desestructuración de los conjuntos a la hora de reconocer su valor y protegerlos, y la supresión de su singularidad, añadiéndolo a universos como el industrial (donde no es capaz de reconocerse en su significado único) o a otros en los que pierde todo sentido.

4.3.2 Buenas prácticas en el patrimonio ferroviario

Analizando lo que significan las buenas prácticas (BBPP) en la gestión del patrimonio, González-Varas (2021) apunta que el mejor concepto para definir este ejercicio es el dado por la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO, por sus siglas en inglés):

Una buena práctica no es tan solo una práctica que se define buena en sí misma, sino que es una práctica que se ha demostrado que funciona bien y produce buenos resultados, y, por lo tanto, se recomienda como modelo. Se trata de una experiencia exitosa, que ha sido probada y validada, en un sentido amplio, que se ha repetido y que merece ser compartida con el fin de ser adoptada por el mayor número de personas (FAO, 2014, p. 1).

Este recoge el espíritu general que puede luego aplicarse al ejercicio de la conservación patrimonial, aquello que funciona bien, que ha sido probado y que merece ser compartido. En la actualidad, y de acuerdo a la Agenda 2030, las Naciones Unidas han planteado diecisiete objetivos de desarrollo sostenible que deben ser incluidos en cualquier consideración que valide el ejercicio de gestión de los fenómenos (Naciones Unidas, 2020, p. 2):

1. Fin de la pobreza,
2. Hambre cero,
3. Salud y bienestar,
4. Educación de calidad,
5. Igualdad de género,
6. Agua limpia y saneamiento,
7. Energía asequible y no contaminante,
8. Trabajo decente y crecimiento económico,
9. Industria, innovación e infraestructura,

10. Reducción de las desigualdades,
11. Ciudades y comunidades sostenibles,
12. Producción y consumo responsable,
13. Acción por el clima,
14. Vida submarina,
15. Vida de ecosistemas terrestres,
16. Paz, justicia e instituciones sólidas,
17. Alianzas para lograr los objetivos.

Pero no basta con cumplir con uno o varios de estos objetivos, para una declaración efectiva como buena práctica, se deben cumplir a cabalidad tres principios fundamentales: inclusión, participación y rendición de cuentas. La inclusión determina, no solo la no discriminación, sino también la accesibilidad; la participación incluye el acceso a toda información relativa al objeto de trabajo, así como la influencia de todos los interesados en la toma de decisiones; y la rendición de cuentas debe garantizar la transparencia de todo el proceso, la participación y receptividad (Naciones Unidas, 2020, p. 10). Asimismo, cada principio debe juzgarse en su intensidad y cumplimiento de los requisitos, desde el nivel cero, en el que se perciben escasos esfuerzos por animar la participación de los actores fundamentales, los niveles uno y dos, en los que se percibe el empeño por alcanzar el nivel máximo, y el tercero, en el que se asegura la participación incluyente y colaborativa, cuya implicación completa significa el nivel cuatro.

En el caso del patrimonio cultural, estas condiciones previas para la determinación de una buena práctica se entrecruzan con los requisitos internos de la definición de un bien, paisaje o costumbre como patrimonial y las exigencias específicas para su gestión. Si bien en un principio las determinantes de este proceso estaban dirigidas a la conservación del objeto o fenómeno en sí mismos, el desarrollo de los conceptos y horizontes del patrimonio cultural ha implicado también el ensanchamiento de las consideraciones, por lo que

ya no solo interesan las acciones directas o indirectas llevadas a cabo por los técnicos del patrimonio cultural para la conservación del objeto material o inmaterial, el bien cultural, sino que también la preocupación se viene centrando asimismo en los grupos, comunidades o individuos que crean,

mantienen, transmiten o transforman el patrimonio cultural (González-Varas, 2021b, p. 13).

Como es sabido, para que algo se considere patrimonial debe ser reconocido y aceptado como tal por un conjunto de la población, o por toda la comunidad, en quienes entonces encuentra su significación. Si bien esta aseveración parece simple y evidente, en la práctica está condicionada por los cambios de todo tipo que ocurren en la evolución histórica de las sociedades y en su percepción de lo que constituye patrimonio y por ende digno de protección. En conjunción, las pautas de las Naciones Unidas, que actúa como una plataforma amplia que asume y reconoce genéricamente lo que debe hacerse; y las consideraciones específicas del patrimonio cultural, conforman una base que permite establecer que es una buena práctica y como ejercerla. González – Varas (2021) señala además que estas deben asentarse sobre tres pilares que se basan en la adecuada suma de ambas realidades: el crecimiento económico, la inclusión social y el equilibrio ambiental. Porque el ente patrimonial no puede verse como un fenómeno aislado de su realidad, ni puede su gestión estar enfocada solo en la esa significación. Bajo esta realidad se desarrolla desde 1996, tras la Segunda Conferencia de Naciones Unidas sobre Asentamientos Humanos (Hábitat II; Estambul, junio de 1996), el Programa de Buenas Prácticas y liderazgo de Naciones Unidas, bajo el que se ha desarrollado y premiado una serie de iniciativas que cumplen con estos requisitos, con el objetivo fundamental de

promover políticas y estrategias efectivas para el desarrollo sostenible de los asentamientos humanos mediante la transmisión de información y conocimientos sobre experiencias y soluciones de eficacia probada. Como instrumentos para conseguir dicho objetivo el Programa se basa fundamentalmente en la continuación y desarrollo de las dos iniciativas iniciadas con motivo de la Conferencia en 1996: el Concurso Internacional de Buenas Prácticas y la Base de Datos de Buenas Prácticas (A. Hernández, 2001, p. 2).

Bajo este precepto, en España se realizó ese mismo año el primer catálogo de buenas prácticas que desde entonces recoge aquellas iniciativas que han sido catalogadas como tal. Así se recoge, por ejemplo, en el Tercer catálogo español de buenas prácticas (Ministerio de Fomento, 2001), el Programa de Vías Verdes que había sido seleccionado

y premiado el año anterior en el Concurso de Buenas Prácticas de las ONU, y que se expresan como

el resultado de preservar y rehabilitar un patrimonio ferroviario que ha quedado fuera de uso, y permiten desarrollar nuevos usos y actividades, que dinamizan social y económicamente las zonas que atraviesan, creando empleo local. Fomentan el turismo ecológico y activo, accesible para todos los ciudadanos, sin distinciones de nivel social y económico, de todas las edades y aptitudes físicas (...) Las Vías Verdes se desarrollan sobre infraestructuras ferroviarias existentes hace muchas décadas, que ya están integradas en el entorno natural. Por ello, su reutilización no ocasiona impacto ambiental alguno, sino que supone la regeneración de espacios degradados, especialmente en las proximidades de las ciudades. Estas infraestructuras permiten desarrollar actividades de educación ambiental para los ciudadanos, en particular para los más jóvenes, que promueven un mayor conocimiento de la naturaleza y de concienciación sobre el respeto que merece (Ministerio de Fomento, 2001, p. 203).

De este modo se presenta un ejemplo de buenas prácticas en el patrimonio ferroviario que contempla no solo el bien, en este caso los espacios y paisajes creados por las líneas de ferrocarril, también la impronta que este ejercicio puede tener en las comunidades que los acogen, su valor como instrumento de bienestar y educación. Además, en tanto se contempla no solo el impacto de este programa, sino que se expone cómo y por qué es sostenible en sí mismo y en cuestiones como la financiera; como se ha nutrido de experiencias similares en otros puntos de la geografía europea; y los resultados en la implicación de instituciones del gobierno central, autonómico y regional, es posible apreciar su efectiva realización y aprehenderlo para replicarlo en otras latitudes o proyectos. Porque una condición importante de las BBPP es que sean verificables y reproducibles, solo así puede garantizarse que sirvan de base a iniciativas similares, asentando un fondo de gestión común. Así se va conformando un cuerpo colectivo de prácticas probadas que cuentan con

capacidad para integrar el trabajo desarrollado por los diferentes actores que intervienen en el patrimonio cultural (...) pueden ser propuestas o desarrolladas tanto por investigadores, técnico y profesionales, como por el

voluntariado, agrupaciones de ciudadanos o por las propias comunidades locales (González-Varas, 2021a, p. 42).

Así se lograría la imbricación de presupuestos teóricos con acciones de probada eficacia que funcionan no solo en el ejemplo analizado, sino en todo su ámbito de acción, y que pueda extenderse por medio de una difusión consciente, hasta erigirse modelo, en tanto las BBPP son flexibles y adaptables, que pueden utilizar los diferentes grupos interesados. Para evaluar qué gestión podría considerarse una buena práctica González-Varas (2021a) propone una serie de rasgos a identificar:

- Innovación o creatividad, que puede incluir innovación funcional, estructural, de comportamiento, relacional o metodológica;
- Eficacia o eficiencia, la capacidad de la propuesta de cumplir sus objetivos, siendo posible medir esos mediante una evaluación cuantitativa y cualitativa;
- Sostenibilidad o durabilidad, la posibilidad de extender en el tiempo la propuesta con los mismos resultados y ayudando a desarrollar nuevos proyectos;
- Reproducibilidad o transferibilidad, porque, aunque cada práctica surge como respuesta a un fenómeno y contexto específico, la capacidad de trasladar la experiencia y replicarla en otro contexto, adaptada a las nuevas condiciones, añade universalidad al esfuerzo;
- Transversalidad o interdisciplinariedad, pues de este modo se asegura que se cubran todos los posibles ámbitos de influencia del proyecto, premiando una visión holística del fenómeno;
- Implicación de la ciudadanía o procesos participativos, dado que un modelo participativo, donde se imbrican todos los actores, tiene una gran posibilidad de ser efectiva a largo plazo (González-Varas, 2021a, pp. 43–44).

A nivel internacional, organizaciones como las Naciones Unidas o la Unión Europea, han recogido no solo el accionar de diferentes organismos ejemplares, sino que han lanzado ellas mismas proyectos que reconocen y premian las buenas prácticas. Un ejemplo podría ser el HeritageCare, de monitorización y conservación preventiva del patrimonio histórico y cultural, que propone una acción conjunta entre España, Francia y Portugal, pretendiendo “implementar un sistema de gestión para la conservación preventiva del patrimonio histórico y cultural, basado en un conjunto de servicios prestados por una entidad sin ánimo de lucro” (Interreg Sudoe, 2023). Esta, además de reunir los esfuerzos de instituciones como el IAPH o la Fundación Santa María la Real del Patrimonio

Histórico, propone una guía de buenas prácticas en la conservación patrimonial (HeritageCare, 2019), en la cual no solo se analiza y norma lo que constituye BBPP en la conservación preventiva, sino que también se ejemplifica. Algo similar sucede con el Catálogo de Buenas Prácticas de Europa Nostra con la cofinanciación del Programa Creativo Europeo de la Unión Europea, que busca mostrar lo que se hace en el continente a favor de la conservación patrimonial, a la par que resalta tres áreas interconectadas entre sí que dan paso a iniciativas de este tipo: gobernanza participativa en el patrimonio cultural, reutilización adaptada del patrimonio construido y la calidad de las intervenciones en el patrimonio (Europa Nostra, 2020). Si bien este tipo de esfuerzo sirve como vehículo de difusión para los proyectos más destacados en el área de la gestión y conservación patrimonial, los World Habitat Awards, que se realizan desde 1985 en conjunción con el programa de las Naciones Unidas “Habitat for a better urban future”, son una propuesta proactiva que estimula la creación y mejora de proyectos que pueden devenir ejemplo de buenas prácticas. Antecediendo en varios años la Conferencia de la ONU sobre hábitats, estos premios han galardonado proyectos de

diversas necesidades relacionadas con la vivienda, en diferentes contextos y magnitudes. Desde los primeros comienzos el énfasis ha estado no sólo en identificar los buenos ejemplos de prácticas de vivienda, sino también en compartir estos conocimientos y experiencias con otros que puedan usarlos en sus propias situaciones (World Habitat, 2023).

Entre los premiados y finalistas de este certamen se encuentran cuatro proyectos cubanos. El primero, finalista del área en 1998, proponía la rehabilitación de una sección de viviendas del centro histórico de La Habana, plan que volvería a incluirse en el proyecto, también finalista, de 2010. Este segundo programa, recogía las 3900 viviendas que se habían reparado en el esfuerzo anterior – de las once mil propuestas doce años antes (World Habitat, 2017b)– buscando no solo preservar las estructuras y visualidad de la zona, sino también “prevenir un aburguesamiento en un área muy apetecida” (World Habitat, 2017a). A estas dos iniciativas se suman el Programa “Arquitecto de la comunidad” (ganador en 2002 del premio del área), que ofrece apoyo técnico de las entidades estatales a familias que estén trabajando en su vivienda; y el proyecto de ecomateriales en los proyectos de vivienda social (premio de 2007), que buscaba desarrollar un sistema capaz de soportar la producción y distribución de materiales ambiental y económicamente sostenibles dentro del término municipal. Esta y más

iniciativas se encuentran recogidas además en la Base de Datos de Buenas Prácticas del programa UN-Habitat, del Dubai International Awards (Premios Internacionales de Dubái), que se celebran desde 1996 y en los que se recompensan aquellas iniciativas o proyectos que a través de los años “han sido dinámicos en incorporar tendencias globales emergentes, mientras mantiene el foco en su objetivo original de reconocer los esfuerzos de diferentes entidades de promover el desarrollo de mejores ambientes habitables” (UN-Habitat, 2022). Estas prácticas se han dividido en cinco grandes grupos: Regeneración urbana y de espacio públicos; construcción sostenible, innovativa y edificios inteligentes; sistemas alimentación urbana sostenible; abordar el cambio climático y la reducción de la contaminación; y planeamiento y gestión de la infraestructura urbana. En el caso de Cuba se han presentado casi una docena de propuestas, de las cuales han resultado premiadas o han recibido la mención de Good (Buena) en la categoría de Best Practices, entre otras:

- Proyecto de Parque Metropolitano en La Habana (2000): Catalogado *Good*, fue un proyecto que previa la urbanización de setecientas hectáreas del parque urbano más grande la capital, buscando higienización y mantenimiento de tanto áreas verdes como edificadas (UN-Habitat, 2016b).
- Proyecto reanimación de San Pedro (2000): Catalogado *Good*, fue una iniciativa de reanimación social del poblado de San Pedro, inserto en el Valle de los Ingenios, paisaje declarado Patrimonio de la Humanidad en 1988. Esta proponía la imbricación tanto de los organismos oficiales como la población para reanimar social y económicamente el asentamiento que en su arquitectura y relaciones es memoria viva de un pasado industrial (UN-Habitat, 2016c).
- Modelo de gestión del desarrollo del centro histórico de La Habana (2000): Catalogado *Best*, fue un proyecto desarrollado por la OHCH, el Instituto Nacional de la Vivienda de Cuba, la Oficina Regional de Cultura para América Latina y el Caribe (ORCALC) de la UNESCO y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), para la intervención y recuperación de una gran parte de la zona del casco histórico de La Habana Vieja, incluyendo edificaciones y áreas públicas, muy empobrecidos y deteriorados (UN-Habitat, 2016a).

Entre estas, la gestión del área de La Habana Vieja ha sido la más reconocida y la única que ha mantenido y desarrollado su propósito y las características que la distinguieron como una buena práctica en la gestión urbana y, posteriormente, como ejemplar en la

tutela patrimonial. De hecho, en 2006 volvió a presentarse un plan más avanzado, titulado “Desarrollo Integral del Centro Histórico de La Habana Vieja”, distinguido como *Good*, en esa ocasión por los Premios Internacionales de Dubái (UN-Habitat, 2010). Al año siguiente, Eusebio Leal fue reconocido con el *UN Habitat Scroll of Honour* por la conservación de esta parte de la capital habanera; y una vez más en 2010, el proyecto de Desarrollo Habitacional de La Habana Vieja fue finalista en los *UN World Habitat Awards* (OHCH, 2023b). Algunas de las características que distinguen este proyecto es, en primer lugar, su condición como esfuerzo conjunto entre el estado cubano y la OHCH, dejando a esta última, una libertad de acción y decisión incomparable con esfuerzos similares en la Isla. A ello ha de sumarse la visión integral que se asume del objeto de trabajo, en el que no solo se cuenta los monumentos y edificaciones principales de esta área urbana, sino también el sistema de viviendas y las fortificaciones de la ciudad, buscando rescatar el conjunto identitario de la zona y su *genius loci*. De hecho, uno de los puntos que se presentaron al concurso en 2010 dentro de la actualización del proyecto fue el estudio en profundidad de las casas habaneras de los siglos XVII al XIX, desde un análisis de la planta hasta su representación de los diferentes estratos sociales. Se contempló la imbricación activa de las comunidades de la zona, a través de proyectos sociales en los cuales se toma conciencia de la realidad patrimonial que le rodea y que constituye parte de su identidad. Asimismo, al adscribirse en 1993 la OHCH al Consejo de Estado, dotándole así de potestad sobre las actividades culturales y de carácter económico de la provincia, así como la gestión de los museos de la ciudad, la Empresa de Restauración y otros métodos de desarrollo financiero para el trabajo de la entidad (Decreto Ley 143, 1993), se logró un modelo de economía circular donde los frutos de la labor de la organización serían utilizados para el beneficio del propio proyecto. Uno de estos esfuerzos que recoge el accionar europeo sobre el patrimonio industrial es la Ruta del Patrimonio Industria, reconocida entre los Itinerarios Culturales del Consejo de Europa. Con un total de catorce rutas por trescientos puntos de la geografía europea y más “de 100 puntos de anclaje industrial, cada uno con un programa turístico particularmente atractivo, constituyen la columna vertebral de la ruta europea del patrimonio industrial, incluidas visitas guiadas, presentaciones multimedia y eventos destacados” (Consejo de Europa, 2019).

En el ámbito específico de las buenas prácticas en el patrimonio industrial, las diferentes entidades de defensa, promoción, estudio y gestión del patrimonio cultural a nivel

mundial, han reflejado de un modo u otro las acciones y proyectos relevantes del área. UNESCO, ICOMOS, TICCIH, etc., presentan y recogen estas prácticas dignas de relevancia. TICCIH España, por ejemplo, en su calidad de órgano principal de este patrimonio difunde acciones, formación o alertas, como el II Ciclo de conferencias sobre buenas prácticas en Patrimonio Industrial (Pozo Sotón, Asturias, 2019), la entrega del premio Hispania Nostra al proyecto arquitectónico en el Campus de Alcoy a antiguos edificios de las Fábricas de Ferrándiz y Carbonell (TICCIH España, 2019a), o la llamada de atención sobre el estado de conservación del conjunto monumental de la antigua Euskalduna en Bilbao (TICCIH España, 2019b).

En cuanto al patrimonio industrial español, el Ministerio de Cultura y Deporte, en el ámbito del Plan Nacional de Patrimonio Industrial, que contempla como primordial el difundir los ejemplos de buenas prácticas (IPCE, 2015, p. 40), ha realizado dos ciclos de conferencias sobre este particular. Con una primera convocatoria entre 2016-2017 y una segunda en 2019, se han presentado al público conocedor, involucrado interesado e interesado en general. Entre estas se han cubierto una plétora de temas y ejercicios dentro del patrimonio industrial: la intervención y recuperación de inmuebles (el caso de Poblenou en Barcelona); la metodología para la gestión de edificaciones; la reconfiguración de espacios industriales para instituciones museales (Museo de la Luz de Ponferrada, La Encartada Fábrica-Museo de Balmaseda, Vizcaya); o centros culturales varios (Centro de Arte Bombas Gens, Valencia), y la rehabilitación de instancias y paisajes mineros (Pozo del Sotón, Asturias).

En el patrimonio ferroviario, el proyecto que más repercusión ha tenido es el de las Vías Verdes. Catalogado *Good* en los Premios Internacionales de Dubái de 2008, esta propuesta se inserta en el fenómeno de reutilización de vías industriales para fomentar el tráfico de contaminación cero e impulsar el conocimiento y la concienciación ecológica, que desde finales del siglo XX embargó el espíritu de la conservación patrimonial Europa. Y más allá de tener una repercusión en la calidad del aire, el ejercicio físico y ser un modo alternativo de desplazamiento humano, estas vías son

testigos de la historia de una región y su desarrollo. La reutilización de estos trazados permite conservar la continuidad de estos ejes de comunicación, así como los edificios y el pequeño patrimonio que le son inherentes: estaciones, casetas de esclusas, señales balizas, mojones... y estimula el conocimiento de

un patrimonio cultural, natural y humano (Asociación Europea de Vías Verdes, 1998, p. 42).

En sentido general, este programa resulta beneficioso, en primer lugar, para el reconocimiento, conservación y activación del patrimonio ferroviario nacional, autonómico y local al registrar e inventariar estas líneas en desuso y detallar sus componentes e historia. Así se recoge una memoria que de otro modo se habría perdido, a la vez que facilita una nueva forma de movilidad dentro del entramado urbano y periurbano, configurándose alternativa ecológica. Resulta, además, atractiva propuesta turística que revaloriza las zonas en las que se desarrolla la vía, con el prospectivo impulso de negocios dependientes de la vía y en la vía. En otros países europeos se han desarrollado programas similares: *National Cycle Network* de Reino Unido; RAVeL de la región valona en Bélgica; *Schéma National de Véloroutes et de Voies vertes* en Francia o la *Réseau national cyclable* de Luxemburgo. Ello configura una red continental que está en constante retroalimentación y que crea una conciencia común alrededor del patrimonio ferroviario. Pero el caso español ha ido más allá, transfiriendo su experiencia como buena práctica a otros países del área e Iberoamérica. La FFE como principal coordinadora del programa en España, y socio fundador de la Asociación Europea de Vías Verdes (y presidente hasta 2004) ha tomado muy en serio el hacer asequible su experiencia de buenas prácticas a varios a varios otros países y organizaciones interesadas:

- En 2002, se firmó un Convenio de colaboración con la REFER portuguesa (empresa de la administración de las líneas férreas lusitanas), para la creación de un programa de vías verdes que, en la actualidad recorre 1.814.476 kilómetros de vías repartidos en 335 ciclovías, vías verdes, etc. (Ciclovía, 2021)
- Entre 2003 y 2007 la FFE desarrollo en Italia un número importante de congresos sobre vías verdes en colaboración con la Asociación Italiana de Vías Verdes (FFE, 2008), que ha fraguado en cinco vías en Liguria, Véneto, Umbría, Lacio y Sicilia (Ministerio del Turismo. República Italiana., 2023).
- En 2002 y 2004 se celebraron el primer y segundo Seminario Iberoamericano de Vías Verdes, en Bolivia y Colombia respectivamente, primero esfuerzos de transferencia en aquel continente.
- En 2003 se firmó un convenio de colaboración entre la FFE y en Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (CNCA) de México, quienes celebraron en conjunto dos seminarios internacionales de vías verdes mexicanas (2003, 2006), y un tercer

seminario iberoamericano en 2008, dos años después de la creación oficial del Programa de Vías Verdes México (Secretaría de Cultura, 2016).

- En enero de 2008 se concretó el Convenio de colaboración sobre Vías Verdes entre la FFE y el Servicio Nacional de Turismo de Chile, para la transferencia de buenas prácticas, que en marzo de 2022 por fin fructificó en un programa nacional, con un primer tramo reconvertido entre dos localidades de La Araucanía (EFE, 2022).

Este ejercicio de transferencia de objetivos, experiencia de actuación, incidencias, resultados, en definitiva, el *know how* de una práctica de probada eficacia, aboga por el desarrollo en estos países “similares Programas de Vías Verdes y/o de actuaciones concretas sobre itinerarios que discurran sobre antiguos ferrocarriles en desuso” (FFE, 2008, p. 299).

Este es un aliento que no llega aún a la mayor de las Antillas. Como se ha visto, el marco jurídico, los estudios, la gestión y la percepción misma de lo que constituye y la importancia del patrimonio ferroviario deja mucho que desear. Los esfuerzos más desarrollados y con mayor alcance son los dos museos ferroviarios, el Nacional en La Habana y el recién inaugurado en Camagüey, siendo este último el que más se acerca a un modelo de museología de acorde a los parámetros actuales de museografía interactiva y participación de público y comunidad. Aun así, las propuestas de ambas instituciones redundan en lo objetual, en el parque móvil (generalmente de vapor) y maquinaria o aditamentos relacionados al desarrollo de las funciones de trenado ferroviario, pero con un carácter anecdótico más que científico. Se asume el fenómeno del ferrocarril como un añadido de la industria azucarera, resaltando en algunos momentos el servicio de transporte público, pero es completamente ignorado el ferrocarril minero, los tranvías y otros usos ferroviarios que exceden su implicación en la industria. Podría pensarse que en el resto de museos “especializados” de la Isla, sobre todo aquellos asociados a entidades ajenas al MINCULT, sería posible una adecuación del discurso museológico a cuestiones específicas del ferrocarril, pero no es el caso. En estos museos “menores”, casi siempre dependientes de instituciones azucareras, se repiten las fórmulas de los museos mayores y se exagera la noción del ferrocarril como un componente más de la industria. Esto es algo que es incluso más fácil de apreciar en el estado de conservación y la atención jurídica, de conservación y de gestión de las estaciones. No es hasta finales de la década de los noventa del siglo XX que se realiza un proceso de inventario (cerrado e inaccesible

al público general) que recoge parte de la historia, hace un levantamiento de estado y documenta fotográficamente un edificio que puede haberse perdido o que podría perderse tras cientos de años de uso indiscriminado, sobre todo a partir de 1959. Porque dada la situación repetida de uso inescrupuloso y deterioro de los inmuebles, no se puede augurar otro destino. Presagio que se hace más evidente cuando, en las pocas publicaciones oficiales sobre el tema, se reconoce que algunas estaciones, casas de máquinas, intercambiadores, etc., no cuentan con protección alguna; y que el inventario está incompleto. Podría pensarse que una excepción a esta situación sería la de la Estación Central de La Habana, dado no lo la magnitud del edificio, el mayor de su tipo en el país, y la tendencia habano-centrista de todo el accionar cultural cubano. Pero no es el caso, lejos de ello, el proceso de “renovación” que sufre en la actualidad, en el que se le despoja de sus estancias características para crear espacios que alteran la planta, se han utilizado materiales ajenos a los originales, sin marcar claramente la diferencia entre unos y otros, creando un nuevo edificio donde solo resta auténtica la visualidad de la fachada, que no su integridad, porque se han utilizados nuevos materiales para reproducir estructuras que se han perdido. Ante esta situación alegar que es casi preferible que no se intervenga en los inmuebles y se mantengan las medidas mínimas para su correcto funcionamiento y poco más, no parece tan extremo como es. Porque en aquellos sitios donde se ha respetado la integridad del edificio – todo lo que permite un uso continuado desde su creación, la inconciencia de los encargados de su conservación y el público usuario de las instalaciones en general – se ha mantenido también la conexión con la comunidad que les acoge, aun cuando se halla migrado de estación de tren a estación de autobús. La preocupación mínima por el mantenimiento de las instalaciones, con intervenciones mínimas para arreglar desperfectos o recuperar partes de la instalación afectada por fenómenos externos (huracanes, incendios), ha demostrado ser la vía más segura para la protección de este tipo de edificio. Sin embargo, no es ni de lejos una solución adecuada, pues la gran mayoría de las estaciones, sobre todo las que no están en cabeceras provinciales o municipales, han caído presa de la desidia y la acuciante necesidad económica de la población cubana y han reutilizado material de los inmuebles o han convertido una parte en vivienda.

En cuanto al parque móvil la situación varía un poco, pero llega a semejantes resultados. La gran mayoría de las locomotoras hoy consideradas patrimoniales estuvieron en uso hasta los primeros años del siglo XXI, incluso las centenarias. Ello significó que, en

variable grado de respeto a su diseño original, se mantuvieran en buen estado de conservación. Pero tras la desarticulación del setenta por ciento de la industria azucarera (los tranvías habían dejado de funcionar en la década del cuarenta del siglo XX, solo quedaba un ejemplar de tren minero que aún hoy sigue en funcionamiento) estas locomotoras fueron poco más que olvidadas, relegadas en el mejor de los casos a plazas o sitios dentro de los poblados, en los que se convirtieron en monumentos al aire libre, inmóviles y presa de las inclemencias del tiempo. Ello hasta la intervención de OHCH que relocalizó gran parte de estas locomotoras, sobre todo las de vapor, a una explanada en La Habana Vieja. Allí fueron revisadas y restauradas, y algunas de ellas corrieron con la suerte de ser cedidas a los dos museos del ferrocarril, algunas otras ubicadas en puntos estratégicos del centro histórico habanero, y aunque ello supuso un cuidado y tratamiento especial, también significó su pérdida por parte de las comunidades de las que fueron separadas y a las que rara vez regresaron. El resto, o bien fueron relegadas al patio de locomotoras del Museo del Ferrocarril de La Habana, o bien ubicadas en otros puntos de la capital sin que se pueda hacer un registro real de su paradero, algo que atenta directamente contra la puesta en valor de este patrimonio, que, como cualquier otro bien patrimonial “no tiene por objeto su almacenamiento, sino hacer posible su uso y disfrute por parte de los ciudadanos en general y de la comunidad científica en particular” (FFE, 2016a, p. 43). Tal gravedad comporta esta situación que se han dado casos de desmantelamiento de las locomotoras por no respetarse o ignorar su importancia para el patrimonio cultural de la Isla. Quizá el caso más desesperanzador sea el de los bateyes. Poblados azucareros que, asociados a los ingenios primero, y luego a los centrales, pudieron extenderse a lo largo de la geografía cubana gracias al ferrocarril, sufrieron un destino todavía más amargo que el de los centrales o las locomotoras tras la desactivación de la industria azucarera. La pérdida de inmuebles, la desaparición de los paisajes de la producción y el despegue y desconocimiento de la comunidad de los bienes materiales y las tradiciones que forman parte de su identidad son uno de los resultados más catastrófico de una reconversión económica de las bases productivas del país.

Llegado este punto es lícito preguntarse qué son las buenas prácticas en el patrimonio ferroviario. Anteriormente se apuntaba que las buenas prácticas en el patrimonio cultural son aquella cuyos resultados positivos es posible verificarlos y reproducirlos y que vale la pena ser repetida; tomando en cuenta siempre las características de cada bien patrimonial. A ello habría que sumar la activa participación de los grupos o comunidades

que afectan y son afectados por este patrimonio. En el patrimonio ferroviario, como en el industrial en general, estas condiciones se exacerban al ser este un patrimonio relativamente nuevo en ser considerado como tal, y en muchos sentidos aún se necesita concienciación sobre la necesidad de protegerlo. Porque por su historia y desarrollo, y el componente efímero de su naturaleza, los agentes más cercanos e importantes para su conservación son las comunidades que tiene un impacto directo sobre este. Las buenas prácticas en el patrimonio ferroviario son entonces aquellas que involucran, además, a los organismos jurídicos y culturales usuales para la tutela de todo tipo de patrimonio; a todos los interesados y que plantean activamente un rescate, gestión, y reutilización de estos bienes y paisajes. Contrario a lo que sucede con el patrimonio artístico más canónico, el patrimonio del ferrocarril no se expresa solo en la objetualidad (estaciones, edificios relacionados, locomotoras, vías, objetos asociados a este medio de transporte, etc.), es incluso más relevante en las relaciones que establece, en los paisajes que moldea.

Habiendo analizado la situación del universo del ferrocarril histórico cubano es notable que no es posible seleccionar una iniciativa que cumpla a cabalidad los requisitos mínimos para ser señalada como buena práctica. En cuanto a la gestión del patrimonio cubano en general los ejemplos son también escasos, circunscribiéndose al quehacer de la OHCH. Pero pueden analizarse ejemplos específicos del ámbito industrial que pueden señalar puntos positivos que, aunque muy escasos, existen en la Isla. Entre ellos, el más relevante es el del ecomuseo Las Terrazas, en Artemisa. Esta propuesta, única de su tipo en el país, ha sido planteada como un proyecto que implique a la comunidad que la habita, recogiendo los restos arqueológicos de las plantaciones de café que se desarrollaron en la zona en el siglo XIX y que definieron la fisonomía y relaciones que hoy son posible apreciar, intento buscar soluciones que excedan las mayoritariamente implementadas en la isla alrededor de los recursos museales. En este caso

La patrimonialización de antiguas haciendas cafetaleras ha permitido estrechar la vinculación entre arqueología y ecomuseo, brindando a la comunidad la opción de conocer de cerca su pasado y convivir con la evidencia material de este. Es por ello que la creación de ecomuseos que permitan, en su adecuado manejo y explotación, ejecutar una estrategia donde se tomen en cuenta su valía y funcionalidad, resulta de extrema importancia (Roura, 2019, p. 14).

La comunidad que acoge esta iniciativa es relativamente joven, fundada en 1971 como asentamiento de repoblación de una zona muy afectada por la explotación indiscriminada por las plantaciones del café y la agricultura de subsistencia, respondió al Plan de Desarrollo Socioeconómico Sierra del Rosario (Roura, 2019) donde se localiza, que buscaba la reforestación y mejora de la vida de sus pobladores. En 2010, tras la favorable inserción del programa en el hábitat, con el desarrollo de una arquitectura y relaciones socioeconómicas sostenibles, como corresponde a la declaración del área de la Sierra del Rosario como Reserva de la Biosfera por la UNESCO (M. Herrera y García, 1995), se inaugura el ecomuseo que abarca el poblado y sus puntos de interés. A ello se añade, luego del inicio en 2011 de las investigaciones arqueológicas en el antiguo cafetal San Pedro, a 7 kilómetros del asentamiento, añadiendo posteriormente otros del área, extendiendo el ecomuseo al patrimonio industrial, “ya que los paisajes industriales y las evidencias muebles e inmuebles contenidas necesitan ser entendidas y asumidas como parte del pasado y presente” (Roura, 2019, p. 15). En la actualidad, señalado como sitio importante para el desarrollo turístico de la región, lo componen:

1. Cafetales del siglo XIX: Buenavista que ha sido restaurado, estructuras murarios preservadas de *Le content*, San Ildefonso, Unión, San Pedro y Santa Catalina;
2. Campamento bambí Aranjuez;
3. Bohío y horno de carbón típico;
4. Casa de Polo Montanés (cantautor fallecido de la zona);
5. Loma EL taburete (relacionada a acciones de la guerra de la década del cincuenta del siglo XX);
6. Baños de río San Juna;
7. Baños del río Bayate;
8. Senderos naturales;
9. Corredor de aves;
10. Plantación en terrazas (que dio nombre al asentamiento);
11. La propia comunidad de Las Terrazas (Roura, 2019, p. 33).

La relación entre los diferentes sitios y la importancia de los yacimientos arqueológicos es transmitida al público visitante en el Centro de Referencia (análogo a un centro de interpretación español) que, ubicado en el núcleo de actividades del pueblo, la plaza, explica el equilibrio alcanzado entre hombre y naturaleza en este asentamiento. Con rutas de senderismo que llegan hasta los yacimientos se une efectivamente el centro cultural de

la comunidad con los antiguos cafetales, haciendo evidente el carácter de paisaje industrial de la zona (MINTUR, 2017). Para el público interno la propia población de la comunidad, encargada además de todos los servicios ofrecidos, el proceso de apropiación de su realidad es constante. Desde las más tempranas edades en el centro de enseñanza de la localidad se aplica un programa de acercamiento a los puntos patrimoniales de la zona, con visitas guiadas, un círculo de interés sobre la historia regional, concursos, etc., mientras que el resto de la población puede disfrutar de conversatorios, coloquios o conferencias que se desarrollan en conjunto con el Gabinete de Arqueología de la OCHC, encargado de las exploraciones arqueológicas de los yacimientos industriales del área (Roura, 2019). Este interés por la retroalimentación de la información que se genera en el poblado y sus habitantes responde tanto a una concepción holística del ecomuseo como creador y receptor de su presente patrimonial, como al hecho que son ellos mismo los guías y trabajadores de los centros turísticos, por lo que al estar informados de lo que sucede con el patrimonio industrial de sus alrededores, pueden incorporarlo a sus actividades cotidianas y ser así fuente de conocimiento para los visitantes. Esto, junto a las reseñas que se publican en los periódicos locales y sitios web especializados, se constituye como una herramienta de difusión directa que ha probado una eficacia incomparable para el resto de la Isla.

Habiendo revisado que son las buenas prácticas en el patrimonio cultural, e indagado en que pueden constituir las en el patrimonio ferroviario en específico, además de contrastar ejemplos de ellas con el presente estado de la tutela y gestión de este universo en Cuba, podría proponerse el siguiente decálogo:

1. Asentar el concepto de patrimonio industrial (si no fuese posible ferroviario) en los instrumentos jurídicos del patrimonio.
2. Ampliar el rango de reconocimiento de lo patrimonial en general, y lo industrial en particular, del objeto al paisaje.
3. Impulsar la relación entre los organismos rectores de la cultura nacional y las entidades académicas que generan conocimientos sobre el universo industrial y ferroviario.
4. Establecer una relación de retroalimentación entre la población interesada y las instituciones decisoras.
5. Acceso libre a la información contenida en los archivos, inventarios o catálogos de instituciones nacionales, provinciales y locales.

6. Revisar las acciones de intervención, restauración y exhibición de los bienes integrantes de este patrimonio.
7. Crear una plataforma de difusión eficiente y centrada en la realidad cubana, sus deficiencias y necesidades, y que contemple a todos los actores determinantes sobre el patrimonio ferroviario.
8. Implementar nuevas tecnologías asociadas a las instituciones museales, espacios de exhibición, conjuntos, paisajes, etc., del patrimonio ferroviario.
9. Crear una directiva específica centrada en la explotación turística de los bienes del patrimonio ferroviario.
10. Hacer accesible a toda la población cubana a los proyectos turísticos y culturales que incluyan al patrimonio ferroviario.

La primera de estas propuestas atañe a la base de cualquier proceso de salvaguardia y gestión patrimonial, pues si bien a estos debe anteceder la investigación y percepción misma de los bienes y costumbres como patrimonio cultural, sin un adecuado cuerpo jurídico que norme y regule las acciones que sobre este se realice, no puede asegurar su supervivencia ni su integridad. Sabemos que en la rígida estructura de poder en Cuba esto conllevaría una reforma integral del sistema legal en que se basa la actualidad patrimonial del país, y aunque difícil no es un obstáculo insalvable. El 16 de mayo de 2022 se presentó ante la Asamblea Nacional de Poder Popular, máximo cuerpo de dirección de la Isla, un Proyecto de Ley para la protección al Patrimonio Cultural y al Patrimonio Natural, que acoge una serie de reformas fundamentales para el patrimonio nacional. Si bien esta es una ley que busca eliminar las leyes anteriores, rellenar algunos vacíos importantes en la tutela, clasificación, acercamiento, accesibilidad y percepción de lo que constituye el patrimonio de la Isla, y que en el proceso realiza cambios importantes, es también un punto de entrada para nuevos proyectos. Uno de los grandes cambios introducidos es el reconocimiento jurídico de patrimonio cultural, y la introducción a los cuerpos legislativos y de gestión, además de al ámbito legal, de la noción de manifestación cultural inmaterial al reconocer

como Patrimonio Cultural a las manifestaciones culturales inmateriales y los bienes culturales muebles e inmuebles que constituyen la expresión o el testimonio de las culturas y que son valorados por la comunidad en su relación con la historia, el arte, la ciencia y la sociedad en general (Proyecto Ley

General de Protección al Patrimonio Cultural y al Patrimonio Natural, Artículo 5, 2022, p. 4).

Este es, sin dudas un gran avance frente a la anterior Ley No. 1 y, más importante aún en la búsqueda del reconocimiento del patrimonio ferroviario, el expandir la noción de patrimonio más allá de la mera representación material. Otro de los avances más significativos es la incorporación de identidad como una categoría de importancia para la protección, así como que se insta a la participación ciudadana en los procesos, dando una definición sustantiva de protección del patrimonio cultural y natural, marcando el término salvaguardia en el ámbito de uso legal. No obstante, en tanto este estatuto busca refrescar y actualizar el ámbito patrimonial, ofreciendo nuevos conceptos y categorías a los bienes y manifestaciones patrimoniales, peca de intentar incluir el vocabulario y conceptualizaciones de la ley que pretende derogar (que sabemos anticuada e ineficiente) y, al reconocer que son los bienes culturales muebles, por ejemplo, no establece una nueva categoría en la que pueda ser enclavada los bienes muebles del ferrocarril, ni siquiera cómodamente los de la industria. Si acaso, podría intentar encajar la noción de objeto histórico, etnográficos y en relación con la ciencia y la tecnología (artículo 22). Esto contrasta con las clasificaciones de los bienes inmuebles, donde, por primera vez se utiliza el término industrial para alguna designación, en este caso, al conceptualizar construcción como “toda obra arquitectónica, ingenieril o escultórica construida se reconoce por su uso original como civil, doméstica, militar, industrial, religiosa, ornamental – conmemorativa u otras que el Consejo Nacional del Patrimonio Cultural determine” (Proyecto Ley General de Protección al Patrimonio Cultural y al Patrimonio Natural, Artículo 23, 2022, p. 8). De hecho, en el Reglamento que se adjunta a este proyecto se especifica que constituye una construcción industrial, refiriendo que es “aquella que originalmente haya tenido un carácter productivo, industrial o agroindustrial, tales como trapiches, ingenios, tabaquerías, secaderos, almacenes y fábricas en general” (Reglamento Proyecto Ley General de Protección al Patrimonio Cultural y al Patrimonio Natural, Artículo 18.1, 2022, p. 5). Estas son, como puede apreciarse, condiciones muy limitadas de inclusión del industrial, no existe una referencia en los bienes muebles, en los bienes inmuebles se reduce al universo de la producción azucarera y una pequeña parte a la tabacalera (con la mención de los secaderos) y no aparece reflejado en ninguna parte de la ley los paisajes culturales (la concepción de paisaje es únicamente geográfica y solo se hace referencia a ella en los artículos dedicados al patrimonio natural). Pero abre paso a una futura

identificación de lo industrial como categoría o valor que puede hacerse expansible a las nuevas estratificaciones que derogan la división del patrimonio en Monumento Nacional, Monumento Local y Zona de Protección, pasando a ser ahora Patrimonio Cultural Inmaterial, Mueble, Inmueble. Este primer paso significaría la posible introducción de una subcategoría dentro de este patrimonio que podría acoger al patrimonio ferroviario. Incluso en este nuevo proyecto de ley, que reduce lo industrial a sus manifestaciones arquitectónicas, se ignoran los edificios relacionados al ferrocarril, dejándolos en un limbo que puede llevar a identificarlo, como ha sido el caso con la legislación anterior, en categorías erróneas y restringentes de todo su valor. Sobre todo, cuando vuelven a repetirse los valores atribuibles al patrimonio que manejaba la Ley No. 1, aunque en este caso se ha dado un concepto de cada cual. Así se define el valor histórico como el testimonio de acontecimientos o procesos de la historia política, social, científica o artística, y el ambiental (segundo más utilizado en las declaraciones de los bienes protegidos) como “la cualidad de las manifestaciones culturales inmateriales y bienes (...) de representar un ambiente propio de una comunidad, época o región” (Proyecto Ley General de Protección al Patrimonio Cultural y al Patrimonio Natural, Artículo 28, 2022, p. 11). No son solo estas conceptualizaciones enrevesadas y en asincronía con los manejados a nivel internacional, sino que no son adecuados para un bien o manifestación del patrimonio ferroviario.

Entonces, sin un basamento jurídico que reconozca a cabalidad, contenga un cuerpo de nociones que abarque y diseñe un apartado para la protección especial que necesita el patrimonio ferroviario, se hace imposible una protección adecuada del patrimonio ferroviario. Es menester aclarar, sin embargo, que esta ley recoge que el accionar de organismos de la administración central del Estado, instituciones u organizaciones “donde se hayan generado expresiones culturales propias, portadoras de significado para su comunidad, como el patrimonio (...) industrial, azucarero, ferroviario (...)” (Proyecto Ley General de Protección al Patrimonio Cultural y al Patrimonio Natural, Artículo 115.1, 2022, p. 32) pueden ser consideradas a inclusión el patrimonio cultural de la nación “si se demuestran sus valores y se cumple con el procedimiento establecido en cada caso” (Proyecto Ley General de Protección al Patrimonio Cultural y al Patrimonio Natural, Artículo 115.2, 2022, p. 33). En este caso parece referirse a la creación de museos que ha llevado a cabo el grupo AZCUBA y análogos, y como su accionar puede convertirse en un proyecto que valide la propuesta que han presentado donde se eleva a patrimonial los

elemento y paisajes de la producción que en la presente legislación no se presenta, pero puede llegar a incluirse. Sin embargo, hace repensar sobre que cimientos se han levantado las propuestas de los museos ferroviarios de la Isla si no existen mecanismos ni conceptos base para una adecuada interpretación del patrimonio ferroviario. Se evidencia entonces, una vez más, la urgente necesidad de esa base común que proporciona el cuerpo jurídico para toda acción posterior sobre el patrimonio ferroviario.

En este mismo ámbito se mueven la segunda propuesta de nuestro decálogo, la ampliación del concepto de patrimonio pertinente solo al objeto, a la materialidad. El proyecto de ley abre muchos espacios de acción al incluir nuevas categorías como conjunto o serie que se alejan de la concepción decimonónica de patrimonial como excepcional o único, y da cabida, sobre todo en el patrimonio industrial, a incluir bienes que de otro modo se restringirían o directamente se obviaría. Empero, como en las leyes anteriores, no se abre la idea a paisaje patrimonial, dejado el concepto, el vocablo incluso, para el patrimonio natural. Esto conlleva que se vuelva dejar a los espacios creados por la producción industrial, en los que están las vías ferroviarias y los bateyes, sin una plataforma que permita estudiarlos, declararlos y protegerlos como lo que son, patrimonio ferroviario de la nación cubana. Pero no es solo en la legislación que se nota esta carencia. La otra gran fuerza impulsora de los proyectos e iniciativas sobre el patrimonio ferroviario, la investigación académica, tiende también a olvidar la manifestación geográfico-cultural de este patrimonio. Como se ha visto, por solo citar un ejemplo, en la ya analizada más reciente compilación de estudios sobre el patrimonio ferroviario cubano, el libro “Ferrocarril, historia, espacio y patrimonio en Cuba”, que reúne una serie de trabajos emanados del Colegio San Gerónimo de La Habana, con la colaboración del CSIC español, el paisaje no ocupa una parte importante de la preocupación sobre el ferrocarril (solo tres de los quince trabajos presentados alude de alguna forma al paisaje), siendo relegado, en la mayoría de los casos a una nota sobre la extensión de las diferentes compañías o a algún poblado relevante dentro de la región.

Queda aún por desarrollar una visión de conjunto que prime sobre la del objeto o hito, algo que marca en la actualidad todo análisis del patrimonio industrial. Aun así, algo puede aprenderse del modelo de patrimonialización que se ha implementado en el ecomuseo Las Terrazas, donde se ha descentrado la atención del objeto, del yacimiento, y se ha trasladado a la comunidad que ha surgido a su alrededor y que reconoce su identidad en las dinámicas, la visualidad y el territorio que ha marcado y formado la

industria. Y quizás por eso resulta tan efectiva y ha logrado perdurar como único ejemplo de su tipo en el país, tan necesitado de más ecomuseos. Esta percepción holística del patrimonio ferroviario permitiría, asimismo, trasladar a la Isla experiencias que parten del paisaje y su revalorización y activación como son las vías verdes. Como se ha analizado, estas recogen, protegen y dan un nuevo uso a antiguas o desaparecidas vías ferroviarias que sigue marcando la visualidad y, en el caso cubano, la configuración de un territorio, sumando también al desarrollo de las localidades e impulsando distintas empresas. Para Cuba sería incluso un modo de salvar *in extremis* los pocos ejemplos que sobrevivieron las nefastas consecuencias de la Tarea “Álvaro Reynoso”, cuya labor terminará la desidia y la depauperada realidad del pueblo cubano. Aún no se desarrolla en la Isla el pensamiento de que la actual configuración del país, se debe, en gran medida, al desarrollo del ferrocarril. Mientras más avanzaban las construcciones de líneas, ramales, uniones, más se iba expandiendo el modelo de poblado básico, el batey, y se iban conformando nuevos núcleos de población que darían paso a los pueblos y ciudades que hoy son Cuba. No hemos podido encontrar más que breves y escasas alusiones a este fenómeno tan obvio en un estudio cartográfico de la historia del ferrocarril. Los estudios del batey se centran en su síntesis histórica y en los hitos arquitectónicos que marcan una visualidad u otra de acuerdo a que período de la industria azucarera representa, volviendo una vez más a la concepción excepcional del patrimonio. Con todo, ha sido la indagación académica la única que ha llevado ese rumbo. Hasta el momento, todo poblado azucarero protegido y declarado patrimonial, responde a su relación con hechos históricos y, en los contados casos que se reconoce algo relativo a su configuración, es centrado en su objetualidad. Es por ello, que se propone como tercer punto del catálogo, el impulso de las relaciones entre los organismos gubernamentales y entidades académicas.

Para nuestro beneplácito, el nuevo proyecto de ley contempla esta relación en tanto, establecido jurídicamente el CNPC el brazo rector del patrimonio cubano de MINCULT, abrirá su accionar en tres comisiones: la Comisión Nacional para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Nacional; la Comisión Nacional para la protección del Patrimonio Cultural Mueble y la Comisión Nacional para la protección del Patrimonio Cultural Inmueble, y estarán integradas, además de con los técnicos de la institución, por “representantes de organismos, organizaciones, entidades y expertos vinculados con la temática” (Asamblea Nacional del Poder Popular, 2022a, p. 34). Esperamos que, como ocurre en los casos español y británico, esta alianza fructifique en actividades de

aprendizaje, difusión y acciones claras sobre el patrimonio ferroviario. Específicamente, planteamos esta como una relación simbiótica intrainstitucional y multifactorial que de su lugar a los investigadores. En España hemos visto como esta relación entre los órganos e iniciativas del gobierno tienen su motor principal, en cuanto al patrimonio industrial, en los diferentes investigadores académicos que conforman su base. Sin ir más lejos, el Plan Nacional de Patrimonio Industrial cuenta con una Comisión de Seguimiento integrada por personalidades del estudio del patrimonio de la industria como Linarejos Cruz, vicecoordinadora del Plan, y se apoya en expertos externos y representantes de otras instituciones como Miguel Ángel Álvarez Areces de INCUNA, Isabel Bestué de la Fundación Juanelo Turriano, Eusebi Casanelles de TICCIH Internacional o Inmaculada Aguilar Civera de la Universidad de Valencia (Ministerio de Cultura y Deporte, 2023). Esto es algo que se replica también en las Autonomías, donde los Institutos u otras organizaciones dedicadas al patrimonio se apoyan en académicos para el desarrollo de sus actividades y como nexo entre la administración y los centros de enseñanza e investigación. Por solo citar un ejemplo, actualmente se encuentra desarrollando el programa *Resilient Tourism*: Nuevas tecnologías aplicadas a la prevención y gestión de emergencias en patrimonio, en el que se reúnen esfuerzos de la Universidad Pablo de Olavide, el Institut Valencià de Conservació, Restauració i Investigació, el Ilustre Colegio Oficial de Licenciados y Doctores de Bellas Artes de Andalucía y el Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico (IAPH, 2023). De esta manera se crea un vínculo provechoso para ambas partes. De un lado, la institución gubernamental se nutre de los avances científicos que se producen en los centros de investigación y enseñanza, manteniendo actualizada su cartera de opciones y permitiendo a sus trabajadores el contacto con ámbitos de análisis o perspectivas en constante evolución. De la otra, aquellos centros aprovechan las bondades ofrecidas por los recursos y alcance de las acciones de estas entidades estatales, a la vez que pueden ver resultados prácticos, proyectos o iniciativas realizarse en base a sus investigaciones.

Para el caso del patrimonio ferroviario cubano esta es una realidad que se hace sumamente urgente en tanto la producción intelectual que existe en la Isla en torno a este se ha visto relegada a algunas publicaciones internacionales, algunas nacionales de limitado alcance o a no ser publicadas nunca, y por ello, estancada. De ahí que una efectiva relación con los órganos decisores podría significar una apreciación real de lo que constituye este patrimonio, la puesta en marcha de soluciones para su protección y tutela e,

inexorablemente la difusión que tanto necesita. Una transmisión de información que serviría, además para establecer o profundizar otra relación vital para el futuro del ferrocarril patrimonial cubano, la de las instituciones con la población, el cuarto punto de nuestro catálogo. También como lo que esperamos sea un buen augurio para el futuro de patrimonio cubano, el proyecto de ley recoge, por primera en la historia del país, la participación ciudadana como un recurso para la protección de su patrimonio cultural. Cuando en el artículo 6 se enumeran los principios para la protección, además de la identidad nacional, regional y local (conceptos enunciados por primera vez), la soberanía cultural, la diversidad cultural y natural, se señalan la prosperidad de los ciudadanos y su participación que “supone la integración de voluntades de los colaboradores en pos del estímulo a la investigación, y comunicación, la educación en cuanto al uso y disfrute, y la sensibilización de las generaciones más jóvenes” (Proyecto Ley General de Protección al Patrimonio Cultural y al Patrimonio Natural, Artículo 6, 2022, p. 2). Pero más innovador aún es que se permita a la población “contribuir con las instituciones facultadas en la identificaciones, catalogación y nominación para la aprobación del Patrimonio Cultural y del Patrimonio Natural” (Proyecto Ley General de Protección al Patrimonio Cultural y al Patrimonio Natural, Artículo 14.4, 2022, p. 6). Si bien esta disposición no alienta a que tal participación ocurra, al menos existe por primera vez la posibilidad de que el ciudadano común, el interesado, pueda formar parte o iniciar un proceso de reconocimiento del patrimonio.

Esto es algo crucial para el patrimonio ferroviario. Como se ha visto en el caso británico, la participación de los grupos de voluntarios fue esencial para que existiese, se desarrollase y se mantenga un sólido patrimonio ferroviario. De hecho, fue gracias a la participación de la población interesada que pudo llevarse a cabo en 1963 *The industrial monuments survey*, mediante el cual, con estrategias guiadas por el Concejo Británico de Arqueología, se logró recoger información de hasta ocho mil sitios y bienes ferroviarios en aquella otra isla. El patrimonio industrial, y sobre todo el ferroviario, necesita de la activa participación de las comunidades en que cobra todo su sentido patrimonial y de su participación no solo en el ejercicio de protección, sino en la identificación y recuperación de elementos, sitios, conjuntos, etc., que puedan haber escapado del estudio institucional o académico. En el caso cubano esta es una realidad incluso más patente debido a la historia reciente del país. El proceso de expropiación de las empresas y negocios a titulares nacionales y extranjeros de la década del sesenta y los diferentes éxodos que se

han sucedido desde 1959 han significado la pérdida de gran parte de la memoria social de la historia del ferrocarril y muchos valiosos archivos documentales y fotográficos han salido del país hacia diferentes latitudes por lo que se hace indispensable que sus poseedores se impliquen en el proceso de investigación aportando estas fuentes y los conocimientos que tengan sobre el ferrocarril. En la actualidad este es uno de las grandes comunidades que pueden tener una influencia importante en el desarrollo tanto de los estudios como de la gestión y tutela del ferrocarril patrimonial y que no se contempla en la gran mayoría de los proyectos. Esto parece cambiar en el futuro cercano cuando el artículo 56 de la nueva legislación propone que:

Las personas naturales o jurídicas tienen derecho a presentar a la autoridad facultada, la propuesta de nominación a la Lista de Monumentos Nacionales y Monumentos Locales de un bien cultural inmueble o geositio, inscrito como Patrimonio Cultural o Patrimonio Natural, respectivamente (Proyecto Ley General de Protección al Patrimonio Cultural y al Patrimonio Natural, Artículo 56, 2022, p. 17).

Estamos aquí frente a una apertura sin precedentes en la historia de la gestión del patrimonio cultural de la Isla y, quizá, en una nueva vía de desarrollo del patrimonio ferroviario. Sin embargo, si bien la propuesta está hecha y, al menos en el ámbito jurídico se toma en cuenta la necesidad de acercamiento de la población a los procesos patrimoniales, falta aún verificar que tal apertura y acercamiento se llegue a realzar efectivamente; que se integre este esfuerzo a las instancias académicas y que, en general, se fomente una relación de retroalimentación entre todos los factores que influyen en el patrimonio del ferrocarril. Hasta el momento es algo que no sucede y constituye un gran obstáculo para el desarrollo normal de una investigación o proceso de análisis histórico, económico o de cualquier otro tipo de interés sobre el ferrocarril cubano. Mas cuando el acceso a la información manejada por las instituciones estatales es sumamente restringido. Por ello se propone como quinto punto de este decálogo el libre acceso a la información recogida por estos organismos, sobre todo los archivos, inventarios o catálogos que están, dado el tipo de gestión gubernamental cubana, toda aunada en instituciones estatales. No es solo en la experiencia directa de esta investigación donde hemos podido constatar esta dificultad, muchos otros estudiosos se han enfrentado a esta dificultad, que se extiende, como es comprensible al resto de los interesados “no

especializados” o no pertenecientes a organizaciones que puedan acceder a esa información.

El CNPC como órgano rector del patrimonio cubano ha realizado indagaciones que han fructificado en inventarios y análisis que atañen directamente al ferrocarril; sin embargo, estos resultados no están puestos al servicio del público general. Incluso publicaciones especializadas (pensamos expresamente en el libro “Arquitectura ferroviaria de América Latina; Cuba y Argentina”) no es posible encontrarlas en abierto ni en las bibliotecas y centros análogos culturales de la Isla, ni en recursos web. Como en el caso anterior, el nuevo proyecto de ley supone, entre los “nuevos” derechos de las personas naturales no solo a su participación en la nominación, identificación y catalogación de los bienes y manifestaciones patrimoniales, a emitir criterios, solicitar análisis u oponerse a la declaración patrimonial (Proyecto Ley General de Protección al Patrimonio Cultural y al Patrimonio Natural, Artículo 73, 2022); sino también el acceso a la información sobre cualquier bien declarado. Si bien pareciera que esta dificultad que hoy presenta uno de los mayores obstáculos en el país para el adecuado desarrollo de los procesos inherentes a cualquier ejercicio de protección del patrimonio está en camino de ser erradicada, aún falta ver cuál es el resultado verdadero. Solo resta dejar plasmada esta sugerencia de buena práctica y contemplar el devenir del tiempo. Algo que si no puede esperar más tiempo es una revisión de las intervenciones realizadas al patrimonio ferroviario de la Isla en todas sus manifestaciones. También en el proyecto de ley, al actualizar lo que entiende por patrimonio cultural cubano, reestablece como deber acercarse a este y que constituye una gestión eficiente. En la Sección Tercera “De la selección”, artículo 27, se señala que los bienes y manifestaciones para pasar a formar parte del patrimonio protegido, debe, entre otros, demostrar la “autenticidad e integridad de los atributos que sustentan su valor” (Proyecto Ley General de Protección al Patrimonio Cultural y al Patrimonio Natural, Artículo 27, 2022, p. 10). El manejo de vocabulario especializado como los términos de autenticidad e integridad representa un avance, como la concepción misma de esta nueva ley, sin embargo, dista mucho de la realidad de las intervenciones al patrimonio ferroviario.

Si tomamos como primera referencia la Estación Central de La Habana, el proyecto de “remodelación” que se ha analizado anteriormente y los cambios radicales que se han realizado en la estructura y visualidad de la misma, en un completo falseamiento de los materiales del exterior y los cambios radicales del interior, contradice lo que determina la

ley como necesario para una declaración. Mas aun, contradice lo que plantean los estudios y manuales de instituciones internacionales sobre el tema. Especialmente Jokilehto (2019), cuando conceptualiza la autenticidad, señala:

La autenticidad puede relacionarse con la “fuente creativa original”, pero también se relaciona con la continuidad histórica, incluidas las intervenciones en diferentes periodos, y cómo se han integrado al contexto. La autenticidad puede entenderse como una condición del recurso del patrimonio, sus dimensiones artísticas, históricas y culturales, la forma estética, estructural y funcional del objeto o sitio, su material y tecnología, así como su contexto físico y sociocultural (Jokilehto, 2019, p. 90).

No sabemos cuáles han sido las fuentes consultadas por los redactores y especialistas que han dado forma a esta ley, ni quienes han aprobado las intervenciones realizadas, pero si se hace patente en el proceder que no han consultado los lineamientos (término caro a la burocracia cubana) internacionales en el tema de la conservación patrimonial, haciendo evidente también que sigue vigente el entender el patrimonio en ejemplos específicos y no en su conjunto. La estación, que como se ha visto, se encuentra en la zona declarada Patrimonio de la Humanidad del centro histórico de La Habana Vieja, ha sido sujeta a una serie de acciones que comprometen su valor, de acuerdo a Feilden y Jokilehto (2003), como se ha visto antes, sino que, además, se ha restringido su importancia a objeto único dentro de los espacios del patrimonio cultural (en tanto que ferroviario no se aprecia) de la ciudad y del conjunto del ferrocarril de la Isla, restringiendo su significación, obviando su relación con su entorno, con las modificaciones que signaron la visualidad de este espacio al insertarse en él una obra de estas dimensiones. Porque es necesario señalar que una estación, por más importante e imponente que pueda ser, siempre forma parte de un sistema más amplio que, a su vez, crea un sistema de relaciones a su alrededor; realidad que parece ser ignorada o desconocida por quienes encargan y quienes ejecutan esta obra. Si se cumpliera este punto del decálogo propuesto, podrían intervenir las estaciones históricas que aún quedan en pie, muchas de ellas aún funcionales. Por solo citar un ejemplo, el sistema de conexiones que se establece entre La Habana y Matanzas por el recorrido del “Tren de Hershey”, además de su poblado característico y las distintas estaciones y demás inmuebles del sistema del único tren eléctrico de la Isla, podría traspasar el umbral de “exótico pero olvidado” que hoy parece definir su presente y futuro. Tomando el ejemplo de estaciones como la Morón, en Ciego de Ávila o la de autobuses

en Matanzas (antigua de la bahía), podrían rescatarse los edificios, su función y las relaciones que establecen con la ciudadanía; al transferir su uso para otros medios de transporte. Así se lograría no solo la continuidad de los bienes, sino que también se estarían cumplimentado los objetivos de desarrollo sostenible relacionados a las infraestructuras y las ciudades y comunidades sostenibles, un ejercicio integral que necesita el país. Empero la realidad es otra, y fuera de las cabeceras provinciales se han condenado al olvido estas infraestructuras (Fig. 78).

Otro de los acercamientos novedosos a la tutela del patrimonio es la atención a los malos usos y las negligencias cometidas contra el patrimonio. El artículo 77 cubre los casos de proceder negligente en la conservación patrimonial, anotando que al propietario se le dará la información necesaria para que aprenda a conservar su bien o pueda apreciar donde incurre en daños y, como de ser un caso extremo, podría expropiárselo y pasar su tutela al CNPC (Proyecto Ley General de Protección al Patrimonio Cultural y al Patrimonio Natural, Artículo 77, 2022, p. 22). Pero en ningún momento se rotula que hacer cuando la negligencia es cometida por alguna institución, o el propio CNPC. Tal es el caso de las locomotoras que se exponen al aire libre en diferentes puntos de la geografía cubana, las “almacenadas” en el patio de locomotoras del Museo Nacional del Ferrocarril y otros museos y, en casos extremos, aquellas que han desaparecido o han sido desmanteladas. Es urgente una revisión de las actuales medidas de protección y gestión del patrimonio ferroviario. Al no contarse con un concepto claro de lo que este es y significa, al no sociabilizar los conocimientos, no hacer extensivos al público interesado, y ni siquiera a las instituciones que deben ser asesoradas por el CNPC pues manejan gran parte de los bienes del patrimonio ferroviario, se ha propiciado que se alcance el estado de depauperación y desinterés que hoy le afecta. Quizá una de las muestras más claras de esta dejadez es la falta de un vocabulario específico que, aun desde la nominación de los componentes mismos del patrimonio cultural, no contemplan su valor. Al reiterar los valores histórico, artístico, científico y ambiental (Asamblea Nacional del Poder Popular, 2022a, p. 10) como los únicos que pueden determinar los órdenes de importancia del patrimonio cultural cubano se está condenando al patrimonio ferroviario (e industrial en general) a estar siempre en peligro de no solo ser mal clasificado, sino que, quizá por esto mismo, ser relegado a un segundo o tercer puesto de importancia y por ello más susceptibles a una mala gestión. O a ninguna. Ello puesto en perspectiva con los criterios de identificación dados por el Plan Nacional de Patrimonio Industrial y refrendados por

la FFE, entre los que se encuentran el valor testimonial, la singularidad y representatividad tipológica o la importancia territorial que comportan (Carrión, 2001; FFE, 2016a), hacen más que patentes la incapacidad de aquellos criterios del proyecto de ley cubana para abarcar todas las dimensiones del ferrocarril.

Una tercera área que revisar en la gestión del patrimonio ferroviario es la explotación turística. Si bien en casi todos los sitios patrimoniales asociados de una forma u otra al ferrocarril (Museo de Pietrarsa en Nápoles, Fundación Riotinto en Huelva, etc.) se han activado las locomotoras en rutas en recorridos de algún tramo de vía significativa y se reutilizan edificios del sistema ferroviario para nuevos fines, en el caso cubano esta aplicación debe hacerse con mucho cuidado y procurando no folclorizar las manifestaciones a las que se une. Uno de los mejores ejemplos de activación del ferrocarril patrimonial es el del Museo FNTA, que sale desde la ciudad de Trinidad y recorre una porción de la Valle de los Ingenios, en la comunidad Manaca Iznaga. A bordo de una locomotora de vapor de principios del siglo XX se realiza un viaje que en la prensa oficial reseña:

incluye una parada en Manaca Iznaga, otro de los sitios emblemáticos del patrimonio de la añeja villa, que constituye atractivo para quienes lo visitan, no solo por su historia y arquitectura, sino por constituir un símbolo inequívoco del esplendor económico de antaño en la región, en el cual permanecen artesanos que exponen y comercializan allí sus obras (Alzina, 2022).

Si bien no está mal el resaltar la importancia de mantener vivo un asentamiento centenario con una serie de actividades turísticas que se revierten luego en la propia subsistencia de la comunidad, el señalar el sitio como un núcleo de artesanos no solo empaña la identidad y visualidad del local. Además de atraer a la zona más negocios de este tipo que no crean espacios para sí mismos, invaden los que ya están. Esto, junto a un utilitarismo extremo de las locomotoras, que ya se ha visto conservadas con muy poco respeto a su integridad, son dos de los grandes peligros del uso turístico del patrimonio ferroviario. Un peligro que, junto a los demás debería hacerse público, al igual que el resto de la información sobre el patrimonio. La creación de una plataforma eficiente de difusión que no solo comunique los conocimientos y la labor en torno al ferrocarril histórico de la Isla, sino que además contemple a todos los actores que tengan influencia sobre este se hace de

capital importancia en la actualidad. En el Plan de identificación, protección y puesta en valor de la FFE (2016), esta institución resalta que para la puesta en valor y la recuperación de los bienes y manifestaciones asociadas al ferrocarril se hace indispensable una labor de rastreo de fuentes, bienes y conocimientos que, además de ayudar a todas las labores de gestión y protección, habrían de ser puestos a disposición del público en instituciones públicas, especializadas o no. De hecho, refiere que una de las consecuencias directas de una labor de divulgación es

la utilización de este patrimonio para los fines que le son propios en orden de dar a conocer la realidad socio cultural y tecnológica del ferrocarril, y las formas de vida y trabajo de las personas que lo han utilizado en el pasado (...) la actuación sobre un bien o conjunto (...) no tiene por objeto su almacenamiento, sino hacer posible su uso y disfrute por parte de los ciudadanos en general y de la comunidad científica en particular (FFE, 2016, p. 43).

De esta aseveración pueden resaltarse dos elementos que ahora mismo son grandes vacíos en las estrategias de difusión en Cuba: dar a conocer la impronta del ferrocarril en la vida diaria de ciudadano común y la extensión de los conocimientos más allá de los organismos que lo originan o impulsan. La conceptualización de ferrocarril como una parte más de la industria azucarera, no se piensa en el cómo un sistema de relaciones en sí mismo que no solo comportan una parte material, sino que su influencia se expresa también en las relaciones que se establecen a su alrededor y gracias a este. El caso de los bateyes azucareros es el más notorio, pero no existe en ninguna de las fuentes consultadas un interés por estudiar o acercarse a los colectivos humanos (trabajadores, funcionarios de las empresas, encargados de las estaciones, etc.) que dieron forma al universo del ferrocarril; como tampoco se ha estudiado aún la oralidad o los imaginarios del ferrocarril. Entonces es comprensible que no se contemple al público común, a la comunidad, como un receptor importante de la información que se recoge y produce sobre el patrimonio ferroviario. Pero es que no existe tampoco evidencia (ni al parecer voluntad), de que se difundan los conocimientos más allá de los organismos imbricados, ya sea del estado o instituciones académicas. Anteriormente se anotaba esta desconexión en cuanto al acercamiento mismo al patrimonio ferroviario y como se hace necesario para recabar información y reflejar una realidad otra que aún no se recoge en los estudios, ni en la documentación o gestión del ferrocarril. Ahora se apunta la necesidad de que sea

también informada esta parte de la ecuación patrimonial sobre lo que se conoce y como se protege. Quizá así pueda aludirse al componente sentimental que comporta todo patrimonio y pueda asegurarse que, si no una participación activa en su protección, al menos una pasiva en un uso o acercamiento a esta.

Esta divulgación ha de estar destinada, en nuestra opinión, a dos grandes grupos que necesitan enfoques diferentes a la hora de abordarlos: un público externo conformado por las propias instituciones decisoras y culturales; un público externo donde intente llegarse a la mayor cantidad de personas posible. La difusión entre los propios encargados de velar por el patrimonio ferroviario daría como fruto, en primer y casi más importante lugar, el conocimiento sobre este patrimonio. En la actualidad el desconocimiento es el problema número uno y el peligro más grande al que se enfrenta el ferrocarril patrimonial. Solo hace falta recordar cómo se ha desmantelado una locomotora centenaria por orden de una entidad a la que estaba a cargo (ver caso de locomotora Sancti Spíritus) para hacer notar el peso que tiene la desinformación sobre la toma de decisiones capitales. Del mismo modo, que solo quede la producción intelectual en organizaciones gubernamentales o en universidades, sin una retroalimentación entre ellas, resulta en un estancamiento o, peor aún, en la inacción, aun cuando se cuenta con las herramientas para que las propuestas no sean solo teóricas y puedan efectuarse acciones de salvaguardia a la altura de lo que el patrimonio ferroviario necesita. Incluso, yendo más allá, la inserción de estos avances en el estudio del ferrocarril en las dinámicas caribeñas e iberoamericanas, pudieran fructificar en la ampliación de no solo su alcance, sino también en su calidad y cantidad. De hecho, han sido esfuerzos conjuntos de la región que han dado paso a programas como los de la Ruta del Esclavo, que recogen un pasado común y que para la historia de la industria cubana han resultado una plataforma de información y divulgación importante (Norberto, 2018; Roura, 2019).

Pero sin ir más lejos, el mejor ejemplo en la isla de una relación entre las diferentes partes involucradas para la creación y difusión de conocimientos es la del ecomuseo de Las Terrazas. Gracias a la iniciativa estatal se recupera una zona de la producción histórica del país que interesa a la academia, quien reporta constantemente a la comunidad sus avances para que estos no solo sean respetados, sino para que se inserten en la dinámica de la población y en su relación con el sitios que habitan y la identidad que perdura en estos restos de la industria patrimonial que conforman también su realidad, y de la que hacen partícipe a los visitantes a través de las relaciones que el turismo cultural establece.

Sin embargo, para que el patrimonio ferroviario llegue a tener en el estado actual de la comunicación e interés que despierta una respuesta así de positiva ha de primero aplicarse las herramientas tradicionales, congresos, conferencias, exposiciones para el ámbito académico y de gestión, y una traducción al lenguaje de los medios de difusión al uso, para abarcar la mayor cantidad de población interesada o susceptible a interesarse posible. Solo así se podrán construir estrategias más complejas que fructifiquen en una mayor consciencia de lo que significa el patrimonio ferroviario cubano, y todos los beneficios que eso acarrea.

Complementando este esfuerzo ha de estar la introducción de las nuevas tecnologías asociadas a las instituciones museales, espacios de exhibición, conjuntos, paisajes, etc., del patrimonio ferroviario. Si bien las acciones anteriores dependen de un grupo o institución para exteriorizar los conocimientos obtenidos en actividades o proyectos, la introducción de nuevas opciones de divulgación o complementación de la información ofrecida dentro de la misma institución o enclave patrimonial es esencial para un desarrollo integral de la actividad. En la actualidad del patrimonio cubano, la piedra angular de todo ejercicio de tutela y difusión patrimonial es el museo. La creación de un espacio centrado en un hecho o fenómeno histórico es concebida como el primer paso insalvable para toda acción posterior; sin ir más lejos en 2022 abrió las puertas el museo más “avanzado” de la Isla sobre el ferrocarril, en la ciudad de Camagüey, como una institución al uso, rescatando varios inmuebles del ámbito ferroviario y volviendo a exponer locomotoras de vapor al aire libre. Se repite así la fórmula del museo habanero y de entidades de otras latitudes – el *Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa*, en Nápoles o la *Cité du Train – Patrimoine SNCF* (o *Musée Français du Chemin de Fer*) en Moulhouse, Francia – que han probado su eficacia, al menos en el establecimiento de la legitimidad que ofrece una institución de este tipo. Pero lo que diferencia los esfuerzos cubanos de los ejemplos mencionados, es el papel que ocupa el espectador en estas muestras. Si bien en los museos europeos se busca una imbricación del visitante con la exhibición, mostrando además de los objetos y locomotoras, vagones transitables, salas interactivas y, sobre todo, una recreación de lo que significaba formar parte del tránsito ferroviario en las diferentes épocas del desarrollo de este medio de transporte; en el caso cubano se presenta una colección de maquinaria y objetos vagamente explicadas y totalmente frías y ajenas al espectador (Figura 119). En las muestras de Italia y Francia, como en las de España y Reino Unido ya analizadas, el uso de herramientas como

aplicaciones móviles o enlaces a Internet a través de códigos QR complementan los medios clásicos de presentación de la información (carteles, guías, catálogos, etc.) y, a la vez que actualizan la metodología de los lugares de exposición, se abren a las posibilidades infinitas que ofrece el universo digital. Esto podrá parecer una verdad tácita en el mundo de las exposiciones del siglo XXI, pero la realidad en el caso cubano es más cercana a la concepción decimonónica de museo que a los usos y modos contemporáneos. De hecho, el proyecto de la ciudad inteligente que propone la OHCH para los centros y muestras del centro histórico de La Habana Vieja (Héctor, 2023; Villar, 2020) es el único modelo de gestión que supone el uso extendido de los medios digitales para interconectar las instituciones, a la vez que despliega un número de soluciones interactivas en sus exposiciones. No obstante, hasta la fecha, solo se han conectado los centros adyacentes a la Plaza de Armas y los recursos son limitados.

En el caso de los sitios y paisajes un recurso de este tipo sería crucial para pasar de una apreciación indiferente de un conjunto de artefactos o asentamiento cualquiera, a poder ser entendido en su totalidad, o lo más cercano posible a ello, allí donde no existe la posibilidad de una visita guiada. Quizá en el Valle de los Ingenios podría implementarse esta solución como complemento al viaje en tren, y así trascender de la mera contemplación a una aprehensión de la totalidad del fenómeno que se contempla. También esta solución sería ideal para rescatar la visualidad y el imaginario de zonas que ya no es posible visitar, como el caso de la llanura industrial de Yaguajay y sus alrededores (Sancti Spíritus) que Borroto et al., (2017) proponen musealizar virtualmente, rescatando el conocimiento y archivos de la región en manos de la ciudadanía, además de los vestigios industriales que aún subsisten. Como se ha visto en el caso de la gestión de la OHCH para La Habana Vieja, el ecomuseo de Las Terrazas o el Valle de los Ingenios, uno de los principales motores del desarrollo de sitios patrimoniales en la Isla es el turismo. Cuando se estudia el turismo cultural como una alternativa sostenible para el desarrollo del país (Arias et al., 2023; Ayala, 2009; N. Cruz y Lam, 2020; M. González, 2007; P. González, 2022; Ó. Pérez, 2018; Y. Pérez y Echarri, 2012) se pone siempre el ejemplo de La Habana como modelo de una administración práctica a la vez que centrada en el desarrollo de las zonas implicadas en el plan, y con una plataforma legal propia desarrollada expresamente para que pueda explotarse como recurso turístico con una identidad tributaria única (Decreto Ley 143, 1993). Ayala (2009) hace referencia también a la creación en 1994 de la Agencia de Viajes Paradiso, adscrita al MINCULT, con una función específica de unir

el turismo internacional a los productos culturales del país; en 1996 menciona la celebración del Encuentro Internacional de Turismo Cultural de la UNESCO como evento que sienta pautas en el impulso de más políticas de este tipo en la Isla; y para 2000 anota el trabajo conjunto del Ministerio del Turismo, el MINCULT y la UNEAC. Por su parte, (M. González, 2007) señala la creación del Programa Nacional de Desarrollo del Turismo de 1992 como base para el desarrollo turístico, compatibilizándolo con “la conservación y uso sostenible de los recursos existentes en cada destino” (M. González, 2009, p. 54). Pero la realidad es que en Cuba no existe un programa jurídico ni de gestión estatal (el único permitido, recordemos) que se centre en el turismo cultural y mucho menos en el patrimonio ferroviario. Más allá del acuerdo No. 7742, de 28 de mayo de 2015 del Consejo de Ministros que regula las funciones específicas del Ministerio del Turismo (MINTUR), los Decretos No. 32 de 22 de febrero y la No. 131 de 2021 del MINTUR, que regulan las actividades de las agencias de viajes y la 132 de junio de 2021 que establece el reglamento de ejecución y competencias de las agencias (*Resolución 132/2021 Reglamento de Agencias de Viajes Nacionales*, 2021), no existe un cuerpo legal que soporte y regule la explotación turística de los bienes del patrimonio ferroviario. Diferentes estudios y propuestas, como los de Pedro González para Pinar del Río y un nuevo tipo de manejo para el ecoturismo (P. González, 2022), el de Arias et al. (2023) en la creación de una ruta de las artes en Cienfuegos o el de Manuel González para San Juan de los Remedios y la ampliación del destino de turismo de sol y playa al cultural (M. González, 2007), muestran una preocupación creciente por crear esta plataforma necesaria para poder desarrollar un ejercicio sostenible y correcto de explotación del patrimonio cultural de la Isla. Si bien en las comunicaciones y en la publicidad institucional se presenta el destino Cuba como una oportunidad de disfrutar de sus playas y recursos naturales, así como de sus expresiones culturales únicas, no existe en realidad una voluntad de desarrollar un turismo centrado en la cultura del país, más allá de La Habana (su centro histórico) y algunas capitales de provincia. En algunas de las fuentes consultadas donde se analiza el comportamiento e intereses de los visitantes extranjeros (N. Cruz y Lam, 2020; Y. Pérez y Echarri, 2012) se asume en muchas de las preguntas realizadas un conocimiento mínimo o interés por la cultura cubana y su patrimonio como un hecho dado. Pero es menester recordar lo que apunta Ayala (2009):

Pero para que exista el turismo cultural tampoco basta que exista Patrimonio,
Cultura propia y actividades culturales en un destino determinado. Cuando

los atractivos son estructurados para uso y disfrute público, es que se convierten en un producto cultural, debido a que existe una accesibilidad real temporal, espacial y económica para que los interesados puedan consumirlo. Cuando el producto es promocionado para que lo conozca el público, se constituye en una oferta cultural. Entonces es cuando interviene el sector turístico (Ayala, 2009, p. 171).

Estos pasos previos de ordenación temporal, espacial y económica no han sido desarrollados en la Isla y ello provoca que muchas de las opciones que podrían beneficiarse de la entrada de capitales y los estudios y preocupación institucional que ello conlleva, si busca hacerse un trabajo eficiente y sostenible de la actividad, no sean apreciadas en todo su potencial, una flaqueza en la gestión reconocida hasta en las máximas instancias gubernamentales recientemente (Conde, 2023). Pero también ocurre que allí donde se ha llevado a cabo un programa de aprovechamiento de los recursos que el patrimonio cultural puede ofrecer al turismo se haya hecho de una manera deficiente y hasta perjudicial para el normal desenvolvimiento de las actividades. Al analizar el caso de la explotación turística de la Tumba Francesa de Bejuco, en Holguín, (Ó. Pérez, 2018) señala que la popularidad que ha adquirido esta práctica, inscrita en 2008 en la Lista Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad (UNESCO, 2022a), ha provocado una irrupción acelerada en las comunidades portadoras de estas tradiciones, lo que “ha traído en algunos casos amenazas para estas expresiones, por lo que una estrategia fuerte de gestión para su protección y revitalización debe ser desarrollada” (Ó. Pérez, 2018, p. 28).

Para el turismo cultural enfocado en el ferrocarril patrimonial esta es una realidad y una necesidad incluso más apremiante. El no reconocerlo como una entidad patrimonial en sí mismo, el ponerlo al servicio de otras iniciativas y el carácter utilitario que, como parte de un sistema de transporte en activo, posee, hace que no solo se ponga en peligro su integridad, sino su apreciación misma. Hasta la fecha los museos especializados de la isla no están integrados a circuitos turísticos enfocados en el patrimonio, las estaciones reconocidas no se han valorado como inmuebles importantes en los contextos de las ciudades, los poblados azucareros, muchos de ellos en el interior de la Isla ni siquiera se han considerado recurso turístico, a pesar de algunos esfuerzos académicos al respecto; y el resto de bienes, paisajes y manifestaciones, si no son reconocidas en su importancia, es muy difícil, por no decir imposible, que se consideren para el turismo cultural. Es por ello

que, además de una plataforma unitaria para el turismo cultural en general, es perentoria también una directiva específica para el patrimonio ferroviario.

Pero no sería completamente válida esta reivindicación sin tener en cuenta al primer público que debe considerarse en una búsqueda de la expansión del conocimiento del patrimonio cultural de un país: su gente. En los estudios, iniciativas y problemas que han sido preocupación hasta el momento en cuanto al turismo cultural, se ha emplazado el foco de atención en el turista extranjero, en las razones de su visita a la Isla, en la frecuencia, en las ganancias monetarias y el desarrollo que ello puede significar para diferentes zonas y esquemas económicos (Ojeda, 2021; Salinas y Mundet i Cerdan, 2016; Sánchez, 2011). Pero sobre la participación y el acceso de la población no se han encontrado estudios serios, de alcance. En el más reciente balance anual del MINTUR (marzo 2023) se analizaron las cifras de visitas extranjeras al país, los ingresos por exportación de servicios o las deficiencias en las diferentes áreas de desarrollo (Cubadebate, 2023), pero no se analizó el sector interno del turismo. Por ello no es de extrañar que no exista un progreso, o interés por el turismo cultural como una opción para el cubano común.

Sin embargo, es crucial que se desarrolle una visión del turismo local como análogo al internacional, máxime cuando se ha apreciado que son las actividades económicas asociadas al turismo uno de los grandes motores de la intervención, rescate y conservación del patrimonio cultural en general, e industrial y el ferroviario en particular. Además, es una política estatal el atender zonas espaciales de desarrollo inmobiliario asociado zonas de alta significación y territorios de preferente uso turístico. Sobre todo, estos últimos que son vistos como zonas “que, por sus relevantes características naturales, culturales o históricas, constituyen un recurso turístico de gran importancia para el país, cuya actividad económica fundamental consiste en el desarrollo de la actividad turística” (Decreto-Ley No. 331 De Las Zonas Con Regulaciones Especiales, 2015, p. 521). Si se analiza el afán gubernamental por desarrollar territorios de potencial interés turístico (y económico), se toman las cualidades cultural o histórica de estos enclaves, y se conocen los resultados positivos de localidades como Trinidad, Las Terrazas o La Habana Vieja; es lógico concluir que se necesita la implicación de la comunidad local y la ciudadanía en general para mantener estas características vivas y no se conviertan en una cáscara vacía de edificaciones sin un verdadero respaldo cultural o un remedo de lo que verdaderamente significa. Si el desconocimiento y la apatía, que ya es evidente en la mayoría de la

población, se extiende sin control a la totalidad de la sociedad cubana, terminará por perderse (como ya se han perdido) tradiciones, información y, por supuesto, el interés por su cultura. Entonces, si se vende al turista extranjero la imagen de una Cuba como un crisol de culturas, ¿por qué no hacer lo mismo con el cubano de a pie? En su estudio de 2007, Manuel González apuntaba, en relación con el desarrollo de la villa de San Juan de los Remedios (Villa Clara), como destino cultural para el turismo, que primero se debería lograr la institucionalización de una política turística municipal sostenible que considerara todos los segmentos de mercado a los que se orienta el producto, contando entre ellos la comunidad local, receptora y productora a la vez. De este modo buscaba proponer una solución para los dos puntos finales de las buenas prácticas propuestas. Esto es algo que ha probado su eficacia en ejemplos concretos ya citados. La inclusión de la sociedad que genera, en definitiva, la cultura que se “comercializa” como destino turístico, posibilita que esta se mantenga y sobreviva. Pero no es esta la realidad cubana. Actualmente no existen programas de acercamiento de la ciudadanía a los programas de desarrollo turístico del país, incluso cuando el más desarrollado es el de sol y playa. En la consulta de fuentes sobre este particular no se encontró autores o instituciones preocupadas por esto, como tampoco arrojó nada las fuentes oficiales del gobierno de la Isla y el MINTUR. Los trabajos que logran escapar la dinámica de interés en el turismo extranjero se enfocan en desarrollar planes, desde la academia, para la creación de nuevos destinos turísticos que contemplaran el papel de la comunidad local como un recurso más del turismo cultural (R. Álvarez y Espinosa, 2008; K. Milián, 2018; Romeu y González, 2019), pero no la apertura de este al resto de los cubanos. Ello no demerita la labor que se realiza, pues el encontrar deficiencias en el sistema y querer mejorarlo, tomando en cuenta el papel que pueden jugar las diferentes comunidades es loable dentro de un gobierno tan jerarquizado como el cubano. Sin ir más lejos, para el caso de Santiago de Cuba, segunda gran urbe de la Isla, Milián (2018) apunta que

no se vislumbra un posicionamiento y reconocimiento de roles desde un (sic.) relación de horizontalidad y un (sic.) articulación entre los actores en cada uno de los espacios analizados; al no existir un (sic.) política visible diseñada desde el Gobierno que instrumente de manera eficaz una sinergia entre los actores sociales para potenciar el turismo cultural en el destino (K. Milián, 2018, p. 12)

Actualmente es imposible reseñar algún ejemplo medianamente cercano a la práctica propuesta para el patrimonio ferroviario. Ni siquiera el Museo Nacional del Ferrocarril es una institución que, aun formando parte del conjunto de entidades culturales de la OHCH, pueda señalarse como verdaderamente accesible. Y no es porque sea destinada solo al turismo extranjero o que se restrinja su entrada por tener precios prohibitivos, simplemente el desconocimiento y la apatía hacen de este centro (como muchos otros del país) en un añadido más de la vida del cubano que pasa desapercibido o ignorado por su realidad. Esto es otro de los puntos de la accesibilidad que se propone, quizá crear un público informado pueda llegar a que se convierta en interesado, con todos los beneficios que ello conlleva.

En sentido general, este decálogo ha intentado cubrir, desde las deficiencias, necesidades y oportunidades del ejercicio de tutela del patrimonio cultural que se lleva a cabo en la Isla, y contando con la experiencia de varios países en el tema, los parámetros que designa la UNESCO para medir una buena práctica: la no discriminación, la accesibilidad, el acceso a la información, la influencia en la toma de decisiones, la transparencia y la receptividad (Naciones Unidas, 2020). Asimismo, se ha atendido a las recomendaciones y las áreas determinadas por el Catálogo de buenas prácticas de gestión en materia de Patrimonio Mundial (Fundación Santa María la Real et al., 2021) para la determinación de una buena práctica que incluye áreas como gobernanza, sociedad o innovación. De este modo se intenta sentar una base teórica que permita realizar una adecuada gestión del patrimonio ferroviario, tan necesaria para su protección y tutela, ante una realidad que le es tan adversa en la actualidad,

4.3.3 Plan de difusión del conocimiento y acciones sobre el patrimonio ferroviario en Cuba

El proponer en el punto siete de nuestro decálogo de buenas prácticas el desarrollo de una difusión consciente y abarcadora, habiendo analizado los procesos en esta materia se desarrollan de manera simultánea en la Isla, pero sin llegar a complementarse, así como las carencias y necesidades, responde a una necesidad urgente de que el conocimiento que se genere (y el que se ha generado) llegue a la mayor cantidad de público posible. Aunque no es una herramienta utilizada habitualmente para este tipo de análisis, para plantear un plan de difusión lo más comprehensivo posible, se ha optado por empezar el análisis de la situación actual de la difusión patrimonial enfocada al ferrocarril mediante una matriz DAFO que permita visualizar más fácilmente el estado de la cuestión y funja como paso

previo a la propuesta de plan que se hace. En su estudio sobre el futuro turístico de Córdoba, ciudad patrimonio de la Humanidad, Morales y Lanquar (2014), declaran que la matriz DAFO

es un buen complemento en la definición de escenarios pues (1) destaca las fortalezas presentes en la visión del escenario, (2) señala las oportunidades específicas que pueden aprovecharse, (3) define las debilidades que deben ser corregidas y, finalmente, (4) anticipa las amenazas implícitas que pueden provocar situaciones no deseadas (Morales y Lanquar, 2014, p. 13).

Esta adaptación del uso de la herramienta al contexto del patrimonio cultural es la que se ha seguido para conformar la siguiente matriz:

— Difusión del patrimonio ferroviario en Cuba —

FORTALEZAS 1. Existen ejemplos posibles de ampliación y aplicación al ámbito del patrimonio ferroviario 2. Medios de comunicación especializados 3. Masividad del alcance de los medios	DEBILIDADES 1. Desconocimiento de la gran mayoría de los bienes y manifestaciones 2. Falta de interés para desarrollar campañas de comunicación que no persigan un objetivo económico 3. Poca atención a los bienes fuera de la capital
OPORTUNIDADES 1. Estrategias gestionadas por la academia 2. Colectivos interesados por el tema o con posibilidad de fomentar su interés 3. Una relación clara con el sector turístico que puede desarrollar una relación simbiótica entre ambos	AMENAZAS 1. Ignorancia institucional 2. Insensibilidad de la población a cuestiones culturales 3. Desaparición de los bienes y manifestaciones asociados al ferrocarril

Figura 120. Matriz DAFO de la difusión del patrimonio ferroviario en Cuba. Elaboración propia.

En esta ha quedado planteada sucintamente la información recogida en esta investigación en lo que compete a la divulgación patrimonial del ferrocarril. Partiendo de esta base, se propone un plan de difusión que atienda a esta realidad y pueda poner en movimiento un cúmulo de información importante para el futuro del ferrocarril patrimonial de la Isla.

La difusión, junto a la conservación y la investigación, es uno de los pilares de la gestión del patrimonio cultural y constituye en sí misma, como señala Marcelo Martín (1993), una

gestión cultural mediadora entre dicho Patrimonio y la sociedad. Gestión porque implica un proceso complejo que abarca documentar, valorar, interpretar, manipular, producir y divulgar no ya el objeto en sí, sino un modelo comprensible y asimilable de dicho objeto en su relación con su pasado histórico y su medio presente. Cultural porque se opera con la obra del hombre, tangible e intangible, pasada y presente, que rodea e influye en el ciudadano de hoy hasta ser parte misma de su historia y por tanto de su identidad. Mediadora porque requiere una técnica y un soporte material independiente del objeto y ajena al sujeto que la recibe (Martín, 1993, p. 6).

Con esta concepción como referencia, y la realidad del patrimonio ferroviario y el ámbito cultural en Cuba, se traza un plan de difusión que responde al siguiente objetivo general: dar a conocer al mayor por ciento de la sociedad cubana posible la existencia, el valor y estado actual del patrimonio ferroviario de su nación. Como es de suponer, un objetivo tan ambicioso debe desplegarse en varios objetivos específicos, diseñados como metas a corto plazo que vayan sumando a la consecución del objetivo general. Estos son:

1. Ayudar a conformar una noción de patrimonio ferroviario cubano a través de la exposición de los materiales resguardados y reconocidos por las instancias oficiales como tal.
2. Reactivar las campañas propias de difusión llevadas a cabo por los organismos encargados de la tutela de los bienes ferroviarios reconocidos jurídicamente.
3. Compilar los esfuerzos de las diferentes comunidades asociadas a este patrimonio para ampliar el rango de conocimiento asentado hasta el momento.
4. Activar los canales informativos de las instituciones culturales cubanas relacionadas al ferrocarril patrimonial.
5. Crear nuevas vías de socialización del conocimiento intrainstitucionales y con las diferentes comunidades.
6. Ampliar los recursos de comunicación y actualizarlos, en la medida de lo posible, a los estándares internacionales.
7. Fomentar la inclusión de actividades dirigidas al público educativo, a todos los niveles, en los programas de divulgación de los museos e instituciones análogas, del ferrocarril.

Estos objetivos están pensados en relación con los diferentes segmentos de público que conforman el gran conjunto de la sociedad cubana, para quien se diseña el plan. Además,

de acuerdo a lo planteado por Mateos (2008) – citado por Monge (2017) – para lograr una completa accesibilidad emocional se debe atender a tres dimensiones de la difusión: la didáctica (enfocada en el contexto de los centros de enseñanza), la divulgativa (encaminada en establecer un nexo comunicativo entre el bien o manifestación patrimonial y el público) y la preventiva (centrada en la consecución de un nexo efectivo con el patrimonio que fructifique en una concienciación de la necesidad de protegerlo). Es por ello que se segmenta estratégicamente no en público interesado o potencialmente interesado, sino en la relación que pueden establecer con el patrimonio ferroviario. De este modo quedarían conformados:

1. Público institucional:
 - los dirigentes, especialistas y encargados de los organismos decisores del estado: MINCULT, CNPC
 - de las instituciones dedicadas al ferrocarril, o industria en su defecto: museos ferroviarios del CNPC, los museos del grupo AZCUBA, las oficinas de historiadores y conservadores de la ciudad, museos específicos relacionados a los inmuebles del ferrocarril
2. Público estudiantil, dividido por nivel de escolaridad
 - niños entre 5 y 12 años aproximadamente, pertenecientes a la educación primaria
 - niños y adolescentes entre los 12 y los 15 años aproximadamente, pertenecientes a la educación secundaria
 - jóvenes entre los 15 y 18 años aproximadamente, pertenecientes a la educación preuniversitaria
 - jóvenes de 18 años en adelante, pertenecientes a la educación universitaria (pre y posgrado)
3. Comunidad científica: académicos y estudiosos del patrimonio en general, y del patrimonio industrial y ferroviario en general; además del cuerpo docente de todos los niveles de enseñanza
4. Comunidades residentes de poblados azucareros
5. Público interesado

A esta segmentación podría haberse hecho entre los sectores especializados y no especializado y su relación al turismo cultural, o la relación de estos con las nuevas tecnologías, atendiendo al mundo globalizado del presente – como propone Monge

(2017); pero vistas las características únicas de la realidad cubana, se ha optado por una distribución que entiende el sistema cultural de la Isla y es fácil de acoplar a sus canales de información. Por supuesto, puede incluirse cualquier otro sector de público que surja de entre los propuestos o aquellos que, aun no contemplados, se revelen como importantes para el proceso de valoración y protección de este patrimonio. Las estrategias de difusión, siguiente paso del plan, responden entonces a un sistema ya creado en la Isla que, aunque conviene revisar y modernizar, puede servir de base para la presente propuesta. Estas responden a dos grandes grupos de medios y métodos de comunicación: tradicionales (*in situ* y *ex situ*) asociadas a los bienes, saberes y costumbres del patrimonio ferroviario y las tecnologías de la información y comunicación (TIC). En el primer grupo se ubican los canales tradicionales, los de más amplio uso en la Isla y que, como se ha visto, puede realizarse en los propios sitios donde se encuentran los elementos patrimoniales o fuera. En el caso de aquellos *in situ*, los más usados y que por ende recomendamos continuar aplicando son:

1. la señalética (carteles, pancartas explicativas, etc.),
2. las maquetas, reservadas actualmente a los museos, pero que pueden extenderse a otros sitios, como los educativos,
3. las recreaciones de ambientes, con su conveniente explicación, algo que falta en la recreación de oficina de ventas de billetes que se reproduce en el Museo Nacional Ferroviario, por ejemplo (Figura 121),
4. los cuadernos o guías de sala (actualmente solo en uso en el Museo Nacional de Bellas Artes de La Habana),
5. las exposiciones, mediante las que puede exponerse objetos, documentos y otros bienes que podrían no formar parte de la colección permanente; y que podrían ser itinerantes (pasando a formar parte de los recursos fuera de los centros expositivos base),
6. medios audiovisuales que en la actualidad solo se encuentran en exposiciones artísticas y en centros específicos (el MNBA, las exposiciones del Centro Wifredo Lam, las acciones relacionadas a las Bienales de La Habana), no en los museos del ferrocarril. Esta podría ser una de las iniciativas que impulse el estudio de la oralidad asociada al ferrocarril o un recopilatorio de imágenes de distintas fuentes (archivos estatales, privados, etc.),

7. audioguías, que son de raro uso en los museos y centros artísticos cubanos, y reservadas para el uso de visitantes extranjeros,
8. la figura del guía turístico como conocedor del tema, interesado o voluntario que pone sus conocimientos al servicio de la institución y el patrimonio. Actualmente el guía turístico en Cuba es visto como un acompañante de visitantes extranjeros, en busca de una ganancia económica y no está necesariamente todo lo informado que se necesita para desempeñar esta labor eficientemente; además de que es una labor que se ha encomendado legalmente a las agencias de viaje y turoperadores (*Resolución 132/2021 Reglamento de Agencias de Viajes Nacionales*, 2021),
9. y el resto de actividades e iniciativas que cada institución precise conveniente para el mejor ejercicio de sus funciones. Un ejemplo son los planes de verano y la creación de proyectos en asociación con escuelas primarias de la zona que realiza en MNBA en el contexto de La Habana Vieja, o las realizadas en el Museo de Arte, Palacio de junco, El Morrillo, Castillo de San Severino, Museo de la Ruta del esclavo y Museo Farmacéutico de Matanzas (J. Hernández et al., 2021).

Otro grupo de acciones *in situ* que han de realizarse son aquellas planificadas para los poblados azucareros fundamentalmente, pero también en todos aquellos territorios en los que se reconozca la huella del patrimonio ferroviario. Entre ellas están la señalización adecuada de los bienes (inmuebles, sitios, monumentos de existir) de patrimonio ferroviario, las visitas guiadas a los diferentes hitos, actividades relacionadas a los centros de enseñanza, conferencias y ponencias que involucren a la comunidad. Si bien hasta el momento este tipo de actividad está restringida a muy pocos ejemplos (el ecomuseo de Las Terrazas el más sobresaliente de ellos), la consideración el nuevo proyecto de Ley de la protección del patrimonio cultural del sistema de museo municipales, las secciones de cultura de los gobiernos locales del Poder Popular y las casas de cultura como organismos aptos para la gestión patrimonial, abre una puerta para la aplicación de iniciativas de este tipo. Sobre todo, las casas de cultura, que bajo esta nueva ley podrán:

- a) Contribuir desde la labor docente, técnica y metodológica a la educación patrimonial;
- b) participar en los procesos de identificación y catalogación del Patrimonio Cultural Inmaterial;
- c) propiciar la preservación, revitalización y transmisión del Patrimonio Cultural Inmaterial;

- d) contribuir a la valorización del Patrimonio Cultural Inmaterial;
- e) fomentar estudios investigativos orientados a la transmisión del Patrimonio Cultural Inmaterial; y
- f) estimular la promoción y participación comunitaria en los procesos de salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial (Proyecto Ley General de Protección al Patrimonio Cultural y al Patrimonio Natural, Artículo 135, 2022, p. 40).

En cuanto a las estrategias *ex situ* se prevén:

1. Talleres, conferencias, seminarios y todo tipo de acción de proyección académica (y de uso entre instituciones culturales), que permitan una transmisión directa de la información y conocimientos generados por los distintos agentes del patrimonio ferroviario. De este modo busca subsanarse uno de los vacíos más graves del actual estado de la cuestión en los estudios de este patrimonio, el n reconocimiento de una noción común de patrimonio cultural del ferrocarril.
2. Publicaciones. Este es, a nuestro entender, el campo más desorganizado, y aun así más valioso, de este grupo de acciones. Si bien en los talleres, conferencias o congresos se obtiene la información de primera mano y es posible interactuar con el ponente; la situación de la Isla, donde la gran mayoría de estos encuentros se realizan en La Habana, ha determinado que sean las investigaciones de esta región las más privilegiadas por la comunidad científica, aunque no se esta la zona con más ejemplos conservados o considerados, provocando así un desbalance geográfico de los estudios. Por ello, las publicaciones, abiertas y de acceso más fácil a cualquier investigador e interesado, son el medio más democrático de divulgación científica de estos conocimientos. No obstante, al carecerse de un medio especializado para los temas industriales, las publicaciones se realizan de forma dispersa y, en muchos casos, fuera de la Isla, lo que dificulta su acceso a los estudiosos residentes en Cuba.
3. Dentro de las publicaciones especializadas las guías culturales, un resumen condensado de los bienes, saberes y costumbres del patrimonio ferroviario, en forma de guía cultural, sería perfecto como documento de iniciación en instituciones culturales y formativas, así como para distribuir en las comunidades susceptibles a formar parte de este patrimonio.

4. Los medios de comunicación masiva, prensa, radio y televisión es uno de los recursos más socorridos en la Isla, aunque de un alcance limitado. Sus principales consumidores es la población de más de edad, acostumbrada a estos medios siendo su vía de acceso a información especializada (diluida como es de suponer para un consumo masivo). Entre estos, la prensa es uno de los menos socorridos, a pesar de existir revistas y otras publicaciones seriadas especializadas en temas culturales; pero la radio, y sobre todo la televisión ofrecen más variedad de espacios para cubrir una gama más amplia de manifestaciones.

Ante esta realidad, la segunda gama de herramientas, las TIC, son la solución más lógica, con un mayor alcance para los públicos jóvenes y aquellos interesados que no se encuentren dentro de la Isla, además de constituir el nexo más rápido y efectivo con el resto de la comunidad científica del área y mundial. Sin embargo, las limitaciones tecnológicas del país y el alto coste de los servicios de conexión a internet (ETECSA, 2023) condicionan un uso especial de las TIC. Aun así, las ventajas de su uso siguen siendo las mismas que en el mundo conectado, el uso de este tipo de herramientas anima el *engagement* de la comunidad educativa, dinamizando el proceso de aprendizaje; la calidad de sonido e imagen puede exceder la de los medios tradicionales; y la posibilidad de imbricar diferentes alternativas de acceso, además de una multitud de fuentes y vías de acceso a la información, dotan a estas herramientas de un valor añadido.

Por ello, se proponen:

1. La inserción de las instituciones culturales en el medio digital por medio de páginas y recursos web que democratizen el acceso a la información sería un paso de avance para una apertura a los conocimientos allí protegidos, además de su colección. Y en aquellas donde ya existe (que no es el caso de las dedicadas al patrimonio ferroviario), ampliar la calidad y cantidad de la información especializada que produce. Idealmente, una visita virtual sería la solución que más podría acercar a todo tipo de público a la institución, como ocurre con el Museo del Ferrocarril Madrid.
2. El uso de las redes sociales (Twitter, Instagram, YouTube, etc.) como extensión de las exposiciones, muestras o actividades de los museos y espacios expositivos afines; así como plataforma de expresión de iniciativas que no tengan una institución cultural base, como los sitios o paisajes del ferrocarril.

3. Herramientas que combinan varias experiencias anteriores, como el podcast, que utiliza la información condensada en forma de audio de la radio tradicional, en un formato online o descargable, utilizadas hace más de un decenio en instituciones culturales de todo el orbe, para entre otros “la descripción de piezas, entrevistas a especialistas, artistas o personal del museo; difusión de conferencias, audio descripciones para personas con visibilidad reducida” (Monge, 2017, p. 35) entre otros.
4. Las aplicaciones móviles. Si bien los medios anteriores suponen un desarrollo integral del ejercicio de divulgación del patrimonio cultural y ferroviario de la Isla, conectándolo con sus homólogos del resto del mundo, la realidad del ciudadano común y su difícil acceso a la conectividad a internet, hacen necesaria la búsqueda de alternativas que, sin perder el empuje renovador y actualizado, tenga una proyección más inclusiva. Así se perfilan las aplicaciones móviles que dependan en lo mínimo para la conexión a internet como la alternativa más viable. De hecho, existen en la Isla los ejemplos de las aplicaciones creadas para el museo Castillo de la Real Fuerza (La Habana) y Museo de Cera de Bayamo (Granma), que han mostrado resultados satisfactorios (aunque perfectibles) en su empleo (V. Hernández y López, 2021). Esta experiencia, combinada con el trabajo de la Universidad de las Ciencias Informáticas, pionera del país en la creación de tales herramientas, perfilan una gran posibilidad para la difusión del patrimonio ferroviario, asociado o no a una institución.
5. Los blogs, páginas de internet no asociadas a organismos o proyectos estatales, son una de las herramientas más útiles que pueden tener los expertos, interesados o entusiastas del ferrocarril patrimonial. El ejemplo de Reino Unido, con la gran cantidad de recursos web generados por la población es uno de los más importantes a la hora de analizar las ventajas de este tipo de medio y sería una de los vínculos a trazar entre todas las comunidades del ferrocarril. De Hecho, existen algunos ejemplos, como el blog “El fogonero” del escritor Camilo Venegas (<https://elfogonerovenegas.blogspot.com/p/el-autor.html>), que ha generado un archivo con varios cientos de entradas, donde recoge imágenes, datos, testimonio, entre otros, del ferrocarril cubano y su historia que no existen en ninguna otra fuente, pues se nutre, mayoritariamente, de la información atesorada por las comunidades cubanas emigradas y sus archivos personales.

6. Otras herramientas, como los códigos QR, la geolocalización, la realidad virtual, el *videomapping*, las guías multimedia o la gamificación, son opciones que es válido nombrar para que al menos quede constancia de que pueden ser utilizadas, pero un acercamiento serio a las potencialidades actuales de la tecnología en la isla prohíbe proponerlas como herramientas viables.

En cuanto a los medios de difusión, queda aclarar que son los anteriormente citados como parte de la estrategia. No obstante, se hace necesario aclarar si estos medios físicos o digitales son propios o externos. En el caso de las instituciones y sitios que produzcan sus herramientas por sí mismos, o con el apoyo del estado, pueden considerarse como propios y están a cargo en su totalidad de los detalles y su aplicación. Cuando se precise del concurso de esfuerzos ajenos al organismo, dígame un canal de televisión, una emisora radial o una publicación seriada, por ejemplo, se entiende que es un medio exterior, aun cuando debe existir, como condición *sine qua non*, la implicación de especialistas en la confección o en el asesoramiento al producto final.

El próximo paso lógico de todo plan de difusión es la discusión del presupuesto. Sin embargo, en el presente caso y dadas las condiciones especiales del gobierno cubano, solo puede esbozarse una idea de los agentes a intervenir en la conformación de un fondo económico que respalde estas iniciativas. Así, se asume que estará involucrados:

1. El MINCULT, como principal organismo rector de la cultura en la Isla, y el CNPC como su brazo de acción dedicado al patrimonio,
2. Para el caso de las instituciones estatales, se cuenta además con un presupuesto propio para acciones de difusión,
3. Las iniciativas privadas pueden optar por la ayuda de instituciones internacionales radicadas en Cuba (como también pueden hacerlo las gubernamentales), destacando entre ellas las embajadas de Noruega y España, principales impulsoras de proyectos culturales a través de sus consejerías culturales. De hecho, en 2015 Cuba es el octavo país (detrás de Argentina, Perú, Guatemala, Senegal, Bolivia, Filipinas, México) más beneficiado por la acción de la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID, 2016).
4. Para el caso de las iniciativas personales, sobre las que tenemos escaso control, más allá de traerlas a la palestra pública y añadirlas al cúmulo de vías para ejercer

una difusión completa del patrimonio ferroviario, entendemos que cada creador asume los gastos, si los hubiera, de su proyecto.

El último paso de un plan de difusión es siempre la Carta Gantt (Fig. 122), un diagrama que muestra gráficamente la organización de las tareas a cumplir en cada caso y que permite rastrear el progreso del proyecto. Como es evidente, al encontrarnos ante un ejercicio teórico, es fútil intentar aplicar plazo y órdenes a una serie de acciones que consideramos deberían aplicarse lo antes posible, pero que escapa a nuestros recursos el poder aplicarlo, aun así, vemos necesario añadir que para este proceso se deben tener en cuenta las tareas a realizar (con un orden lógico), establecer una duración determinada par cada una y añadir una tabla de información que aclare cada paso. Con esto quedaría concluido un plan de difusión enfocado en el patrimonio ferroviario cubano.

CONCLUSIONES

The present study has assumed that the railway – as a process that transcends the mere installation of lines and locomotives, with inherent elements of architectural, geographical, urban, and social behavior changes – creates a heritage of undeniable importance for Cuban history. The reduction in travel times and the proximity between spaces that the railway brought about meant a territorial expansion that reconfigured the urban centers of the Island. Moving the cities away from the coasts helped to create new settlements with original development, separated from the primitive colonial concepts, although maintaining social stratification. The towns, called bateyes, were born with the development of the railroad and have common characteristics that unify them as the basic structure of the nation. In the face of the big cities, permeated by foreign influences and the speed of epochal changes, the batey remains a constant, the memory of the past that shapes contemporary Cuba. By analyzing its socio-historical and economic development, it has been possible to determine its influence on the territorial and ethnological characterization that shaped the concept of the Cuban nation.

The railway also determined a new visuality marked by train stations, which became distinctive signs of the towns that welcomed them. Contrary to what happens in other places, these were never just places of waiting or passage (non-places). These buildings became mute repositories of a history that began in the mid-19th century and continues to the present day. The constructive and decorative languages that link them with civil architecture, the influences that these denote (copies of foreign examples that are not very consistent with the national reality, for example), and the National and foreign executors or promoters are signs of identification for the multiple processes of the Cuban history. Without going any further, the Spanish and North American influence in the construction speaks about the relations of Cuba with the two most influential nations in its history. The adaptations to the climate and local situation of the Creole engineers' understanding of architecture. And the changes in the visuality of the taste of each era. Because the stations, offices, and machinery houses, among others, were always significant buildings in the cities. Cuba, until well into the 20th century, moved on rails.

In that area, the Cuban railway heritage is very similar to the British and Spanish. But by studying its historical evolution and the academic, institutional, and legislative approaches, the similarities end. In the United Kingdom, the railway was inherent to its

development as the first industrialized nation in history. Since its dawn, it was valued for the technological advancement that meant as much as for its impact on the communities it affected and created. After the changes that came, especially in the 20th century, the conservation of its remnants and traces became an ambition and necessity for both the communities that valued it and academia. Since the conception of Industrial archeology as a new discipline within history and art history, it included the railroad as a constituent member. Ever since then, any effort made to preserve the railway heritage in Great Britain has carried on with the spirit of conservation that does not limit but adapts to the general needs of this living and expanding system.

The Spanish case went through a different process but had a similar result. The railway experience in Spain differed from both, the British and Cuban processes, but is linked to them. In the beginning, it was connected to the Caribbean railway, from which it received knowledge and experience through peninsular promoters who imported the idea of implementing a similar system in the metropolis. However, the contact of Spain with its European counterparts and of Cuba with the United States marked a significant difference, especially in visual terms and in the conception of the infrastructures. The development of the railway system in Spain followed, after the first few years, a similar trajectory to that of the United Kingdom, with the convergence of several companies, their subsequent unification, and the creation of entities dedicated to its protection and management. Although there are differences in initiatives and the weight of the decisions made by the communities, both share the goal of preserving railway history and its evolution - from the beginning of the phenomenon to its valuation as heritage in need of protection.

The Cuban case in the designation of the railway as an integral part of its cultural heritage followed a more difficult path. Currently, the conservation and management of this heritage rests on figures emanating from the National Cultural Heritage Council of the Ministry of Culture. It presupposes that the assets declared patrimonial are protected and administered by the State entities assigned for this purpose, guaranteeing their integrity as a national heritage. However, the criteria to determine what constitutes heritage is heterogeneous and responds to disparate judgments. Similarly, there are no clear concepts that regulate homogeneous actions or studies. Nor has railway heritage been established as a notion capable of detaching itself from its native environment of the sugar industry - a scenario that only results in the protection of a small portion of these assets. Studies on

industrial heritage are only now emerging, which means their scope of action is limited, and the precepts implemented are disparate and associated with poorly developed notions. Given this situation, it is possible to affirm that the Cuban railway heritage, so relevant in national history and identity, is helpless administratively, legislatively, and - although it seems a little less so nowadays, also academically.

This study, which focused on the history and exceptional characteristics of the railroad on the Island from its emergence in 1837 until 2022, considered its integral parts: the railroad lines, the train stations, and the towns in sugar plantations, thus aiming to determine its peculiarities and evaluate its current state. That was one of the main goals of this thesis to be able, after a review of the different analyses on the subject in a variety of fields (history, economics, sociology), fieldwork, and an exploration of the activities and future planning of the governing institutions in the country and its legal framework, to determine the aspects that make up its idiosyncrasy and effectively judge its current state of protection. That entailed an in-depth study of the elements designated as essential in its conceptualization, identifying its distinctive features through specific examples in stations and other buildings, infrastructure, the landscapes it created, and the different human groups it shapes.

This notion permeated the analysis of the three railroads studied, highlighting points of convergence and divergence in their historical development and formal characteristics. With this, the Cuban railroad can be dissected following the studies and experiences generated by the Spanish and British examples to bring together knowledge and contemplations dispersed in unequal theoretical frameworks and types of analysis - and by doing so, create a coherent investigative scheme. In addition, the analysis of the landscapes and human groups that shaped the railroad allowed us to obtain a comprehensive view of a fractured phenomenon.

The next goal was to determine the present state of the studies, conservation, and management of the Cuban heritage railway and compare them, from a critical perspective once again, with European standards. In this sense, it is necessary to make a separation between academic efforts and the execution of projects. While a group of scholars have attempted to find alternatives and safeguarding solutions, in addition to rescuing lesser-known parts from historical oblivion, these efforts have not translated to the level of guardianship.

By contrast, in the British case, it is notable how studies, management, and custody tend to complement each other, and the drive of different sectors towards the same objective usually bears fruit in solutions that contemplate the protection of the heritage and its use as an economic resource, which offer a sustainable management option. The Beamish Ecomuseum or the Ironbridge Gorge are excellent examples of how the protection of an asset can be completely compatible with its usage, always by heritage standards and regulations, becoming a source of income used for its preservation, creating a circular system that allows their survival. In Spain, it is possible to find examples of the necessary overlap between the state, specialized entities, and academia. Efforts such as the IPCE National Plans or the activities carried out by the historical heritage institutes (or similar entities) in the different autonomous communities have meant the study, valuation, and rescue of assets belonging to the railway universe and their reactivation, showing a more direct relationship between the academic and official spheres.

That goal blends with the following, examining outstanding examples to establish action guides for the Caribbean reality. This involved first an analysis of the legal standards of each country in aspects concerning the protection of cultural heritage in general and industrial/railway heritage in particular since that is the first line of conservation of any patrimonial good. Thanks to this approach, it was possible to extrapolate a series of features that, although specific to each nation, at least in the European cases, present ways of procedures with shared characteristics. The specific regulations in each of the systems, for example, provide not only comprehensive protection of the heritage railway assets but also recognize them as an integral part of the country's culture and, therefore, establish and regulate collaboration between the different actors involved, such as government, academic institutions, and civil society. In the same way, the management of said assets is decentralized, and although there is a common framework, regional and local institutions are allowed a range of actions according to their needs, as well as the creation of specialized organizations in charge of their conservation and promotion. That contrasts with the Cuban reality, where the centralized model has stopped any intention of renewal, subjugating the cultural environment to a legal regime of rudimentary notions and backward concepts that, only in the last two years, has attempted to regenerate - without achieving real change. At least not in the issues necessary to include the diversity of expressions that make up the heritage railway, such as cultural landscapes or the human component that outlines its historical memory included in the legislation but also

organically developed by interested parties and specialized organizations, is research and action hand in hand with dissemination. The display of these heritages through museums and tourist routes is a successful strategy for its preservation and, at the same time, creates awareness in the community. For Spain and the United Kingdom, these options involve initiatives of various kinds, although the primary use of museums and routes presents a shared horizon of possibilities. Although that output is present in Cuba, the lack of development and the inefficient and poorly studied starting point means that the proposals, although theoretically similar, do not go beyond a plain, basic process. The National Railway Museum in Havana and the National Railway Museum in York share being national institutions dedicated to the railway, with permanent displays of vehicles and machinery, as well as signage and environmental recreations, but that is as far as the similarities go. The Havana Museum is a static institution, decadent in that it offers no solution other than an immutable exhibition. Meanwhile, the British case offers many more visions of the world of the railway (recreations, community involvement, relationship with workers in the sector, archives) and connects with the most recent studies and proposals through the scientific community of which it is a part through its relationship with the University of York and other centers, in addition to being itself a research center.

Perhaps the most trite of the proposed goals is the consultation of archival and bibliographic funds, as well as material available thanks to the personal efforts of interested parties, looking to contrast the results obtained with the information published by academic and non-academic media. In Spanish or European academia this may seem like an obvious step, but the Cuban case needed a coherent study that would gather this information and put it at the service of future research in a logical and explained manner. The trail of data from these three heritages has enabled the researcher to find schemes that allow, at least in a first attempt, to make the knowledge available in a more systematic way. Furthermore, accessing information (written, visual, oral) inaccessible in traditional media (via blogs, surveys, or interviews) is a memory-rescuing exercise that has worked to fill some historical gaps in the Cuban Heritage Railways. Even though this is a newly opened path of study, we consider it vital to keep developing the study of this heritage. And for the Cuban cultural heritage in general.

The last of the specific goals proposed, the design of a dissemination plan, attempted to satisfactorily close the second general objective, to carry out a comparative study with

conservation and dissemination policies established by the Spanish and British models and positively reverse this knowledge in the protection of the Cuban heritage railway. This effort meant that, in addition to proposing a solution based on the findings of this study, they could be applied to evaluate the work on the Island. It resulted in a negative balance for the Cuban model, with shortcomings at all levels, evidencing a very incipient development in studies, management, and even the recognition of the heritage value of the railway. However, some positive examples could also be pointed out, at least in the general field of cultural heritage conservation, that was used as a starting point to begin establishing alternatives for the Cuban railway heritage. Thus, it was possible to create a decalogue of good practices, collecting experiences generally emanating from the Office of the Historian of the City of Havana and the networks and platforms already established for the protection of cultural heritage in Cuba. Among these proposals are issues presented previously, such as the establishment of standard concepts of work and execution, as well as the development of the range of action in the different areas and organizations involved, free access to information, and the review of interventions, susceptible to improvements in most cases. At the same time, updating the management and protection models, creating a platform and specific directives for industrial and railway heritage, and, as a culmination, a disseminating strategy involving the whole of Cuban society, are crucial actions for the survival of the railway heritage. This decalogue seeks, besides identifying the main threats and challenges facing the protection of cultural heritage on the Island, to propose strategies and recommendations for its long-term conservation. Likewise, it aims to promote among the local population and visitors, the awareness and appreciation of the nation's cultural heritage, to encourage its protection and preservation. In short, its purpose is to offer a comprehensive vision of the actual state of railway heritage in Cuba and establish solid foundations for its adequate and sustainable management.

Such is a desire that we can materialize, from the position of researcher, in a first, elemental step: a dissemination plan that assembles the knowledge compiled so far, promoting the creation of new information and actions. Specifically, given the complexity of the Cuban reality, it is necessary not only to use the existing communication channels but also to reactivate campaigns that have previously proven to be effective and, by doing so, appeal to the epistemological universe of different audiences. Correspondingly, this plan is designed for the general public and decision-making entities in charge of its

protection, aiming to create routes for the socialization of intra-institutional knowledge within the different communities.

The most evident outcome of this research is that immediate action is needed to rescue this heritage. By analyzing the route and the actions taken in favor of its protection in countries with a better and broader understanding of the significance of the railway within its cultural heritage, it was evident that this is a pressing matter. By delving into the different angles that make up the multiple and complex universes of railway heritage, this thesis has not only been able to compile what was intellectually produced about it until now, but also the measures, or their absence, for adequate protection in the Island.

The study of Cuban railway heritage in an analytical and comparative perspective reveals a tapestry of history, culture, and socioeconomic evolution. This research undertook a comprehensive journey through time, tracing the origins, development, decline, and preservation efforts around this system. By delving into archival records, interacting with protagonists of its history, and examining physical remains in use, in ruins, or housed in museums or similar solutions, this study has shed light on the intricate interaction between transportation infrastructure and the social transformations it facilitated and reflected. Once a symbol of modernization and connectivity, the Cuban railway system emerged as a testament to the aspirations and ambitions of a nation seeking to integrate its diverse regions and resources. The construction of railroads facilitated the movement of people, goods, and ideas, fostering economic growth, cultural exchange, and urban expansion. The railroads became a conduit not only for material exchange but also for blending cultural identities as different regions became interconnected in unprecedented ways, creating a geographic reality that soon defined what is recognized today as the Cuban nation.

However, the decline of the Cuban railway system, influenced by geopolitical changes, technological advances, and changing economic priorities, marks a sad chapter in the history of the Island. Both for the arrival of new means of transportation and for the Revolution's disdain, the once prosperous railways faced abandonment, leading to disrepair and ruin. In Spain and the United Kingdom, a similar situation (although never so radical) led to a new recognition of the historical and cultural importance of railways, which promoted grassroots efforts and government initiatives to preserve and restore this heritage, with support from different communities. This has not been, to date, the reality of Cuba.

Even though good results exist (in terms of a study that we intend to have been as thorough as possible), we are aware of its limitations. Access to information is extremely restricted, and we have only been able to use a minuscule part (published) and never accessed the original records. The fieldwork was also very limited due to the COVID-19 health emergency and the complicated access to Cuban railway structures and sites that are not protected, which is the vast majority. However, we trust that this is only a first step and that the Cuban and Ibero-American scientific community can use this research to create new inquiries, strategies, and approaches to a heritage that needs it so much. Specifically, a historical and formal analysis of the railway-related buildings still standing on the Island, whether in use or not, is urgently needed to help determine, at least, the main characteristics of the groups of buildings belonging to a company, territory, architect, or client. In the same way, an anthropological examination of the bateyes and their relationship with the railroad is essential. By doing this, there would be a regeneration of the original housing system of the country and a much-needed insertion as study material for many other areas of academic research.

After the analysis of the results obtained, we consider it valid to return to the hypothesis posed in the introduction of this thesis: the study of the historiography of the railway heritage of Cuba, Spain, and the United Kingdom, together with the analysis of the different levels of protection and the solutions applied to its management and defense can help establish for Cuba a notion of what this cultural heritage is and means, according to international standards. At the same time, this study can shed light on the many shortcomings of the currently implemented model, as well as propose solutions that would help foster effective change in the Cuban railway heritage. Regarding the first aspect, it is evident that it is achievable to establish in the Caribbean nation a model, adjusted to its characteristics and needs, that allows analyses and efforts to be placed in the international orbit of industrial heritage - once a proven methodology is established.

A comparative study of the proposed and executed dimensions has brought up the advancements that have occurred in this area in Cuba, in addition to the deficiencies that in approach and execution have been demonstrated, not only in the results obtained but in parallel with similar Spanish and British initiatives. In the European cases, the starting point is generally an idea or project linked to an institution or group of interested parties, and all actions are regulated by each country's legal system. And an execution and management framework by the international standards and the specific needs of each

region. But in the Cuban case, the initiatives are always state-run, with little or no consideration of relevant academic studies and the communities they may affect. Furthermore, the examples of both analysis and execution denounce the lack of a solid work base, unclear concepts in the universe of railway heritage, and inaccurate definitions of even what is considered industrial heritage. Thus, a comparative study such as the one carried out can help establish what this cultural heritage is and means in the Cuban context.

The second part of the hypothesis, focused on systematically analyzing the Cuban management and protection model on the heritage railway, is almost the natural consequence of the previously analyzed part of the hypothesis. Faced with more and better-developed solutions, the work on the Island is very incipient. Still, reaching this conclusion without proposing any solution would detract from the work done here. As stated in this hypothesis, a change can only come from solutions designed for the results obtained. Thus, the proposed decalogue of good practices and dissemination plan is intended to be part of a response that needs to be more comprehensive to reverse the current state of Cuban railway heritage. But without this step, it would be impossible to carry on.

The preservation of Cuban railway heritage is not simply a conservation effort; it is a testament to the resilience and determination of a society that must remember and remind itself to honor its past and integrate it into its future. Efforts to restore locomotives, rehabilitate stations, and document oral histories are not isolated acts but collective expressions of a nation's commitment to safeguarding its identity. By engaging with railway heritage, Cubans would reimagine their connection to history, forge links between generations, and nurture a sense of pride in their shared heritage. But only with concrete actions, an adequate definition of notions, a transdisciplinary assumption of the problem, and a holistic conception of the phenomenon, can the safeguarding of this heritage in danger be ensured.

CONCLUSIONES

El presente estudio ha asumido que el ferrocarril –como un proceso que trasciende la sola instalación de líneas y locomotoras, siéndole inherentes elementos de arquitectura, cambios geográficos, urbanísticos y de conductas sociales–, configura un patrimonio de innegable importancia para la historia cubana. La disminución de los tiempos de desplazamiento y la cercanía entre los espacios que supuso el ferrocarril significó una expansión territorial que reconfiguró los núcleos urbanos de la Isla, alejando las ciudades de las costas y creando nuevas concentraciones con desarrollo autóctono, separados de los primitivos conceptos coloniales, aunque manteniendo la estratificación social. Las poblaciones que nacieron con el desarrollo del ferrocarril comportan características comunes que las unifican como estructura básica de la nación. Frente a las grandes ciudades, permeadas de influencias extranjeras y de la rapidez de los cambios epocales, el batey se mantiene como una constante, como la memoria del pasado que da forma a la Cuba contemporánea. Al analizar su desarrollo socio-histórico y económico ha sido posible determinar su influencia en la caracterización territorial y etnológica que han dado forma al concepto de “nación cubana”.

El ferrocarril determinó, asimismo, una nueva visualidad marcada por las estaciones de trenes, las que se volvieron signos distintivos de las poblaciones que las acogieron. Contrario a lo que sucede en otros lugares, estos nunca llegaron a convertirse solo en sitios de espera o paso (no-lugar). Estos edificios se cristalizan como mudos depositarios de una historia que comienza a mediados del siglo XIX y ve su prolongación hasta la actualidad. Los lenguajes constructivos y decorativos que los enlazan con la arquitectura civil, las influencias que estos denotan (copias de ejemplos extranjeros poco avenidos a la realidad nacional, por ejemplo), los ejecutores nacionales y foráneos o los promotores, son señas de identificación de los múltiples procesos por los que discurre la historia de Cuba. Así, la influencia española y norteamericana en las construcciones hablan de la relación de la Isla con las dos naciones más influyentes de su historia; las adaptaciones al clima y situación local de la agudeza de los ingenieros criollos y los cambios en la visualidad del gusto de cada época. Porque las estaciones, paraderos, casas de máquinas, oficinas, entre otros, siempre estuvieron entre los edificios más importantes de las ciudades. No tener una estación, por más modesta que fuese, era no ser parte de una Cuba que, hasta bien entrado el siglo XX, se movía sobre rieles.

En este sentido, el patrimonio ferroviario cubano es muy similar al británico y español, con los que se ha comparado en tanto no solo a su desarrollo histórico, sino también al acercamiento que académicos, instituciones o la legislación de cada uno. En Reino Unido, cuna del ferrocarril como lo conocemos a día de hoy, este fue un fenómeno inherente a su desarrollo como la primera nación industrializada de la historia. Desde su nacimiento fue apreciado por el adelanto tecnológico que significó tanto como por la huella que fue dejando en las comunidades que iba afectando y creando a su alrededor. Ello significó que, tras los cambios acaecidos sobre todo en el siglo XX, la conservación de los restos y huellas de este medio de transporte se convirtiera en una ambición y necesidad de estas comunidades, tanto como de los estudiosos del tema quienes desde la concepción de arqueología industrial como una nueva disciplina dentro de la historia e historia del arte, incluyeron al ferrocarril como miembro constituyente. De esta suerte, el desarrollo más reciente de la historia ferroviaria británica ha estado imbuido de este espíritu de conservación que no limita, sino que adecúa a las necesidades generales de este sistema, vivo y en expansión, a las del ferrocarril patrimonial.

El caso español tuvo un desarrollo diferente pero un resultado similar. El ferrocarril en España experimentó un desarrollo distinto al de los sistemas británico y cubano. Aunque sus inicios estuvieron vinculados al ferrocarril caribeño, del cual recibió conocimientos y experiencia a través de promotores peninsulares que importaron la idea de implementar un sistema similar en la metrópoli, el contacto de España con sus homólogos europeos y el de Cuba con Estados Unidos marcaron una diferencia significativa, especialmente en términos visuales y en la concepción de las infraestructuras. De hecho, el desarrollo del sistema ferroviario en España ha seguido una trayectoria similar al del Reino Unido, con la convergencia de varias empresas, su posterior unificación y la creación de entidades dedicadas a su protección y gestión. Aunque existen diferencias en cuanto a las iniciativas y el peso de las decisiones tomadas por las comunidades, ambos ejemplos comparten el objetivo de preservar la historia ferroviaria y un desarrollo, de aparición del fenómeno hasta su valoración como patrimonial con necesidad de protección, sin demasiados sobresaltos.

El caso cubano, en cuanto a una efectiva identificación del ferrocarril como parte integrante de su herencia cultural, ha seguido un camino más difícil. Actualmente, la conservación y gestión de este patrimonio descansan sobre figuras emanadas del Consejo Nacional de Patrimonio Cultural del Ministerio de Cultura. Ello presupone que los bienes

declarados patrimoniales sean protegidos y administrados por las entidades del Estado asignadas para ello, garantizando su integridad como herencia nacional. Sin embargo, los criterios aplicados para la determinación de qué es patrimonial son muy heterogéneos y responden a juicios muy dispares entre sí. Igualmente, no se han atendido a conceptos nítidos que regulen una actuación o estudios homogéneos. Tampoco se ha establecido al patrimonio ferroviario como una noción capaz de desprenderse de su nativo entorno de la industria azucarera, escenario que redundando solo en la protección de una porción, muy pequeña, de estos bienes. Por su parte, los estudios sobre el patrimonio industrial son muy incipientes, su radio de acción limitado y los preceptos implementados dispares y asociados a nociones fraccionadas. Ante esta situación es posible afirmar que el patrimonio ferroviario cubano, tan importante en la historia e identidad nacionales, se encuentra desamparado administrativa, legislativa y, aunque parece que ya un poco menos, también académicamente.

Este estudio, que se centró en la historia y características excepcionales del ferrocarril en la Isla desde su surgimiento en 1837 hasta 2022, contemplando como partes integrantes las líneas del ferrocarril, las estaciones de tren y las ciudades y bateyes azucareros asociados a este, pudo determinar sus peculiaridades y evaluar su estado actual. Este era uno de sus objetivos principales, poder, tras una revisión de los diferentes análisis sobre el tema en una variedad de campos (historia, economía, sociología, etc.); un trabajo de campo, según permitieran las posibilidades en la Isla; y una exploración de las actividades y planificación a futuro de las instituciones rectoras del sector en el país y su marco legal; determinar los aspectos que conforman su idiosincrasia y juzgar efectivamente su estado actual de protección. Ello conllevó la realización de un estudio en profundidad de los elementos que designamos como esenciales en su conceptualización, identificando sus rasgos distintivos a través de ejemplos concretos en estaciones y otros inmuebles, elementos de su infraestructura, los paisajes que creó y los diferentes colectivos humanos que le dieron forma.

De hecho, este esquema se siguió en el estudio de los tres ferrocarriles estudiados, resaltando puntos de convergencia y divergencia en su devenir histórico y características formales. Así pudo presentarse una imagen del ferrocarril cubano de acorde a los estudios y experiencias generadas por otros dos modelos, y aunar saberes y consideraciones dispersas en marco teórico y tipos de análisis, buscando, al menos, delinear una coherencia investigativa. Además, el análisis de los paisajes y colectivos humanos que

dieron forma a los ferrocarriles permitió obtener una visión completa de un fenómeno fracturado.

El siguiente objetivo planteado fue determinar el presente estado de sus estudios, conservación y gestión y cotejarlos, en perspectiva crítica una vez más, con los estándares europeos. En este sentido se hace necesario hacer una separación entre los esfuerzos académicos y la realización de proyectos. Mientras desde la academia y otros sectores afines se ha intentado buscar alternativas y soluciones de salvaguardia, además de rescatar del olvido histórico partes “menos conocidas”, estos esfuerzos no han sido traducidos al plano de la tutela. Del caso británico es reseñable como estudios, gestión y tutela suelen complementarse y el impulso de diferentes sectores hacia un mismo objetivo suelen fructificar en soluciones que no solamente contemplan la protección sino también en un recurso práctico, a veces con estrategias de reconocimiento económico, que ofrecen una salida sostenible. Los casos del Ecomuseo de Beamish o el Ironbridge Gorge son un excelente ejemplo de cómo puede ser completamente compatible la protección de un bien y su uso, siempre de acuerdo a los estándares y regulaciones para el patrimonio, puede convertirse en una fuente de ingresos que se revierta en su protección, creando un sistema circular que permita su supervivencia.

El caso español presenta también ejemplos de la imbricación necesaria entre las entidades estatales y especializadas con la academia o aquellos focos de creación y rescate de conocimiento. Esfuerzos como los Planes Nacionales del IPCE o las actividades llevadas a cabo por los institutos de patrimonio histórico, o sus homólogos, en las diferentes comunidades autónomas, han significado el estudio, valoración y rescate de bienes pertenecientes al universo ferroviario y su reactivación patrimonial, mostrando una relación más directa entre el ámbito académico y oficial de cuyo ejemplo pudiera beneficiarse el caso cubano, más cerca a esta metodología que a la del caso de Reino Unido.

Evidentemente, este objetivo concuerda con el siguiente, examinar ejemplos modélicos para establecer guías de actuación para la realidad caribeña. Ello pasó, obviamente, primero por un acercamiento a los estándares jurídicos de cada país en los aspectos concernientes a la protección del patrimonio cultural en general e industrial/ferroviario en particular, pues bajo su regulación es que pueden desarrollarse las diferentes iniciativas de gestión y tutela. De este tipo de análisis pudo extrapolarse una serie de rasgos que, si

bien son propios de cada nación, al menos en los casos europeos, presentan modos de hacer con rasgos comunes. Las regulaciones específicas en cada uno de los sistemas prevén no solo una protección integral del bien o los conjuntos de bienes en cuestión, sino que los reconocen como parte integrante de la cultura del país y, por ende, establece y regula la colaboración entre diferentes actores involucrados, como gobierno, instituciones académicas y sociedad civil. Del mismo modo, se descentraliza la gestión de los bienes y aunque se cuenta con un marco común, se permite a las instituciones regionales y locales un rango de acción acorde a sus necesidades, así como la creación de organismos especializados encargados de su conservación y promoción. Ello contrasta con la realidad cubana, donde el modelo centralizado ha frenado cualquier intención de renovación, subyugando el entorno cultural a un régimen jurídico de nociones rudimentarias y conceptos atrasados que, solo en los últimos dos años ha intentado regenerarse, pero sin lograr un cambio verdadero. Al menos no en las cuestiones necesarias para incluir la diversidad de expresiones que componen al ferrocarril patrimonial, como pueden ser los paisajes culturales o el componente humano que da forma a su memoria histórica.

Otro de los aspectos a señalar al que se le da cabida en la legislación pero que, además, ha sido desarrollado orgánicamente por los interesados e instituciones especializadas en la investigación y acción de la mano de la difusión. Así, se encontró que la exhibición y puesta en valor de estos patrimonios a través de museos, exposiciones, y rutas turísticas especializadas son estrategias exitosas para su preservación y generación de conciencia en la comunidad. Para España y Reino Unido estas opciones pasan por iniciativas de diversa índole y muchas veces diferentes, aunque el uso básico de museos y rutas plantea un horizonte común de posibilidades. Si bien esto también podría decirse del caso cubano, el escaso desarrollo y el punto de partida ineficiente y poco estudiado condiciona que las propuestas, si bien teóricamente son parecidas, no rebasen un esquema muy básico. El Museo Nacional del Ferrocarril de La Habana y el *National Railway Museum* comparten ser instituciones nacionales dedicadas al ferrocarril, con muestras permanentes de vehículos y maquinaria, además de señalética y recreaciones de ambiente, pero hasta ahí llegan las similitudes. El museo de La Habana es una institución estática, decadente en tanto no ofrece más solución que la de una exposición inmutable, mientras el caso británico brinda muchas más visiones del mundo del ferrocarril (recreaciones, implicación de la comunidad, relación con los trabajadores del sector, archivos) y se conecta con los más recientes estudios y propuestas a través de la comunidad científica

de la que forma parte a través de su relación con la Universidad de York y otros centros, además de ser él mismo un centro que propone investigaciones propias.

Quizá el objetivo más trillado que se ha planteado es la consulta de fondos archivísticos y bibliográficos, así como material disponible gracias a esfuerzos personales de interesados, en aras de contrastar los resultados obtenidos con la información publicada por medios académicos y no académicos. Si bien en el entorno de estudios español, o europeo en general, esto parecería una obviedad, como se ha señalado anteriormente, el caso cubano necesita de un estudio coherente que reuniera esta información y la pusiera al servicio de futuras investigaciones de manera lógica y explicada. Por ello, el rastro de información de estos tres patrimonios ha facultado al investigador encontrar esquemas de ordenación de la información que permite, al menos en un primer intento, hacer asequible esta información a un público más amplio y de un modo más sistemático. Además, el intentar acceder a información (escrita, visual, oral) que no se encuentra en medios tradicionales, como son los blogs, encuestas o entrevistas, en una suerte de ejercicio de rescate de la memoria que, en el caso cubano, abandonó el país, ha funcionado para rellenar algunos vacíos históricos. Si bien este es un camino recién abierto y que necesita aún de un tránsito que logre salvar estos conocimientos, consideramos que era de vital importancia para un estudio de este tipo. Y para el patrimonio ferroviario cubano en general.

El último de los objetivos específicos planteado, el diseño de un plan de difusión, intentaba cerrar satisfactoriamente el segundo objetivo general, realizar un estudio comparativo con políticas de conservación y difusión asentadas por los modelos español y británico y revertir positivamente este conocimiento en la protección del ferrocarril patrimonial cubano. Este esfuerzo significó que, además de plantear una solución a partir de lo aprendido mediante este acercamiento a los paradigmas europeos, se aplicara este conocimiento para evaluar el quehacer en la Isla. Ello resultó en un balance negativo para el modelo cubano, con carencias a todos los niveles, evidenciando un desarrollo muy incipiente en estudios, gestión y hasta el reconocimiento mismo del valor patrimonial del ferrocarril. Sin embargo, pudo señalarse también algunos ejemplos positivos que, al menos en el ámbito general de la conservación del patrimonio cultural, pudieran tomarse como un punto de partida para comenzar a establecer alternativas para el patrimonio ferroviario cubano. Así, fue posible crear un decálogo de buenas prácticas, recogiendo experiencias generalmente emanadas de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La

Habana, algunos ejemplos específicos que, sin estar declarados como tal, pueden ser estudiados como parte del patrimonio ferroviario, y contando con las redes y plataformas ya asentadas para la tutela del patrimonio cultural en Cuba. Entre estas propuestas se encuentran cuestiones presentadas con anterioridad como el establecimiento de conceptos comunes de trabajo y ejecución, pero también la ampliación del rango de actuación en las diferentes áreas y organismos involucrados, el libre acceso a la información y la revisión de las intervenciones, susceptibles a mejoras en la mayoría de los casos. Asimismo, la actualización de los modelos de gestión y tutela, creando una plataforma y directivas específicas para el patrimonio industrial y ferroviario y, como colofón, una estrategia de difusión que haga partícipe a la mayor parte de la sociedad cubana en las labores de protección de este patrimonio. Este decálogo busca, además de identificar las principales amenazas y desafíos que enfrenta la protección del patrimonio cultural en la Isla y proponer estrategias y recomendaciones para su conservación a largo plazo. Asimismo, pretende promover la conciencia y valoración del patrimonio cultural entre la población local y los visitantes, con el objetivo de fomentar su protección y preservación. En definitiva, tiene como propósito ofrecer una visión integral de la situación del patrimonio ferroviario en la Isla y establecer bases sólidas para su gestión adecuada y sostenible.

Este es un afán que podemos materializar, desde la posición de investigador, en un primer paso básico, un plan de difusión que aúna los saberes hasta el momento compendiados, proponiendo su divulgación a todos aquellos sectores que son decisivos para el patrimonio ferroviario y así, en una suerte de ciclo, poder impulsar la creación de nuevos conocimientos y acciones. Específicamente, dada la complejidad de la realidad cubana, se debe no solo utilizar los canales de comunicación ya abiertos por el sistema, sino también reactivar campañas que hayan probado alguna efectividad anteriormente y de este modo apelar al universo gnoseológico de los diferentes públicos meta, resultando así más asequible. Igualmente, en tanto este plan se diseña tanto para el público general y externo al fenómeno como para aquellas entidades decisoras encargadas de su tutela, se plantea la necesidad de crear vías de socialización del conocimiento intrainstitucionales y con las diferentes comunidades como una de las tareas capitales.

De este modo pueden resumirse los resultados más obvios de esta investigación, que apuntan a una necesidad inmediata de tomar acción sobre un patrimonio que a simple vista puede apreciarse en peligro pero que, analizando el recorrido y las acciones tomadas en favor de su protección en países con un mejor y más amplio entendimiento de la

significación del ferrocarril dentro de su herencia cultural, es aún más acuciante. Al ahondar en las diferentes aristas que componen el múltiple y complejo universo del patrimonio ferroviario, esta tesis ha podido no solo compilar lo que hasta el momento se ha producido intelectualmente sobre este, sino también las medidas, o su ausencia, para una adecuada tutela.

El estudio del patrimonio ferroviario cubano en perspectiva crítica y comparada revela un tapiz de historia, cultura y evolución socioeconómica. Esta investigación emprendió un recorrido integral en el tiempo, rastreando los orígenes, desarrollo, decadencia y esfuerzos de preservación en torno a este sistema. Al profundizar en registros de archivo, interactuar con protagonistas de su historia y examinar los restos físicos en uso, en ruinas o resguardados en museos o soluciones similares, este estudio ha arrojado luz sobre la intrincada interacción entre la infraestructura de transporte y las transformaciones sociales que facilitó y reflejó. El sistema ferroviario cubano, que alguna vez fue un símbolo de modernización y conectividad, surgió como un testimonio de las aspiraciones y ambiciones de una nación que busca integrar sus diversas regiones y recursos. La construcción de ferrocarriles facilitó el movimiento de personas, bienes e ideas, fomentando el crecimiento económico, el intercambio cultural y la expansión urbana. Los ferrocarriles se convirtieron en un conducto no sólo para el intercambio material sino también para la mezcla de identidades culturales, a medida que diferentes regiones se interconectaron de maneras sin precedentes, creando una realidad geográfica que pronto definió lo que se reconoce hoy como la nación cubana.

Sin embargo, el declive del sistema ferroviario cubano, influenciado por cambios geopolíticos, avances tecnológicos y prioridades económicas cambiantes, marca un capítulo triste en la historia de la Isla. Tanto por la aparición de nuevos medios de transporte, como por el desdén gubernamental de la “revolución”, los otrora prósperos ferrocarriles se enfrentaron al abandono, lo que los llevó al mal estado y a la ruina. Mientras en España y Reino Unido, una situación semejante (aunque nunca tan radical), llevó a un nuevo reconocimiento de la importancia histórica y cultural de los ferrocarriles, lo que impulsó esfuerzos de base e iniciativas gubernamentales para preservar y restaurar este patrimonio, con el apoyo de las diferentes comunidades; esta no ha sido, hasta la fecha, la realidad de Cuba.

Aun cuando se han logrado tan buenos resultados en cuanto a un estudio que pretendemos ha sido lo más minucioso posible, somos conscientes de sus limitaciones. El acceso a la información que solo las instituciones culturales y estatales cubanas poseen es en extremo restringido, y solo hemos podido utilizar una ínfima parte y nunca accediendo a los registros originales. También el trabajo de campo fue muy limitado, debido en gran parte a la situación de emergencia sanitaria vivida recientemente, y al difícil acercamiento a aquellas estructuras y sitios que no se encuentran protegidos, y algunos incluso estándolo, que son la gran mayoría. Sin embargo, confiamos que este sea solo un primer paso, y que la comunidad científica cubana e iberoamericana puedan servirse de esta investigación para crear nuevos estudios, estrategias y acercamientos a un patrimonio que tanto lo necesita. Específicamente, se hace perentorio un análisis histórico y formal de los bienes inmueble que aún quedan en pie en la Isla, estén en uso o no, que ayude a determinar, al menos, las características principales de los grupos de edificaciones pertenecientes a una compañía, territorio, arquitecto o comitente. De la misma manera, un examen antropológico de los bateyes y de estos en su relación con el ferrocarril se hace necesario no solo para revivir esta célula habitacional básica del país, sino su inserción como material de estudio para muchos otros ámbitos de la investigación académica y, a la larga, de la gestión patrimonial.

Tras este análisis de los resultados obtenidos consideramos válido retomar la hipótesis planteada en la introducción de esta tesis: el estudio de la historiografía del patrimonio ferroviario de Cuba, España y Reino Unido, junto al análisis de los diferentes niveles de protección y las soluciones aplicadas para su gestión y tutela, pueden ayudar a asentar en el ámbito cubano una noción de lo que es y significa esta herencia cultural, de acuerdo a los estándares internacionales. Al mismo tiempo, pueden arrojar luz sobre las deficiencias del modelo implementado en la actualidad y plantear soluciones, al menos aquellas al alcance del investigador, que ayuden a impulsar un cambio efectivo sobre un patrimonio hoy en peligro de desaparecer. Sobre el primer aspecto es evidente que es completamente viable el establecer en la nación caribeña un modelo, ajustado a sus características y necesidades, que permita poner los análisis y esfuerzos cubanos en la órbita internacional del patrimonio industrial en primer lugar, y sobre el ferrocarril específicamente, una vez firme la metodología.

Un estudio comparado de las dimensiones propuestas y ejecutadas ha traído a la palestra pública los avances, en varios campos, que se han sucedido en este ámbito, además de las

deficiencias que en planteamiento y ejecución han demostrado, no solo en los resultados obtenidos, sino en paralelo con similares iniciativas españolas y británicas. Si en los casos europeos se parte generalmente de una idea o proyecto que puede estar ligada a una institución o grupo de interesados, todo su accionar se encuentra regulado por las leyes del país y un marco de ejecución y gestión de acorde a este, estudios sobre el tema, los estándares internacionales y las necesidades específicas de cada región. Pero en el caso cubano, las iniciativas son siempre estatales, con poca o nula consideración de estudios académicos pertinentes y de las comunidades que puede afectar. Además, los ejemplos tanto de análisis como de ejecución denuncian la falta de una base sólida de trabajo, de conceptos poco claros en el universo de patrimonio ferroviario y de definiciones inexactas incluso de lo que se considera patrimonio industrial. Así, cabe señalar que un estudio comparado como el realizado puede ayudar a establecer lo que es y significa este patrimonio cultural en el contexto cubano.

La segunda parte de la hipótesis, enfocada en analizar críticamente el modelo cubano de gestión y tutela del ferrocarril patrimonial es casi el resultado natural del análisis anterior. Frente a soluciones más y mejor desarrolladas, la labor en la Isla es muy incipiente. Sin embargo, solo llegar a esta conclusión sin proponer alguna solución restaría valor al trabajo que la presente investigación ha realizado. Como se plantea también en esta hipótesis, un cambio realmente cierto solo puede venir de la mano de soluciones diseñadas para los resultados arrojados. Así, el decálogo de buenas prácticas y el plan de difusión propuestos pretenden ser parte de una respuesta que sabemos necesita ser mayor para revertir el estado actual del patrimonio ferroviario cubano, pero es al menos un comienzo.

La preservación del patrimonio ferroviario cubano no es simplemente un esfuerzo de conservación; es un testimonio de la resiliencia y la determinación de una sociedad que debe recordar y recordarse de honrar su pasado e integrarlo en su futuro. Los esfuerzos por restaurar locomotoras, rehabilitar estaciones y documentar historias orales no son actos aislados sino expresiones colectivas del compromiso de una nación para salvaguardar su identidad. Al comprometerse con el patrimonio ferroviario, los cubanos estarían reimaginando su conexión con la historia, forjando vínculos entre generaciones y fomentando un sentimiento de orgullo por su herencia compartida. Pero solo con acciones concretas, adecuada definición de nociones, asunción transdisciplinar del

problema y una concepción holística del fenómeno, podrá asegurarse la salvaguarda de este patrimonio en peligro de desaparición.

BIBLIOGRAFÍA

- Abad, J. M. (1999). La distribución de competencias entre el Estado y las Comunidades Autónomas en materia de patrimonio cultural histórico-artístico; Soluciones doctrinales. *Revista Española de Derecho Constitucional*, 55, 133–184.
- Acosta, R. (2022, septiembre 9). *Un invento para el transporte de la caña de azúcar en 1892 en Jagüey Grande*. Espacio Laical. <https://espaciolaical.net/articulo/un-invento-para-el-transporte-de-la-cana-de-azucar-en-1892-en-jaguey-grande/> (Consultado en 3 de noviembre de 2022)
- ADIF. (2022). *Estaciones con encanto*. Comunicación y Prensa.
- AECID. (2016). *Cooperación y Promoción Cultural; Una mirada a 2015*. Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo. https://issuu.com/publicacionesaecid/docs/memoria_culturales_2015_online (Consultado en 1 de junio de 2023)
- AFCB. (2022). *Sobre nosaltres*. <https://www.aafcb.cat/sobre-nosaltres/>
- Aguilar, I. (2001). La investigación sobre el Patrimonio Industrial. Una revisión bibliográfica. *Dossier. Universidad de Valencia*, 04, 169–186.
- AIA. (2022). *Our Mission*. The Association for Industrial Archaeology. <https://industrial-archaeology.org/about-us/> (Consultado en 5 de septiembre de 2022)
- Aladro, L. (2012). *Producto Turístico cultural integrado como forma de promoción de la ciudad de Santa Clara como caso de estudio* [Trabajo de Fin de Grado]. Universidad Centras “Marta Abreu” de Las Villas.
- Alea, J., y Manzini, R. (1998). El ferrocarril eléctrico Casablanca – Matanzas. Un museo viviente. In *Rescate, preservación y uso del patrimonio industrial: II Coloquio Latinoamericano. Resúmenes* (pp. 49–50). Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya.
- Aleaga, A. (2017). *Urbanismo y arquitectura del batey del central Mabay entre 1919 y 1959* [Trabajo de Fin de Grado]. Universidad de Holguín.

- Alegre, J. M. (2015). El patrimonio histórico español régimen jurídico de la propiedad histórica. *Anuario de La Facultad de Derecho de La Universidad Autónoma de Madrid*, 19, 213–251.
- Alepuz, M., y Socarrás, Á. (1998). El ferrocarril y la locomotora de vapor, bases del desarrollo de la industria azucarera del siglo XIX. Vigencia de la tracción en vapor en Cuba. In *Rescate, preservación y uso del patrimonio industrial: II Coloquio Latinoamericano. Resúmenes* (pp. 85–86). Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya.
- Allison, W., Murphy, S., y Smith, R. (2010). An Early Railway in the German Mines of Caldbeck. In G. Boyes (Ed.), *Early Railways 4: Papers from the 4th International Early Railways Conference 2008* (Vol. 4, pp. 52–69).
- Allotti, V. (2014). La liberalización de los ferrocarriles en Italia: entre las directivas europeas y la legislación nacional. *Revista Transporte y Territorio*, 10, 120–129.
- Almazán, O., Hurtado, A., y Marín, V. (1998). Creación del Museo de la caña de azúcar, como rescate y preservación del patrimonio azucarero cubano. In *Rescate, preservación y uso del patrimonio industrial: II Coloquio Latinoamericano. Resúmenes* (pp. 86–87). Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya.
- Alsina, X. (2021, August 28). Los misterios de la Torre de Yero. *Escambray*. <http://www.escambray.cu/2021/los-misterios-de-la-torre-de-yero/>
- Álvarez, M. (2008). Patrimonio industrial; Un futuro para el pasado desde la visión europea. *Apuntes*, 21(1), 6–25.
- Álvarez, M. (2018). XX Jornadas Internacionales de Patrimonio Industrial. *INCUNA Boletín Electrónico*, 9. <https://mailchi.mp/60e82ef22374/boletin-n-9-incuna> (Consultado en 17 de septiembre de 2022)
- Álvarez, R., y Espinosa, Y. (2008). Turismo y desarrollo local. Proyecto para convertir «Cocodrilo» en pueblo turístico sostenible en un área protegida de la Isla de la Juventud (Cuba). *Cuadernos de Turismo*, 22, 9–33.
- Alzina, X. (2022, septiembre 8). Regresa el tren turístico al Valle de los Ingenios. *Escambray*. <http://www.escambray.cu/2022/regresa-el-tren-turistico-al-valle-de-los-ingenios/> (Consultado en 6 de noviembre de 2022)

- Angelbello, T. (1998). San Isidro de los destiladeros: antiguo ingenio, futuro ecomuseo. In *Rescate, preservación y uso del patrimonio industrial: II Coloquio Latinoamericano. Resúmenes* (pp. 87–88). Museu de la Ciència i de la Tècnica.
- Antón, S. (2021, agosto 19). Patrimonio y modernidad en la Estación Central de Ferrocarriles de La Habana. *Granma*. <https://www.granma.cu/cuba/2021-08-19/patrimonio-y-modernidad-en-la-estacion-central-de-ferrocarriles-de-la-habana-19-08-2021-14-08-40> (Consultado en 24 de febrero de 2023)
- Arenas, C. (2017). Riotinto: el declive de un mito minero (1954-2003). *Revista de Historia Industrial*, XXVI (69), 109–142.
- Arévalo, J., y Miranda, R. (1998). Construcciones azucareras en Bayamo. Un estudio arqueológico. In *Rescate, preservación y uso del patrimonio industrial: II Coloquio Latinoamericano. Resúmenes* (p. 78). Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya.
- Argüelles, R. (2009). Una mirada al patrimonio industrial de Caibarién. *Arquitectura y Urbanismo*, 30(2–3), 70–77.
- Argüelles, R., Nápoles, S., y Sánchez, J. (1998). Desarrollo de la historia de la tenería de Caibarién. In *Rescate, preservación y uso del patrimonio industrial: II Coloquio Latinoamericano. Resúmenes* (p. 29). Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya.
- Arias, F., Batista, A., Palmero, R., y Hernández, K. (2023). Diseño de producto turístico-cultural en Cienfuegos-Cuba: la ruta de las artes. *Revista Saber, Ciencia y Libertad*, 18(1), 245–262.
- Arjona, M. (2003a). Informe de Cuba. In *Patrimonio Cultural e Identidad* (pp. 69–74). Ediciones Boloña.
- Arjona, M. (2003b). Inventario del Patrimonio Cultural, Experiencia de Cuba. In *Patrimonio Cultural e Identidad* (2da ed., pp. 90–95). Ediciones Boloña.
- Arjona, M., y Linares, J. (2003). La contribución de los museos en la formación científico-materialista de las masas. In *Patrimonio cultural e identidad* (pp. 25–32). Ediciones Boloña.

- Arnold, T., y McCartney, S. (2004). *George Hudson: The Rise and Fall of the Railway King: A Study in Victorian Entrepreneurship*. Burns y Oates.
- Arrazcaeta, R. (2001). Gabinete de Arqueología. *Boletín Gabinete de Arqueología*.
- Asamblea Nacional del Poder Popular (1977). *Ley No.1 Ley de protección al Patrimonio Cultural, Gaceta Oficial de la República de Cuba*.
- Asamblea Nacional del Poder Popular (1977). *Ley No.2 Ley de los Monumentos Nacionales y Locales*.
- Asamblea Nacional del Poder Popular (1979). *Ley No. 23 De Museos Municipales*.
- Asamblea Nacional del Poder Popular (2009). *Ley No. 106 Del Sistema Nacional de Museos de la República de Cuba*.
- Asamblea Nacional del Poder Popular (2022). *Proyecto Ley General de protección al Patrimonio Cultural y al Patrimonio Natural*.
- Asamblea Nacional del Poder Popular (2022). *Reglamento Proyecto Ley General de protección al Patrimonio Cultural y al Patrimonio Natural*.
- Asociación Europea de Vías Verdes. (1998). *Guía de buenas prácticas de vías verdes en Europa. Ejemplos de realizaciones urbanas y periurbanas*. Ibergráficas S.S.
- Association of Community Rail Partnerships. (2019). *Station adoption: a guide for the local community*. ACORP.
- Atarés, G., y Donatién, I. (1998). El Ingenio San Ildefonso, un sitio en extinción. In *Rescate, preservación y uso del patrimonio industrial: II Coloquio Latinoamericano. Resúmenes* (p. 88). Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya.
- Ayala, H. (2009). Turismo cultural y consumo cultural en viajes turísticos. Cuba y el Centro Histórico de La Habana. *Economía y Desarrollo*, 144(1), 154–185.
- Aycart, C. (2006). El programa español de vías verdes. In *IV Congreso de Historia Ferroviaria*. Fundación de Ferrocarriles Españoles.
- Ayuntamiento de Barcelona. (2020). *Estación de Francia*. Conoce BCN. https://www.barcelona.cat/es/conocebcn/pics/estacion-de-francia_92318092327.html (Consultado en 6 de junio de 2022)

- Ayuntamiento de Canfranc. (1999). *La Estación Internacional de Ferrocarril de Canfranc - Edificio histórico*. Canfranc, La Estación de Los Pirineos. https://www.canfranc.es/turismo_canfranc_pirineos.php?idRec=5 (Consultado en 3 de noviembre de 2022)
- Ayuntamiento de La Roda de Andalucía. (2022). *Museo del Ferrocarril*. Museos y Teatros. <http://www.larodadeandalucia.es/es/municipio/turismo/museos-y-teatros/> (Consultado en 6 de enero de 2023)
- AZCUBA. (2022). *Museos Azucareros*. Patrimonio Histórico Azucarero. <https://www.azcuba.cu/patrimonio-historico-azucarero/> (Consultado en 3 de noviembre de 2022)
- Azuaje, J. (2022, octubre 13). *¡Destruídas y abandonadas! Así están las líneas de tren en Cuba*. Cubanos Por El Mundo. <https://cubanosporelmundo.com/2022/10/13/destruidas-abandonadas-lineas-tren-cuba/> (Consultado en 5 de noviembre de 2022)
- Bastida, J. (2020a). *Depósito de Locomotoras de Valladolid*. Asociación Vallisoletana de Amigos Del Ferrocarril. <https://www.asvafer.es/?0=211> (Consultado en 10 de enero de 2023)
- Bastida, J. (2020b). *Participación de ASVAFER en ARyPA*. Asociación Vallisoletana de Amigos Del Ferrocarril. <https://www.asvafer.es/?0=64> (Consultado en 10 de enero de 2023)
- Bastida, J. (2020c). *Patrimonio Histórico Ferroviario de Valladolid*. Asociación Vallisoletana de Amigos Del Ferrocarril. <https://www.asvafer.es/?0=210> (Consultado en 10 de enero de 2023)
- Batey Jaronú se insertará en las propuestas turísticas de Camagüey*. (2021, junio 10). Buen Viaje a Cuba. <https://www.buenviajeacuba.com/noticia/batey-jaronu-se-insertara-en-las-propuestas-turist/> (Consultado en 6 de abril de 2022)
- Bayliss, D. A. (1981). *Retracing the first public railway*. Living History Publications.
- Beamish Museum. (2022). *Rowley Station*. <https://www.beamish.org.uk/explore-discover/rowley-station/> (Consultado en 10 de diciembre de 2022)

- Benítez, N., y López, R. (1998). Acciones y estrategias para la conservación sostenible de los sitios industriales del Valle de los Ingenios. In *Rescate, Preservación y uso del patrimonio industrial: II Coloquio Latinoamericano. Resúmenes* (pp. 3–4). Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya.
- Beruff, A. (1937). La conmemoración del Centenario del Ferrocarril. *Cuba Importadora e Industrial*, XII (140), 37–40.
- Bianchi, C. (2020, July 10). *El coche presidencial*. Radio Habana Cuba. <https://www.radiohc.cu/de-interes/caleidoscopio/228168-el-coche-presidencial-fotos> (Consultado en 12 de enero de 2022)
- Bideford Railway Heritage Centre. (2022). *Preservation History*. Bideford Railway Heritage Centre
- Biel, P. (2014). Protección, conservación y difusión del patrimonio ferroviario en Aragón. *Argensola*, 124, 61–88.
- Blackpool Transport Services. (2020). *Queen's Award for Voluntary Service*. Heritage Tram Tours. <https://blackpoolheritage.com/qavs/#> (Consultado en 10 de enero de 2023)
- Borrego, J. (2012, agosto 10). Ferrocarril Trinidad-Placetas: El ramal condenado. *Escambray*, 3–4.
- Borroto, D., Brito, I., Escuela, I., Hernández, Y., García, E., Garcés, R., y Borroto, D. (2017). El museo virtual del patrimonio industrial cubano (Cuba) como dinamizador de la cultura colectiva. *Revista Caribeña de Ciencias Sociales*. <http://www.eumed.net/rev/caribe/2017/02/museo.html> (Consultado en 22 de enero de 2019)
- Borroto, D., y Borroto, D. (2015). De ruinas a museos al aire libre. Preservación, reinterpretación y puesta en valor del patrimonio industrial de llanuras y alturas del nordeste de Las Villas (Yaguajay). *Taller Turismo, Patrimonio y Comunidad: Experiencias Para El Desarrollo Local*, 1–15.
- Bowles Railway. (2022). *Bowles Railway History*. <http://bowesrailway.uk/about-us/history/>

- Brayshay, M. (2000). The History and Practice of Britain's Railways: A New Research Agenda. *Journal of Transport Geography*, 4(8), 314–316.
- BRD. (2022). *BRDatabase; Complete British Locomotive Database 1923-1997*. <https://www.brdatabase.info/> (Consultado en 10 de abril de 2022)
- British Railways Board history*. (2006). The National Archives. The National Archives
- British Railways Board. (1963). *The Reshaping of British Railways* (Vol. 1). HM Stationery Office.
- Buqueras y Bach, I. (2019). *Fundación para la difusión y promoción del patrimonio mundial de España*. ADIPROPE. <https://adiprope.org/presentacion/> (Consultado en 8 de julio de 2022)
- Cabanes, A. (2013). Biblioteca Ferroviaria; La más completa biblioteca sobre conocimiento ferroviario en España. *Mi Biblioteca*, 35, 76–80.
- Cabrera, D. (2018). Los Museos Comunitarios en La Habana. *ICOFOM Study Series*, 46, 260–262.
- Calvo, A., Moreno, B., y Iglesias, A. (1998). CTE Otto Parellada (Tallapiedra): Patrimonio industrial. In *Rescate, preservación y uso del patrimonio industrial: II Coloquio Latinoamericano. Resúmenes* (p. 31). Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya.
- Calvo, M. (2019, May 12). *Coche Mambí o Coche Presidencial, patrimonio de los ferrocarriles*. Caleidoscopio. <https://www.radiohc.cu/de-interes/caleidoscopio/209089-coche-mambi-o-coche-presidencial-patrimonio-de-los-ferrocarriles#:~:text=Coche%20Mamb%C3%AD%20o%20Coche%20Presidencial%2C%20patrimonio%20de%20los%20ferrocarriles,-Editado%20por%20Mariaytext=El%20Coche%20ferroviario%20Mamb%C3%A9%20tambi%C3%A9n,Unidos%20en%20el%20a%C3%B1o%201900.> (Consultado en 12 de enero de 2022)
- Camazón, R. M. (2003). El cierre de líneas del ferrocarril en España: línea de Valladolid a Ariza (1895 - 1985). *III Congreso de Historia Ferroviaria*.

- Cambó y Batlle, F. (1918). *Elementos para el estudio del problema ferroviario en España* (Vol. 6). Ministerio de Fomento.
- Camejo, R., Espinosa, M., y Gómez, G. (2014). Batey azucarero del antiguo Central Sofía. Diagnóstico ambiental y su influencia en la calidad de vida. *Ciencia En Su PC*, 1, 61–73.
- Camping Valderrible. (2017). *Ciclo Rail en la Montaña Palentina, a un paso del camping*. Campingred Cantabria. <https://campingvalderredible.es/ciclo-rail-en-la-montana-palentina-a-un-paso-del-camping/> (Consultado en 10 de marzo de 2020)
- Capel, H. (2007). Ferrocarril, territorio y ciudades. *Biblio 3w; Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, XII (717). <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-717.htm> (Consultado en 4 de mayo de 2021)
- Caraballo, J. (2002, noviembre 20). *Monumento nacional cubano en peligro de desaparición*. Cubanet. <https://www.cubanet.org/htdocs/CNews/y02/nov02/21a4.htm> (Consultado en 23 de junio de 2021)
- Cárdenas, E. (2009). El patrimonio de la producción en la historiografía cubana. *Arquitectura y Urbanismo*, XXX (2–3), 6–12.
- Cárdenas, E. (2009). Identidad, continuidad y la arquitectura neocolonial. *Arquitectura y Urbanismo*, XXX (1), 40–45.
- Carrión, A. (Coord.). (2001). *Plan Nacional de Patrimonio Industrial*. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.
- Carrión, A. (Coord.). (2001). *Plan Nacional de Patrimonio Industrial*. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.
- Casanovas, E., y Echenagusia, V. (1998). El Valle de los Ingenios. Patrimonio industrial de la Humanidad. In *Rescate, preservación y uso del patrimonio industrial: II Coloquio Latinoamericano. Resúmenes* (pp. 54–55). Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya.
- Castañeda, V. (1946). *Los primeros ferrocarriles españoles (Intentos y realidades)*. Viuda de Estanislao Maestre.

- CCE (1991). *Directiva del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios.*
- CENCREM. (1998). *Rescate, preservación y uso del patrimonio industrial: II Coloquio Latinoamericano. Resúmenes.* Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya.
- CENCREM. (2008). *VII Congreso Internacional de Patrimonio Cultural: Salvaguarda y gestión. Palacio de Convenciones de La Habana, Cuba (del 17 al 21 de marzo del 2008).* Archivo Cubano.
http://www.archivocubano.org/habana/patrimonio_cultural_2008.html
 (Consultado en 7 de julio de 2022)
- CENCREM. (2011). *¿Qué es la Revista Patrimonio y Desarrollo?* Centro Nacional de Conservación, Restauración y Museología. <http://patrimonio-cencrem.blogspot.com/2011/11/que-es-la-revista-patrimonio-y.html> (Consultado en 10 de enero de 2023)
- Cepero, A. (1998). Evaluación de materiales para la proyección de la reutilización de un central azucarero. In *Rescate, preservación y uso del patrimonio industrial: II Coloquio Latinoamericano. Resúmenes* (p. 32). Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya.
- Cerro, Y. del, Hernández, C., Fernández, A., y Peña, Á. (1998). Estudio y propuesta para la creación de un museo de la industria azucarera en Rafael Freyre, Holguín. In *Rescate, preservación y uso del patrimonio industrial: II Coloquio Latinoamericano. Resúmenes* (pp. 89–90). Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya.
- CICEES. (2020). *Nosotros.* CICEES. <https://cicees.com/nosotros/> (Consultado en 10 de mayo de 2021)
- Ciclovia. (2021). *Cyvlows, ecowys and Ecopists.* Portugal Bicycle Roads. <https://www.ciclovia.pt/> (Consultado en 4 de abril de 2023)
- CIFVM. (2022). *Nuestra historia.* <https://www.vapormadrid.org/nuestra-historia/> (Consultado en 23 de junio de 2022)
- CIPDH. (2022). *Castillo de San Severino. Museo de la Ruta del Esclavo.* Memoria Situadas. Lugares de Memoria Vinculados a Graves Violaciones de Los Derechos

Humanos. <https://www.cipdh.gob.ar/memorias-situadas/lugar-de-memoria/castillo-de-san-severino-museo-de-la-ruta-del-esclavo/#:~:text=El%20Museo%20de%20la%20Ruta,que%20ilustran%20la%20%C3%A9poca%20esclavista> (Consultado en 10 de enero de 2023)

Cleto, M., Ramos, H., y Calzadilla, D. (2010). Impacto de la Tarea Álvaro Reynoso en la Comunidad de Senado. In *Universidad 2010; Séptimo Congreso Internacional de Educación Superior* (pp. 7–12).

Cliff, T. (2002). *The narrow gauge in Britain and Ireland*. Atlantic Publishers.

CNPC. (2009). *Manual sobre el trabajo técnico de los museos adscritos al Consejo Nacional de Patrimonio Cultural*.

CNPC. (2013a). *Armas; Instrucciones metodológicas para el inventario automatizado de bienes muebles*.

CNPC. (2013b). *Arqueología; Instrucciones metodológicas para el inventario automatizado de bienes muebles*.

CNPC. (2013c). *Artes Decorativas; Instrucciones metodológicas para el inventario automatizado de bienes muebles*.

CNPC. (2013d). *Artesanía; Instrucciones metodológicas para el inventario automatizado del patrimonio inmaterial*.

CNPC. (2013e). *Ciencias Naturales; Instrucciones metodológicas para el inventario automatizado de bienes muebles*.

CNPC. (2013f). *Comidas y bebidas tradicionales; Instrucciones metodológicas para el inventario automatizado del patrimonio inmaterial*.

CNPC. (2013g). *Documentos. Materiales Gráficos; Instrucciones metodológicas para el inventario automatizado de bienes muebles*.

CNPC. (2013h). *Documentos. Materiales Monográficos; Instrucciones metodológicas para el inventario automatizado de bienes muebles*.

CNPC. (2013i). *Documentos. Partitura Musical; Instrucciones metodológicas para el inventario automatizado de bienes muebles*.

- CNPC. (2013j). *Documentos. Publicaciones Seriadas; Instrucciones metodológicas para el inventario automatizado de bienes muebles.*
- CNPC. (2013k). *Escultura; Instrucciones metodológicas para el inventario automatizado de bienes muebles.*
- CNPC. (2013l). *Etnología. Cultural Material; Instrucciones metodológicas para el inventario automatizado de bienes muebles.*
- CNPC. (2013m). *Etnología Religiosa; Instrucciones metodológicas para el inventario automatizado de bienes muebles.*
- CNPC. (2013n). *Fiestas Populares; Instrucciones metodológicas para el inventario automatizado del patrimonio inmaterial.*
- CNPC. (2013o). *Grabaciones. Soporte y Obra; Instrucciones metodológicas para el inventario automatizado de bienes muebles.*
- CNPC. (2013p). *Historia; Instrucciones metodológicas para el inventario automatizado de bienes muebles.*
- CNPC. (2013q). *Introducción metodológica para la confección de la planilla del inventario de construcciones Art Deco.*
- CNPC. (2013r). *Numismática; Instrucciones metodológicas para el inventario automatizado de bienes muebles.*
- CNPC. (2013s). *Pintura y Dibujo; Instrucciones metodológicas para el inventario automatizado de bienes muebles.*
- CNPC. (2013t). *Sellos de correo; Instrucciones metodológicas para el inventario automatizado.*
- CNPC. (2013u). *Tradiciones orales; Instrucciones metodológicas para el inventario automatizado del patrimonio inmaterial.*
- CNPC. (2014). *Metodología del Modelo para el inventario de detección de los sitios naturales declarados o no declarados.*
- CNPC. (2015a). *Inventario Automatizado del Patrimonio Mural en Cuba.* Consejo Nacional de Patrimonio Cultural.

- CNPC. (2015b). *Inventario Automatizado del Patrimonio Mural en Cuba. Dossier: Base de datos*. Consejo Nacional de Patrimonio Cultural.
- CNPC. (2018a). *Instrucciones Metodológicas Inventario de Construcciones Conmemorativas*.
- CNPC. (2018b). *Estación de Ferrocarril de Cienfuegos*. Patrimonio Cultural, Consejo Nacional de Cuba. <https://web.archive.org/web/20180716105208/http://www.cnpc.cult.cu/patrimonio/706> (Consultado en 12 de agosto de 2019)
- CNPC. (2018c). *Ingenio Triunvirato*. Patrimonio Cultural. Consejo Nacional de Cuba. <http://www.cnpc.cult.cu/patrimonio/273> (Consultado en 12 de agosto de 2019)
- CNPC. (2018d). *La Demajagua*. Patrimonio Cultural. Consejo Nacional de Cuba. <http://www.cnpc.cult.cu/patrimonio/142> (Consultado en 12 de agosto de 2019)
- CNPC. (2018e). *Trasbordador de caña de Santo Domingo*. Patrimonio Cultural, Consejo Nacional de Cuba. <https://web.archive.org/web/20181108232056/http://www.cnpc.cult.cu/patrimonio/296> (Consultado en 12 de agosto de 2019)
- Comín, F., Martín, C., Muñoz, M., y Vidal, J. (1998). *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Comisión Nacional de Monumentos (1978) *Resolución No. 3, de 10 de octubre de 1978*
- Comisión Nacional de Monumentos (1981) *Resolución No. 37 Estación del Ferrocarril de Bejucal*.
- Comisión Nacional de Monumentos (1989) *Resolución No. 3A, del 15 de octubre de 1989*.
- Comisión Nacional de Monumentos (1990) *Resolución No. 75 Varias edificaciones*.
- Comisión Nacional de Monumentos (1990) *Resolución No. 82*.
- Comisión Nacional de Monumentos (1990) *Resolución No.82 del 30 de enero de 1990*.
- Comisión Nacional de Monumentos (1991) *Resolución No. 99, del 30 de diciembre de 1991*.

Comisión Nacional de Monumentos (1993) *Resolución No. 115 Área Delimitada del Antiguo Central Narcisa.*

Comisión Nacional de Monumentos (1996) *Resolución No. 130 Trasmordador de caña de Santo Domingo.*

Comisión Nacional de Monumentos (1999) *Resolución No. 159, Sitio histórico donde fue asesinado Jesús Menéndez en la Estación de Ferrocarriles de Manzanillo.*

Comisión Nacional de Monumentos (2000) *Resolución No. 172 Batey del antiguo Central Cunagua.*

Comisión Nacional de Monumentos (2001) *Resolución No. 176 Terminal Ferroviaria de Morón, Ciego de Ávila.*

Comisión Nacional de Monumentos (2004) *Resolución No. 002/2004, del 30 de enero de 2004.*

Comisión Nacional de Monumentos (2004) *Resolución No. 192 Zona de Valor Histórico Cultural del Batey del Central Guatemala, antiguo Preston.*

Comisión Nacional de Monumentos (2004) *Resolución No. 2 de 30 de enero de 2004.*

Comisión Nacional de Monumentos (2007) *Resolución No. 202 Sistema de Acueductos de La Habana.*

Comisión Nacional de Monumentos (2007) *Resolución No. 203, Planos Incluidos de Pinares de Mayarí. Holguín.*

Comisión Nacional de Monumentos (2008). *Resolución No. 5, de 29 de septiembre de 2008.*

Comisión Nacional de Monumentos (2009) *Resolución No. 05, del 9 de noviembre de 2009.*

Comisión Nacional de Monumentos (2012) *Resolución No. 16/2012 del 20 de noviembre de 2012.*

Comisión Nacional de Monumentos (2012) *Resolución No. 5 de 10 de diciembre de 2012.*

Comisión Nacional de Monumentos (2013) *Resolución No. 01 de 7 de marzo de 2013.*

Comisión Nacional de Monumentos (2014) *Resolución No. 07 de 18 de julio de 2014.*

- Community Railway Network. (2022). *Empowering communities to engage with rail*. About Us. <https://communityrail.org.uk/about-us/> (Consultado en 14 de agosto de 2022)
- Comunidad Autónoma de Andalucía. (2008). *Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía*.
- Comunidad Autónoma de Aragón. (1999). *Ley 3/1999, de 10 de marzo, del Patrimonio Cultural Aragonés*.
- Conde, L. (2023, May 2). *Patrimonio cultural y turismo, binomio inseparable para Cuba*. Presidencia y Gobierno de Cuba. <https://www.presidencia.gob.cu/es/noticias/patrimonio-cultural-y-turismo-binomio-inseparable-para-cuba/> (Consultado en 8 de julio de 2023)
- Congreso de los Diputados (1994). *Plan Director de Infraestructura*.
- Consejería de Cultura y Deporte. (2013). *Catálogo Bibliográfico de Patrimonio Industrial de Andalucía; Biblioteca del IAPH*. Junta de Andalucía.
- Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico. (2018). *Anteproyecto de Ley por el que se modifica la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, de Patrimonio Histórico Andalucía*.
- Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico. (2022). *Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*. <https://www.juntadeandalucia.es/organismos/iaph/estructura/transparencia/informacion-institucional-organizativa/mision-vision-valores.html> (Consultado en 23 de enero de 2023)
- Consejería de Fomento y Vivienda. (2018). *Patrimonio Industrial de Andalucía. Minas, fábricas y obra pública. Portafolio fotográfico*. Junta de Andalucía.
- Consejería de Fomento, A. del T. y V. (2008). *La Junta de Andalucía y la Fundación de Ferrocarriles recuperan la historia del ferrocarril en Andalucía*. Noticias. https://www.aopandalucia.es/principal.asp?alias=not_busyt=5yid=3743 (Consultado en 12 de agosto de 2019)
- Consejo de Estado de la República de Cuba (1983). *Decreto No.118/1983. Reglamento para la ejecución de la Ley de protección al Patrimonio Cultural*.

- Consejo de Estado de la República de Cuba (1993) *Decreto Ley 143*.
- Consejo de Estado de la República de Cuba (2001). *Decreto Ley No.147, De la reorganización de los Organismos Administración Central del Estado*.
- Consejo de Estado de la República de Cuba (2015). *Decreto-Ley No. 331 De las zonas con regulaciones especiales*.
- Consejo de Europa. (2019). *Ruta europea del patrimonio industrial*. Itinerarios Culturales. <https://www.coe.int/es/web/cultural-routes/european-route-of-industrial-heritage> (Consultado en 20 de mayo de 2021)
- Cornolò, G. (1990). *Una leggenda che corre: breve storia dell'elettrotreno e dei suoi primati ETR. 200 ETR. 220 ETR. 240*. ETR Editrice Trasporti su Rotaie.
- Corresponsal La Robla. (2006, febrero 14). Otras formas de dar ejemplo. *Diario de León*. <https://www.diariodeleon.es/articulo/provincia/otras-formas-dar-ejemplo/20060214010000819398.html> (Consultado en 29 de octubre de 2021)
- Corvea, D. (1998). Los ingenios de la villa de Sancti Spiritus hasta 1879. In *Rescate, preservación y uso del patrimonio industrial: II Coloquio Latinoamericano. Resúmenes* (p. 90). Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya.
- Coto, L., Pancorbo, J., y Soto, A. (2013). El patrimonio industrial un nuevo producto turístico para la ciudad de Matanzas. *Retos Turísticos*, 12(3), 1–13.
- Courtenay, P. (2009). *Blackpool Tramway: Introduction*. The Trams. <https://www.thetrams.co.uk/blackpool/> (Consultado en 10 de noviembre de 2021)
- Cruz, D. (2009). La vivienda en el batey azucarero del oriente cubano. *Arquitectura y Urbanismo*, XXX (2–3), 44–51.
- Cruz, D. (2013). La vivienda de madera en el Oriente de Cuba, 1900-1930. *Anales Del Museo de América*, XXI, 194–211.
- Cruz, N., y Lam, Y. (2020). Potencialidades para el turismo cultural. El caso de La Habana. *Estudios y Perspectivas En Turismo*, 29(4), 1197–1214.
- Cuadros, F. (Coord.), Cuéllar, D. (Coord.), y Leto, R. (Coord.). (2009). *El segundo impulso ferroviario en Andalucía (1880-1940) documentos e historia*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

- Cuba, Y., y González, L. (2012). Estudio del estado de los Puentes en la Carretera Central en su travesía por la provincia de Matanzas. *Revista de Arquitectura e Ingeniería*, 6(2), 1–18.
- Cubadebate. (2023, March 28). *Turismo cubano analiza debilidades y fortalezas de cara al año 2023*. Cubadebate. <http://www.cubadebate.cu/noticias/2023/03/28/turismo-cubano-analiza-debilidades-y-fortalezas-de-cara-al-ano-2023/> (Consultado en 21 de febrero de 2022)
- Cuéllar Villar, D. (2009). Y Stephenson dijo no: Los capitales británicos en los ferrocarriles españoles. *V Congreso de Historia Ferroviaria*.
- Cuéllar, D. (2010). Transportes y Patrimonio Histórico: la herencia de la Revolución Industrial. *Áreas. Revista Internacional de Ciencias Sociales*, 29, 61–71.
- Cuéllar, D. (2015). La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en las décadas de 1920 y 1930. *Revista de Historia Industrial*, 3(60), 137–171.
- Cuéllar, D. (2017). Vías al patrimonio: el cierre de las líneas ferroviarias en España y su puesta en valor. *TST Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 34, 12–34.
- Cuéllar, D. (Coord.), y Leto, R. (Coord.). (2008). *La construcción de las primeras líneas ferroviarias en Andalucía (1851-1880)*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Cuéllar, D., y Martínez-Corral, A. (2021). Metodología y práctica para un inventario de viviendas ferroviarias de nueva construcción en España (1939-1990). *TST, Transporte, Servicio y Telecomunicaciones*, 44, 126–151.
- Cuéllar, D., y Sánchez, A. (2008). *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*.
- Cuesta, A., Serrano, F., y Almaguer, Y. (2005). Los Planos Inclinaos de Pinares de Mayarí, una obra minera a valorar como un sitio del patrimonio geólogo-minero de nuestro país. In *II Taller Nacional de Patrimonio Geológico Minero Metalúrgico* (pp. 2–12). Instituto Superior Minero-Metalúrgico Dr. Antonio Núñez Jiménez.
- Curbelo, J., y Díaz, E. (2018). *Las ruinas cubanas de la United Fruit Company*. Connectas. <https://www.connectas.org/ruinas-cubanas-de-la-united-fruit-company-azucareros/> (Consultado en 10 de mayo de 2019)

- Currás, R., García, A., y Lara, M. de. (1998). Formas de hábitat asociadas a la industria azucarera. Valle de los Ingenios, Trinidad. In *Rescate, preservación y uso del patrimonio industrial: II Coloquio Latinoamericano. Resúmenes* (pp. 91–92). Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya.
- Dartmouth Steam Railway. (2022). *Our history*. Dartmouth Steam Railway and River Boat Company. <https://www.dartmouthrailriver.co.uk/history> (Consultado en 10 de abril de 2022)
- Davies, H. (1975). *George Stephenson: A Biographical Study of the Father of the Railways on the Occasion of the 150th Anniversary of the Opening of the World's First Public Railway, the Stockton and Darlington 1825-1975 Including an Account of Railway Mania and a Consideration of Stephensonia Today*. Weidenfeld and Nicolson.
- Delgado, A., Campos, Á., y Fiñana, F. (2004). La recuperación del patrimonio ferroviario llevada a cabo por Fundación Río Tinto. Cuenca minera de Riotinto (Huelva). *De Re Metallica*, 8, 19–28.
- Déniz, A., Salgado, L., y Perón, E. (2020). Procedimiento para evaluar la gestión del Conjunto Patrimonial Jaronú en pos de la sostenibilidad territorial. In *Factores críticos y estratégicos en la interacción territorial desafíos actuales y escenarios futuros*. (pp. 1003–1018). Universidad Nacional Autónoma de México.
- Department of Transport. (2010). *Safeguarding our railway heritage*. The National Archives. <https://webarchive.nationalarchives.gov.uk/ukgwa/20130410151935/http://www.dft.gov.uk/rhc/> (Consultado en 8 de febrero de 2019)
- Department of Transport. (2022). *Community rail partnerships and accreditation status*. Guidance. https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1079234/community-rail-partnerships-authorities-and-accreditation-status.csv/preview (Consultado en 17 de junio de 2023)
- Dewell, M. (2022). *About the Website*. UK y Ireland Heritage Railways. <http://www.heritage-railways.com/about.php> (Consultado en 25 de mayo de 2022)

- Diario de Cuba. (2022, abril 3). *Desaparece en Sancti Spiritus una locomotora declarada Patrimonio Cultural de la Nación*. Diario de Cuba. https://diariodecuba.com/cuba/1649004579_38564.html (Consultado en 5 de mayo de 2022)
- Diario de las Américas. (2022, octubre 7). Incendio en la estación del tren de Hershey, en Matanzas. *Diario de Las Américas*.
- Díaz, M. (1998). La industria azucarera en Puerto Príncipe, su desarrollo en la época colonial. Tipología arquitectónica y urbanismo. In *Recate, preservación y uso del patrimonio industrial: II Coloquio Latinoamericano. Resúmenes* (pp. 92–93). Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya.
- Díaz, R. (2013). *Propuesta de un Parque Temático en los Planos Inclinados de Pinares de Mayarí* [Trabajo de Fin de Grado]. Instituto Superior Minero - Metalúrgico Dr. Antonio Núñez Jiménez.
- Díaz, V., y Ochoa, C. (2021). Turismo industrial: su potencialidad en el destino Holguín, Cuba. *Estudios Turísticos*, 221, 113–118.
- Diène, D., M'Bokolo, E., Dodson, H., Martínez-Montiel, L. M., Tolentino Dipp, H., Meillassoux, C., y Sala-Molins, L. (1997). *La ruta del esclavo*. UNESCO.
- Divall, C. (1996). *Technical change and railway systems* (No. 852781; Working Papers in Railway Studies).
- Divall, C. (2007). *What happens if we think about railways as a kind of consumption? Towards a new historiography of transport and citizenship in early-twentieth-century Britain* (No. 1179; Working Papers in Railway Studies).
- Divall, C., y Revill, G. (2005). *Cultures of transport: representation, practice and technology* (No. 852776; Working Papers in Railway Studies).
- Donet, L. (2013). *El ferrocarril Carcaixent - Dénia. Historia y patrimonio* [Master Historia del Arte y Cultura Visual]. Universitat de Valencia.
- Eames, A. (2022, julio 7). Best heritage railways in the UK. *The Times*. <https://www.thetimes.co.uk/travel/destinations/uk/best-heritage-railways-in-the-uk> (Consultado en 23 de enero de 2023)

- EFE. (2022, marzo 9). *MOP y EFE dan el vamos a plan nacional “Vías verdes” que buscar recuperar cerca de 1.300 km de red ferroviaria en desuso*. Trenes de Chile. <https://www.efe.cl/mop-y-efe-dan-el-vamos-a-plan-nacional-vias-verdes-que-buscar-recuperar-cerca-de-1-300-km-de-red-ferroviaria-en-desuso/> (Consultado en 15 mayo de 2022)
- ELAICAL. (2022, septiembre 9). *Un invento para el transporte de la caña de azúcar en 1892 en Jagüey Grande*. Espacio Laical. <https://espaciolaical.net/articulo/un-invento-para-el-transporte-de-la-cana-de-azucar-en-1892-en-jaguey-grande/> (Consultado en noviembre 5 de 2022)
- Ellis, C. (1968). *The pictorial encyclopedia of railways*. Crown Publisher.
- Empresa de Telecomunicaciones de Cuba S.A. (2023). *Planes, bolsas y paquetes*. Personas. <https://www.etcusa.cu/es/paquetes-bolsas> (Consultado en 8 de julio de 2023)
- Estación de Villanueva*. (2013). Arquitectura Cuba. <http://www.arquitectura-cuba.blogspot.com> (Consultado en 13 de diciembre de 2018)
- Euronews. (2021, junio 18). *Renace la estación de trenes de La Habana*. Youtube. <https://www.youtube.com/watch?v=Gdd6W7RfrVM> (Consultado en 10 de mayo de 2019)
- Europa Nostra. (2020). *A catalogue of good practices*. European Union.
- Explorer Channel. (2021, March 13). *Viajé en uno de los trenes a vapor más antiguos de Cuba. Caibarien*. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=MdTJJosjzII> (Consultado en 14 de mayo de 2021)
- Fajas, A. (1858, June 7). Los ferro-carriles de España y el señor Salamanca. *La Corona*, 5.
- Falconer, K. (2006). The industrial heritage in Britain – the first fifty years. *La Revue Pour l’histoire Du CNRS*, 14, 1–12.
- FAO. (2014). *Plantilla de buenas prácticas*. Nota Conceptual Externa. <http://www.fao.org/3/ap784s/ap784s.pdf> (Consultado en 22 de junio de 2023)

- Faria, D., Prohenza, G., Soto, M., y Vidal, M. (1998). Características arquitectónicas del sistema productivo en Santiago de Cuba. In *Rescate, preservación y uso del patrimonio industrial: II Coloquio Latinoamericano. Resúmenes* (p. 9). Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya.
- Febles, M. (2021, diciembre 26). Alegría y retos por asumir en el centenario del batey Jaronú. *Granma*. <https://www.granma.cu/cuba/2021-12-26/alegria-y-retos-por-asumir-en-el-centenario-del-batey-jaronu> (Consultado en 3 de febrero de 2022)
- Feilden, B., y Jokilehto, J. (2003). *Manual para el manejo de los sitios del Patrimonio Cultural Mundial*. ICCROM.
- Fernández, G., y Góngora, Y. (2016). La arquitectura doméstica: una mirada desde el batey Delicias (Cuba). *Arte y Ciudad - Revista de Investigación*, 10, 187–204.
- Fernández, J. (2003, May 19). *Ferrocarril minero Bilbao - La Robla*. Asociación Burgalesa de Amigos Del Ferrocarril. <http://www.abuaf.com/robla/index.htm> (Consultado en 28 de mayo de 2019)
- Fernández, J. (2009). El proceso de elaboración del Estatuto Ferroviario de 1924: del proyecto inicial de Gil Clemente al «Proyecto Mayandía». *Icade. Revista Cuatrimestral de Las Facultades de Derecho y Ciencias Económicas y Empresariales*, 77, 59–92.
- Fernández, N. (2017, octubre 19). El Museo Azucarero en la vida del batey Constancia. *Vanguardia*. <http://www.vanguardia.cu/villa-clara/10066-el-museo-azucarero-en-la-vida-del-batey-constancia> (Consultado en 10 de mayo de 2019)
- Fernández, Y. (2021, June 9). *Atractiva propuesta para legendario batey de Camagüey*. Radio Reloj. <https://www.radioreloj.cu/noticias-radio-reloj/vision-paises/attractiva-propuesta-para-legendario-batey-de-camaguey/> (Consultado en 9 de marzo de 2022)
- Ferreira, P. (2013). El proceso ferroviario en Andalucía: en el espacio leemos el patrimonio. In *El patrimonio industrial en el contexto histórico del franquismo 1939-1975 territorios, arquitecturas, obras públicas, empresas, sindicatos y vida obrera. VI congreso sobre patrimonio industrial y la obra pública en España* (pp. 95–100). TICCIIH España.

- Ferreira, P. (2014). El paisaje ferroviario. Miradas geoexperimentales. In M. D. Palazón y M. López (Eds.), *Actas de las III Jornadas de Patrimonio Industrial Activo (celebradas en Murcia, 15-16 noviembre 2013)* (pp. 74–83). Jóvenes vinculados al Patrimonio Industrial.
- Ferreira, P. (2015). Sistema de información del patrimonio ferroviario en Andalucía. In *Seminario Internacional Sevilla-São Paulo; Enseñanza y aprendizaje en arquitectura y urbanismo; metodologías y herramientas de investigación* (p. 19). Universidad de Sevilla.
- Ferreira, P. (2022). *Patrimonio industrial transfronterizo en la Eurociudad del Guadiana: documentación y desarrollo de estrategias para un turismo sostenible. [PITGUADIANA]*. Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico.
- Ferromedia. (2022). *Trenes históricos y turísticos para recorrer España*. Viajar En Tren. <https://www.viajarentren.net/espana/trenes-turisticos/> (Consultado en 6 de enero de 2023)
- FFE (2022i). *Programa Vías Verdes. ¡Vive La Vía!* https://www.viasverdes.com/programa_vv/principal.asp (Consultado en 28 de abril de 2023)
- FFE. (2002). El Ferrocarril Alar-Santander, 14 años de construcción y 22 de vida independiente. *Vía Libre; La Revista Del Ferrocarril*. <https://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=1135yys=hist> (Consultado en 26 de mayo de 2019)
- FFE. (2004). *El depósito de locomotoras de Valladolid, catalogado como bien protegido*. Vía Libre. <https://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=1130yys=hist> (Consultado en 10 de mayo de 2020)
- FFE. (2006, febrero 9). Publicado el libro “Inventario de túneles ferroviarios de España.” *Vía Libre, La Revista Del Ferrocarril Desde 1964*. <https://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=267> (Consultado en 10 de mayo de 2020)
- FFE. (2007, diciembre 27). *Cuba festeja el 170 aniversario de la llegada del ferrocarril*. Vía Libre. <https://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=1235> (Consultado en 10 de mayo de 2020)

- FFE. (2008). Transferencia de la Buena Práctica “Programa español de Vías Verdes” a otras regiones del mundo (México, Portugal, Italia). ACTUALIZACIÓN. In *VIII UN International Award for Best Practice* (pp. 297–304). UN Habitat.
- FFE. (2016). *Plan de identificación, protección y puesta en valor del Patrimonio Histórico Cultural Ferroviario*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. https://www.ffe.es/patrimonio/pdf/Plan_PHCF.pdf (Consultado en 5 de noviembre de 2019)
- FFE. (2016a). *Plan de identificación, protección y puesta en valor del Patrimonio Histórico Cultural Ferroviario*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. https://www.ffe.es/patrimonio/pdf/Plan_PHCF.pdf (Consultado en 10 de mayo de 2020)
- FFE. (2016b, mayo 11). *Proyecto para un Museo Ferroviario en Andalucía*. Vía Libre. <https://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=19976> (Consultado en 10 de mayo de 2020)
- FFE. (2018). *Las Vías Verdes españolas cumplen 25 Años en 2018*. ¡Vive La Vía! <https://www.viasverdes.com/25Anios/principal.asp> (Consultado en 10 de mayo de 2020)
- FFE. (2022a). *Archivo Histórico Ferroviario*. Museo Del Ferrocarril de Madrid. <https://www.museodelferrocarril.org/archivoybiblioteca/archivo.asp> (Consultado en 6 de junio de 2022)
- FFE. (2022b). *Biblioteca Ferroviaria*. Museo Del Ferrocarril de Madrid. <https://www.museodelferrocarril.org/archivoybiblioteca/biblioteca.asp> (Consultado en 6 de junio de 2022)
- FFE. (2022c). *Biblioteca y Archivo Histórico*. Museo Del Ferrocarril de Cataluña. <https://museudelferrocarril.org/es/documentacion/biblioteca-y-archivo.asp> (Consultado en 6 de junio de 2022)
- FFE. (2022d). *Centros de Patrimonio Ferroviario / Museos*. Que Visitar. <https://www.tourail.com/quevisitar.asp?cat=Centros%20de%20Patrimonio%20Ferroviario&tem=Museos&page=1> (Consultado en 6 de junio de 2022)
- FFE. (2022e). *Docutren*. <http://www.docutren.com/> (Consultado en 18 de mayo de 2021)

- FFE. (2022f). *El Museo del Ferrocarril de Madrid se incorpora a la Red Digital de Colecciones de Museos de España*. Noticias de La Fundación. <https://ffe.es/noticias/noticia.asp?id=1538> (Consultado en 28 de abril de 2023)
- FFE. (2022g). *El tren de la fresa*. Tren de La Fresa. <https://trendelafresa.es/> (Consultado en 6 de junio de 2022)
- FFE. (2022h). *Fuentes Orales: La voz del tren*. Museo Del Ferrocarril de Madrid. <https://www.museodelferrocarril.org/archivoybiblioteca/FuentesOrales.asp> (Consultado en 28 de abril de 2023)
- FFE. (2022j). *Recursos educativos*. Museo Del Ferrocarril de Madrid. <https://www.museodelferrocarril.org/educacion/actividades.asp> (Consultado en 28 de abril de 2023)
- FFE. (2022k). *Vías Verdes*. Fundación de Los Ferrocarriles Españoles. <https://www.ffe.es/viasverdes/> (Consultado en 28 de abril de 2023)
- Fiallo, E., y González, C. (1998). Conservación y rehabilitación de un conjunto industrial para un centro de adiestramiento. In *Rescate, preservación y uso del patrimonio industrial: II Coloquio Latinoamericano. Resúmenes* (pp. 19–20). Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya.
- Figueredo, O., y Pérez, I. (2019, febrero 6). *Moderna Estación Central de Ferrocarriles por los 500 de La Habana*. Cubadebate. <http://www.cubadebate.cu/especiales/2019/02/06/moderna-estacion-central-de-ferrocarriles-por-los-500-de-la-habana-fotos-y-video/> (Consultado en 6 de abril de 2021)
- Figueredo, O., y Pérez, I. (2021, mayo 11). *Estación Central de Ferrocarriles: ¿Ya viene el tren?* Cubadebate. <http://www.cubadebate.cu/especiales/2021/05/11/estacion-central-de-ferrocarriles-ya-viene-el-tren/> (Consultado en 8 de julio de 2022)
- Fondazione FS Italiane. (2022). *I nostri treni Pietrarsa Express*. Esplora Il Museo.
- Forsythe, R. (2000). *Is collecting railway ephemera an archaeological task?* (No. 852777; Paper for the IRS Research Workshop on “Railway Ephemera”, 13 December 2000).

- Fraguas, R. (2013, mayo 21). El padre republicano del gran túnel. *El País*.
https://elpais.com/ccaa/2013/05/20/madrid/1369079545_483374.html
 (Consultado en 28 de abril de 2023)
- Fujii, H. (2021, May 11). Railways in the UK and Japan: Heritage tourism focus. *Open Access Government*.
- Fundación Juanelo Turriano. (2013). *Creación y objetivos*. Presentación Juanelo Turriano.
<https://www.juaneloturriano.com/creacion-y-objetivos> (Consultado en 8 de febrero de 2019)
- Fundación Santa María la Real, Ciudades Patrimonio de la Humanidad - España UNESCO, y Ministerio de Cultura y Deportes. (2021). *Catálogo de buenas prácticas de gestión en materia de Patrimonio Mundial*. Ministerio de Cultura y Deportes.
- FUPIA. (2018). *Memoria. Dossier FUPIA 2009-18*. Fundación Patrimonio Industrial de Andalucía.
- FUPIA. (2022a). *Nuestra Historia*. La Fundación. <http://www.fupia.es/nuestra-historia/>
 (Consultado en 3 de septiembre de 2022)
- FUPIA. (2022b). *Origen y objetivos*. La Fundación. <http://www.fupia.es/la-fundacion/origen-y-objetivos/> (Consultado en 3 de septiembre de 2022)
- Galán, J. F. (2015, March 21). Hallan en Arnao los restos de la primera línea de ferrocarril que hubo en España. *El Comercio*. <https://www.elcomercio.es/asturias/mas-concejos/201503/21/hallan-arnao-restos-primera-20150321004712-v.html?ref=https%3A%2F%2Fes.wikipedia.org%2F> (Consultado en 22 de octubre de 2021)
- García, A. (2011). Julio Sagebien, arquitecto de Matanzas, ingeniero de Cuba. *Arquitectura y Urbanismo*, XXXII (1), 28–39.
- García, A., y Molina, J. (2019). Compilación del Patrimonio Azucarero en la Habana a partir de los inventarios de la Ruta del Esclavo y las Locomotoras a Vapor en la provincia La Habana. In *IX Encuentro de Patrimonio Histórico Azucarero; Provincia La Habana* (pp. 2–31). Consejo Nacional de Patrimonio Cultural.

- García, E. (2015, junio 11). *No hay tren para Bejucal y Los Palos*. Cubanet. <https://www.cubanet.org/mas-noticias/no-hay-tren-para-bejucal-y-los-palos/?print=print> (Consultado en 19 de septiembre de 2018)
- García, J. (2014). La labor museológica de la Revolución cubana y el proceso de transformación en la proyección social de los museos en Cuba. *Intervención*, 9, 65–75.
- García, J., Jiménez, M., y Cuéllar, D. (2004). *Inventario de puentes ferroviarios de España*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- García, M. (2018). Los Museos Cubanos en los primeros años de la Revolución. *ICOFOM Study Series*, 46, 280–282.
- Gascón, D., y Noa, D. (2020). El turismo en el desarrollo de las zonas rurales: el caso del Municipio de Bolivia. In A. Ortega (Ed.), *El patrimonio cultural en la provincia de Ciego de Ávila (Cuba). Análisis de ida y vuelta* (pp. 353–379). Universidad Internacional de Andalucía.
- Generalitat de Catalunya. (1993). *Ley 9/1993, de 30 de septiembre, del Patrimonio Cultural Catalán*.
- Generalitat Valenciana. (2014). *Estación del Norte*. Inventario General Del Patrimonio Cultural Valenciano. <https://ceice.gva.es/es/web/patrimonio-cultural-y-museos/bics> (Consultado en 5 de mayo de 2022)
- Gijón. (2022). *Visitas y actividades*. Museo Del Ferrocarril de Asturias. <https://www.gijon.es/es/directorio/museo-del-ferrocarril-de-asturias> (Consultado en 3 de septiembre de 2022)
- Gilchrist, A. (2009). *History of engineering research on British Railways* (No. 10; Institute of Railway Studies Working Papers).
- GLIAS. (2022). *Greater London Industrial Archaeology Society*. <http://www.glias.org.uk/> (Consultado en 19 de junio de 2022)
- Gobierno de Camagüey. (2019, August 8). *Museo Batey del Central Jaronú*. Del Camagüey; Un Portal Para El Ciudadano. <https://www.camaguey.gob.cu/es/museos/165-museo-batey-del-central-jaronu> (Consultado en 19 de junio de 2022)

- Gobierno del Principado de Asturias. (2022). *Museo del Ferrocarril de Asturias*. Archivos de Asturias. [https://archivosdeasturias.info/feaa/action/detalle?buttons\[2\]=loadDetailArchivo&idTipo=1015](https://archivosdeasturias.info/feaa/action/detalle?buttons[2]=loadDetailArchivo&idTipo=1015) (Consultado en 16 de abril de 2023)
- Gómez, J., y Navea, M. (1998). Funicular aéreo de Minas de Matahambre. In *Rescate, preservación y uso del patrimonio industrial: II Coloquio Latinoamericano. Resúmenes* (p. 79). Museu de la Ciència y de la Tècnica de Catalunya.
- Gómez, L. (2022a, abril 2). El último viaje de la locomotora 1363. *Escambray*. <http://www.escambray.cu/2022/el-ultimo-viaje-de-la-locomotora-1-363/> (Consultado en 17 de octubre de 2022)
- Gómez, L. (2022b, agosto 28). ¿Quién paga por el patrimonio perdido? *Escambray*. <http://www.escambray.cu/2022/quien-paga-por-el-patrimonio-perdido-infografia/> Consultado en 17 de octubre de 2022)
- González, I. (2013). *El ferrocarril; Joya del patrimonio industrial*. Editorial Científico-Técnica.
- González, L., Rolo, C., y Delgado, R. (2014). Catálogo de los puentes proyectados por Jules Sagebien en la provincia de Matanzas. *Revista de Arquitectura e Ingeniería*, 8(3), 1–11.
- González, M. (2007). Política turística para el desarrollo sostenible del turismo cultural / San Juan de los Remedios, Cuba. *Teoría y Praxis*, 3(3), 53–63.
- González, O. (2022, noviembre 6). Reparar Terminal de Ferrocarriles de Morón, Monumento Nacional. *Granma*. <https://www.granma.cu/cuba/2022-11-06/reparan-terminal-de-ferrocarriles-de-moron-monumento-nacional> Consultado en 20 de enero de 2023)
- González, P. (2022). Turismo cultural, ¿una alternativa para el desarrollo local de Pinar del Río? *Revista Estudios Del Desarrollo Social: Cuba y América Latina*, 10(3), 25–37.
- González, R. (2012). *La arquitectura ferroviaria en la provincia de Cienfuegos* [Trabajo de Fin de Grado]. Universidad Central “Marta Abreu” de Las Villas.

- González, Y. (2008). *Estrategia para la gestión integrada del turismo cultural en el Centro Urbano histórico de Santa Clara* [Trabajo de Fin de Grado]. Universidad Central “Marta Abreu” de Las Villas.
- González-Varas, I. (2021a). Buenas prácticas: concepto, sentido y aplicación para la valoración y gestión de sistemas patrimoniales complejos. *Revista PH*, 104, 28–57.
- González-Varas, I. (2021b). La cultura de la memoria y la expansión del patrimonio cultural. Algunas encrucijadas actuales. In *Diálogos en Patrimonio Cultural* (Vol. 3, pp. 127–166). Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia.
- Gourvish, T. (1999). Los ferrocarriles como medio de transporte en Gran Bretaña, 1830–1990. *Fundación de Los Ferrocarriles Españoles*, 55–63.
- Griffin, E. (2018). *A Short History of the British Industrial Revolution..* Bloomsbury Publishing.
- Guanche, J. (2018). El turismo cultural y el patrimonio en Cuba: desafíos y perspectivas. In A. Avilés (Ed.), *Las dimensiones de Joel James. Memorias del X Coloquio Joel James in memoriam* (pp. 123–143). Ediciones Claustrofobias.
- Guerra, E. (2019). *Estudio de la memoria histórica del patrimonio construido. Santa Clara como caso de estudio* [Trabajo de Fin de Grado]. Universidad Central “Marta Abreu” de Las Villas.
- Guerra, L. (2010). *El ferrocarril en Guantánamo 1854-1905*. Editorial El Mar y la Montaña.
- Gutiérrez, R., y Herrera, M. (1998). De La Habana: La Alejandría. In *Rescate, preservación y uso del patrimonio industrial: II Coloquio Latinoamericano. Resúmenes* (p. 95). Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya.
- Gutiérrez, T. (2015). Un paisaje cultural producido por el azúcar en Cuba. *Forum Patrimonio: Ambiente Construido e Patrimônio Sustentável*, 8(2), 1–15.
- Gutiérrez, T., González, A., y Costa, I. (2017). Guía para el diagnóstico de conjuntos industriales azucareros: el caso del central Toledo, La Habana, Cuba. *Intervención*, 8(15), 33–45.

- Gutiérrez, T., Rodríguez, R., y González, A. (2008). En Toledo el azúcar da paso a otras formas de desarrollo. *14 Convención Científica de Ingeniería y Arquitectura*, 1–10.
- Gutiérrez, T., y González, R. (2009). Del patrimonio industrial azucarero: El Central Hershey. *Arquitectura y Urbanismo*, XXX (2–3), 21–28.
- Healsted Gazette. (2016, diciembre 7). *Colne Valley Railway Preservation Society secure almost £2 million in Heritage Lottery funding*. Healsted Gazette.
- Héctor, Y. (2023, enero 14). Proyecto Ciudad Inteligente: Pensando en la ciudadanía y el patrimonio. *Cubadebate*.
<http://www.cubadebate.cu/especiales/2023/01/14/proyecto-ciudad-inteligente-pensando-en-la-ciudadania-y-el-patrimonio/> (Consultado en 17 de marzo de 2023)
- Heritage Railway Association. (2020). *Heritage Railway Association UK (HRA): Heritage Railways, Tramways, Cliff Lifts and Museums that are open to the public*.
<https://www.easymapmaker.com/map/HRA-members> (Consultado en 10 de diciembre de 2021)
- HeritageCare. (2019). *Guía para las Buenas Prácticas en Conservación Preventiva*. IAPH. <https://hdl.handle.net/11532/329357> (Consultado en 5 de mayo de 2023)
- Hernández, A. (2001). Informe sobre la Evolución de las Buenas Prácticas Españolas y su Relación con el Cumplimiento del Programa Hábitat. In *III Catálogo de buenas prácticas españolas*. Instituto Juan de Herrera.
<http://habitat.aq.upm.es/evbpes/abpes.html> (Consultado en 16 de octubre de 2022)
- Hernández, J. L. (2006). La derrota provisional de los ferrocarriles urbanos frente al automóvil: la eliminación del tranvía y el triunfo del autobús en España a mediados del siglo XX. *IV Congreso de Historia Ferroviaria*.
- Hernández, J., Rivero, P., García, S., y Peñate, A. (2021). La educación artística y patrimonial en los museos de Matanzas, Cuba. Evaluación de competencias clave. *Arte, Individuo y Sociedad*, 33(4), 1211–1234.
- Hernández, R. (2018, octubre 5). *La reanimación de Matanzas llegará a sus famosos puentes*. Girón Noticias. <https://gironnoticias.wordpress.com/2018/10/05/la->

- [reanimacion-de-matanzas-llegara-a-sus-famosos-puentes/](#) (Consultado en 3 de febrero de 2023)
- Hernández, R. (2019, febrero 28). *En Matanzas: Labores de conservación de puentes centenarios*. Girón Noticias. <https://gironnoticias.wordpress.com/2019/02/28/en-matanzas-labores-de-conservacion-a-puentes-centenarios/> (Consultado en 3 de febrero de 2023)
- Hernández, V., y López, Z. (2021). La difusión del patrimonio cubano salvaguardado por los museos mediante aplicaciones móviles educativas. *Tecnología Educativa*, 6(2), 30–39.
- Herrera, G. (2007). El patrimonio edificado de los bateyes azucareros de la provincia de Camagüey (Cuba). *Boletín de Arte*, 28, 555–570.
- Herrera, G. (2008). *El patrimonio agroindustrial azucarero de la provincia de Camagüey* [Tesis Doctoral]. Universidad Tecnológica de La Habana José Antonio Echeverría.
- Herrera, G. (2016). El patrimonio agroindustrial azucarero camagüeyano. Conjunto rural sustentable. In *18 Convención Científica de Ingeniería y Arquitectura* (pp. 2–12). CUJAE.
- Herrera, G., Betancourt, M., y Perera, G. (2021). Producto turístico patrimonial para el batey azucarero Jaronú, desde un enfoque multidisciplinario. *Explorador Digital*, 5(1), 263–280. <https://doi.org/10.33262/exploradordigital.v5i1.1502> (Consultado en 3 de febrero de 2023)
- Herrera, M., y García, M. (1995). *La Reserva de la Biosfera Sierra del Rosario, Cuba* (No. 10; Programa de Cooperación Sur-Sur Para El Desarrollo Socioeconómico Ambientalmente Adecuado En Los Trópicos Húmedos).
- Hidalgo, C. (2011). La puesta en valor turística del patrimonio minero-industrial y ferroviario del Arco Cantábrico. Las experiencias de los Valles Mineros, la Montaña Palentina y el Bierzo. *De Re Metallica*, 17, 75–84.
- Hill, M., y Tanaka, M. (2015). Entrepreneurial heritage: Historic urban landscapes and the politics of “comprehensive development” in post-Soviet Cuba. In *Urban Heritage, Development and Sustainability* (pp. 214–231). Routledge.

- Historic England. (2021). *Historic England's Industrial heritage strategy – Draft*.
<https://historicengland.org.uk/whats-new/news/heritage-at-risk-2022/>
 (Consultado en 14 de marzo de 2022)
- Historic England. (2022). *Scheduled Monuments*. Historic England.
<https://historicengland.org.uk/whats-new/news/heritage-at-risk-2022/>
 (Consultado en 14 de marzo de 2022)
- Historic England. (2022a). *Historic England Reveals its Heritage at Risk Register 2022*.
 Heritage at Risk. <https://historicengland.org.uk/whats-new/news/heritage-at-risk-2022/> (Consultado en 14 de marzo de 2022)
- Historic England. (2022b). *Historic England Voices Concerns About Proposals to Redevelop Liverpool Street Station, London*. News.
<https://historicengland.org.uk/whats-new/news/proposals-to-redevelop-liverpool-street-station-london/> (Consultado en 14 de marzo de 2022)
- Historic England. (2022c). *Protección del patrimonio en Inglaterra*. Historic England.
<https://historicengland.org.uk/about/what-we-do/translated-into-other-languages/acerca-de-inglaterra-historica/proteccion-del-patrimonio-en-inglaterra/> (Consultado en 14 de marzo de 2022)
- Historic England. (2022d). *Remains of the Stockton and Darlington Railway, Etherley / Shildon / West Auckland - County Durham (UA)*. Heritage at Risk. List Entry.
<https://historicengland.org.uk/advice/heritage-at-risk/search-register/list-entry/26272> (Consultado en 14 de marzo de 2022)
- Historical Railways Estate. (2022). *Our work*. National Highways.
<https://nationalhighways.co.uk/our-work/historical-railways-estate/> (Consultado en 14 de marzo de 2022)
- HRA. (2022). *Resources*. Heritage Railway Association.
<https://www.hra.uk.com/resources> (Consultado en 14 de marzo de 2022)
- I.A. Recordings. (2022). *About Us*. https://www.iarecordings.org/about_us.html
 (Consultado en 16 de marzo de 2022)

- IAPH. (2022a). *Programa de Formación*. Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. <https://repositorio.iaph.es/handle/11532/328041> (Consultado en 29 de abril de 2022)
- IAPH. (2022b). *Red de Agentes Informantes del Patrimonio Cultural de Andalucía: Colaboraciones*. Junta de Andalucía; Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico. <https://repositorio.iaph.es/handle/11532/328041> (Consultado en 29 de abril de 2022)
- IAPH. (2022c). *Alianzas para la conservación*. Repositorio de Activos Digitales Del IAPH. <https://repositorio.iaph.es/handle/11532/328041> (Consultado en 30 de abril de 2022)
- IAPH. (2022d). *Búsqueda temática: Patrimonio Industrial*. Guía Digital Del Patrimonio Cultural de Andalucía. <https://guiadigital.iaph.es/busqueda/tematica/Patrimonio%20Industrial> (Consultado en 30 de abril de 2022)
- IAPH. (2022e). *Conjuntos de datos*. Datos Abiertos. <https://www.juntadeandalucia.es/datosabiertos/portal/catalogo.html?q=IAPH> (Consultado en 30 de abril de 2022)
- IAPH. (2022f). *Datos abiertos del Patrimonio Cultural de Andalucía*. Repositorio de Activos Digitales Del IAPH. <https://repositorio.iaph.es/handle/11532/329616> (Consultado en 29 de abril de 2022)
- IAPH. (2022g). *Estancias formativas y de investigación*. Formar y Difundir. <https://www.juntadeandalucia.es/organismos/iaph/areas/formacion-difusion/estancias-formativas.html> (Consultado en 30 de abril de 2022)
- IAPH. (2022h). *Guía Digital del Patrimonio Cultural de Andalucía*. Instituto Andaluz Del Patrimonio Histórico. <https://www.juntadeandalucia.es/organismos/iaph/areas/documentacion-patrimonio/guia-digital.html> (Consultado en 29 de abril de 2022)
- IAPH. (2022i). *Laboratorio del Paisaje Cultural*. Instituto Andaluz Del Patrimonio Histórico. Documentar. <https://www.juntadeandalucia.es/organismos/iaph/areas/documentacion-patrimonio/paisaje-cultural.html> (Consultado en 30 de abril de 2022)

- IAPH. (2022j). *M.A.P.A. Modelo Andaluz de Predicción Arqueológica*. Repositorio de Activos Digitales Del IAPH. <https://repositorio.iaph.es/handle/11532/332659> (Consultado en 30 de abril de 2022)
- IAPH. (2022k). *Programa de Formación del IAPH 2022; IAPH, escuela de patrimonio*. Programa de Formación. <https://www.juntadeandalucia.es/organismos/iaph/areas/formacion-difusion/programa-formacion.html> (Consultado en 30 de abril de 2022)
- IAPH. (2022l). *Proyecto LAPat: Laboratorio abierto del Patrimonio Cultural de Andalucía*. Proyectos Destacados Sobre Documentación Del Patrimonio Cultural. <https://www.juntadeandalucia.es/organismos/iaph/areas/documentacion-patrimonio/proyectos-destacados.html> (Consultado en 30 de abril de 2022)
- IAPH. (2022m). *Proyectos destacados sobre documentación del patrimonio cultural*. Instituto Andaluz Del Patrimonio Histórico. Documentar. <https://www.juntadeandalucia.es/organismos/iaph/areas/documentacion-patrimonio/proyectos-destacados.html> (Consultado en 2 de mayo de 2022)
- IAPH. (2022n). *Red de Agentes Informantes del Patrimonio Cultural*. Instituto Andaluz Del Patrimonio Histórico. <https://www.juntadeandalucia.es/organismos/iaph/areas/documentacion-patrimonio/red-agentes-informantes.html> (Consultado en 30 de abril de 2022)
- IAPH. (2022o). *Registro de Paisajes de Interés Cultural de Andalucía*. Repositorio de Activos Digitales Del IAPH. <https://repositorio.iaph.es/handle/11532/324406> (Consultado en 29 de abril de 2022)
- IAPH. (2022p). *Repositorio de Activos Digitales del IAPH*. Instituto Andaluz Del Patrimonio Histórico. Documentar. <https://www.juntadeandalucia.es/organismos/iaph/areas/documentacion-patrimonio/repositorio-activos-digitales.html> (Consultado en 29 de abril de 2022)
- IAPH. (2023). *RESILIENT TOURISM: Nuevas tecnologías aplicadas a la prevención y gestión de emergencias en patrimonio*. Colaboración En Proyectos de I+D+i. <https://www.juntadeandalucia.es/organismos/iaph/areas/investigacion-innovacion-patrimonio/colaboracion-proyectos-idi.html> (Consultado en 2 de mayo de 2022)

- ICON. (2021). *Historic England Industrial Heritage Strategy, March 2021; Icon Response, 1st June 2021.*
- ICRPC. (2020a). *Impulso de reconocimiento institucional del conjunto de Vall de Núria.* Proyectos de Transferencia. <http://icrpc.cat/es/proyectos/impulso-de-reconocimiento-institucional-del-conjunto-de-vall-de-nuria.html> (Consultado en 7 de mayo de 2022)
- ICRPC. (2020b). *Suport a la redacció del pla de patrimoni de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC).* Proyecto de Transferencia. <http://icrpc.cat/es/proyectos/suport-a-la-redaccio-del-pla-de-patrimoni-de-ferrocarrils-de-la-generalitat-de-catalunya-fgc-.html> (Consultado en 7 de mayo de 2022)
- ICRPC. (2021). *Inventario del patrimonio cultural del ferrocarril en Cataluña.* Proyectos de Transferencia. <http://icrpc.cat/es/lineas-investigacion.html> (Consultado en 7 de mayo de 2022)
- ICRPC. (2022). *Investigación.* ICRPC Líneas de Investigación. <http://icrpc.cat/es/lineas-investigacion.html> (Consultado en 7 de mayo de 2022)
- INCUNA. (2016). *Declaratoria del Octavo Coloquio Latinoamericano de Patrimonio Industrial tras el gran éxito del evento celebrado en La Habana en marzo de 2016.* Industria Cultura Naturaleza. <http://incuna.es/declaratoria-del-octavo-coloquio-latinoamericano-de-patrimonio-industrial-tras-el-gran-exito-del-evento-celebrado-en-la-habana-en-marzo-de-2016/> (Consultado en 3 de enero de 2019)
- INCUNA. (2022a). *Itinerarios organizados por INCUNA.* Turismo Industrial. <https://incuna.es/actividades/turismo-industrial/> (Consultado en 22 de junio de 2022)
- INCUNA. (2022b). *Quiénes somos.* <https://incuna.es/quienes-somos/incuna/> (Consultado en 22 de junio de 2022)
- Industrial Heritage Networks. (2022a). *About us. How Do IHNs Operate?* <https://industrialheritagenetworks.com/how-do-ihns-operate/> (Consultado en 17 de marzo de 2022)

- Industrial Heritage Networks. (2022b). *Members*. Industrial Heritage Networks. <https://industrialheritagenetworks.com/members/> (Consultado en 17 de marzo de 2022)
- Industrial Heritage Networks. (2022c). *What is the IHNs' purpose?* Guidelines. <https://industrialheritagenetworks.com/what-is-the-ihns-purpose/> (Consultado en 17 de marzo de 2022)
- Institute of Railway Studies. (2022). *Our research*. National Railway Museum. <https://www.railwaymuseum.org.uk/research-and-archive/our-research> (Consultado en 17 de marzo de 2022)
- Interreg Sudoe. (2023). *HeritageCare*. Los Proyectos Aprobados. <https://interreg-sudoe.eu/proyectos/los-proyectos-aprobados/171-monitorizacion-y-conservacion-preventiva-del-patrimonio-historico-y-cultural> (Consultado en 17 de marzo de 2022)
- IPCE. (2001a). Catálogo Inicial. In *Plan Nacional de Patrimonio Industrial* (pp. 62–83). Ministerio de Educación, Deporte y Cultura.
- IPCE. (2001b). Catálogo Mínimo (Seleccionado por TICCIH-España). In *Plan Nacional de Patrimonio Industrial* (pp. 68–83). Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.
- IPCE. (2001c). Realizaciones 2002 - 2010. In *Plan Nacional de Patrimonio Industrial* (pp. 67–83). Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.
- IPCE. (2015). *Plan Nacional de Patrimonio Industrial - Revisión 2015*. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.
- IPCE. (2015). *Plan Nacional de Patrimonio Industrial - Revisión 2015*. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.
- IPCE. (2016). *Curso Inventarios y nuevas tecnologías en la gestión del Patrimonio Industrial* (pp. 1–4). <https://ipce.culturaydeporte.gob.es/dam/jcr:c15d0442-ff72-4939-b080-33ab9ccb893a/inventarios.pdf> (Consultado en 9 de septiembre de 2022)
- IPCE. (2020). *Mapa interactivo y fichas documentales del listado de elementos industriales*. Plan Nacional de Patrimonio Industrial.

- <https://www.culturaydeporte.gob.es/planes-nacionales/planes-nacionales/patrimonio-industrial/actuaciones/mapa-interactivo.html> (Consultado en 9 de septiembre de 2022)
- IPCE. (2022a). *Difusión*. Instituto Del Patrimonio Cultural Español.
- IPCE. (2022b). *Estudio de la situación del Patrimonio Industrial en España*. Patrimonio Industrial. <https://www.culturaydeporte.gob.es/planes-nacionales/planes-nacionales/patrimonio-industrial/actuaciones/situacion-patrimonio-industrial.html> (Consultado en 8 de febrero de 2019)
- IPCE. (2022c). *Programas y líneas de actuación*. Plan Nacional de Patrimonio Industrial. <https://www.culturaydeporte.gob.es/planes-nacionales/planes-nacionales/patrimonio-industrial/programas-y-lineas-actuacion.html> (Consultado en 8 de febrero de 2019)
- IPCE-MUNCYT. (2022). *Jornadas sobre patrimonio industrial y tecnológico mueble*. Ministerio de Cultura y Deporte.
- Ironbridge Centre for Heritage. (2022a). *About Us*. University of Birmingham. <https://www.birmingham.ac.uk/schools/historycultures/departments/ironbridge/about/index.aspx> (Consultado en 13 de abril de 2022)
- Ironbridge Centre for Heritage. (2022b). *Industrial Heritage Futures*. University of Birmingham. <https://www.birmingham.ac.uk/schools/historycultures/departments/ironbridge/research/industrial-heritage-futures.aspx> (Consultado en 13 de abril de 2022)
- Jefatura del Estado (1978). *Constitución Española*.
- Jefatura del Estado (2003). *Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario*.
- Jefatura del Estado. (1985). *Ley 16/1985 de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español*
- Jefatura del Estado. (2015). *Ley 10/2015, de 26 de mayo, para la salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial*.
- Jefatura del Estado. (2015). *Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario*.

- Jiménez, N. (2016). *Tramos del primer ferrocarril*. Cubahora; Primera Revista Digital de Cuba. <http://www.cubahora.cu/sociedad/tramos-del-primer-ferrocarril-fotos> (Consultado en 2 de julio de 2018)
- Jokilehto, J. (2019). Cuestiones de autenticidad. *Conversaciones*, 8, 74–92.
- Jones, M. (2012). *Lancashire Railways- the History of Steam*. Countryside Books. <https://archive.org/details/liferichardtrev01trevgoog/page/n22/mode/2up> (Consultado en 15 de abril de 2022)
- Juan, A. de. (2006). Opus Habana, una galería sucesiva. *Opus Habana*, X (1), 50–52.
- Junta de Andalucía. (2019a). *Patrimonio ferroviario granadino: los puentes de Eiffel*. Titanes de Hierro y Vapor. <https://www.andalucia.org/es/patrimonio-ferroviario-granadino-los-puentes-de-eiffel> (Consultado en 20 de junio de 2022)
- Junta de Andalucía. (2019b). *Titanes de hierro y vapor*. Andalucía. <https://www.andalucia.org/es/titanes-de-hierro-y-vapor> (Consultado en 20 de junio de 2022)
- Junta de Andalucía. (2022). *Museo Minero de Riotinto*. Web Oficial de Turismo de Andalucía. <https://www.andalucia.org/es/minas-de-riotinto-turismo-cultural-museo-minero-de-riotinto> (Consultado en 20 de junio de 2022)
- Junta de Andalucía. (2022a). *Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz*. Consejería de Turismo, Cultura y Deporte. https://www.juntadeandalucia.es/organismos/turismoculturaydeporte/areas/cultura/bienes-culturales/catalogo-pha/consulta.html?text=locomotorayprovincia=Allymunicipio=yestado=Allytipologia=Allytipo_patrimonio=Allysort_by=search_api_relevanceyitems_per_page=10 (Consultado en 20 de junio de 2022)
- Junta de Andalucía. (2022b). *Datos Abiertos*. <https://www.juntadeandalucia.es/datosabiertos/portal/> (Consultado en 20 de junio de 2022)
- Junta de Andalucía. (2022c). *Museo del Ferrocarril*. Destino Sevilla Rural. <http://www.destinosevillarural.com/es/recursos/776/museo-del-ferrocarril> (Consultado en 20 de junio de 2022)

- Junta de Castilla y León. (2022a). *Dirección General de Patrimonio Cultural*. Consejería de Cultura, Turismo y Deporte. <https://www.jcyl.es/web/jcyl/Portada/es/Plantilla100Directorio/1248366924958/1279887997704/1284182461105/DirectorioPadre#:~:text=Avda.,C.P.%3A%2047014%20Valladolid>. (Consultado en 12 de julio de 2022)
- Junta de Castilla y León. (2022b). *Museo del Ferrocarril de Ponferrada*. Portal Oficial Del Turismo de La Junta de Castilla y León. <https://www.turismocastillayleon.com/es/arte-cultura-patrimonio/museos/museo-ferrocarril> (Consultado en 12 de julio de 2022)
- Junta de Castilla y León. (2022c). *¿Qué es ARyPA?* Bienal Arpa. <https://bienalarpa.es/> (Consultado en 12 de julio de 2022)
- Juventud Rebelde. (2008, March 17). Inicia hoy Congreso de Patrimonio Cultural. *Juventud Rebelde*. <https://www.juventudrebelde.cu/cultura/2008-03-17/inicia-hoy-congreso-de-patrimonio-cultural> (Consultado en 4 de julio de 2018)
- Keddell, F. (1890). *The Nationalisation of Our Railway System: Its Justices and Advantages*. The Modern Press.
- Knomad. (2022). *Migration data*. <https://www.knomad.org/data/migration/emigration?page=6> (Consultado en 8 de julio de 2022)
- Lalana, J. (2011). Los depósitos de locomotoras en España: una visión desde el patrimonio. *TST Transporte, Servicio y Telecomunicaciones*, 20, 188–205.
- Lanuza, D. (2018). *Ferrocarril Ponferrada - Vilablino; Cien años de la concesión del tren minero (1918 - 2018)*. Instituto de Estudios Berciano.
- Larive, E. (2022). Investigadores de universidades iberoamericanas idean una plataforma colaborativa de estudio de los paisajes históricos de la producción. *Revista PH*, 105, 9–11.
- Lee, R. (2000). *Potential railway world heritage sites in Asia and the Pacific* (No. 852805; Working Papers in Railway Studies).

- León, R. de, y Padrón, J. (2021). La conservación del Patrimonio Histórico Cultural en el Batey Azucarero Manuelita (2002-2016). *Revista Ciencia y Sociedad*, 1(2), 86–101.
- Leonard, J., y Johnson, G. (1956). Historical records of the British transport commission. *Journal of the Society of Archivists*, 1(4), 94–100. <https://doi.org/10.1080/00379815509513623>
- Letón, R. (2005). La Voz del tren: construcción de un fondo de Fuentes Orales. *Primeras Jornadas Archivo y Memoria*, 10.
- Lima, L., Nápoles, C., y Mosquera, C. (1998). Rescate de la tradición industrial del poblado El Cano. In *Rescate, preservación y uso del patrimonio industrial: II Coloquio Latinoamericano. Resúmenes* (pp. 35–36). Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya.
- Linares da el primer paso para la creación de un Museo del Ferrocarril. (2021, agosto 19). *20 Minutos Jaén*. <https://www.20minutos.es/noticia/4796447/0/linares-da-el-primer-paso-para-la-creacion-de-un-museo-del-ferrocarril/> (Consultado en 4 de abril de 2022)
- Lloga, R. (2014). La Arquitectura asociada a los ferrocarriles en el Occidente de Cuba (1837-1898). *Quiroga; Revista de Patrimonio Iberoamericano*, 86–99.
- Lloga, R. (2016). La labor de los ingenieros militares en los ferrocarriles de Cuba (1837-1898). *Arquitectura y Urbanismo*, XXXVII (3), 1–14.
- Lloga, R., Pell, I., y Sanabria, K. (2016). Arquitectura ferroviaria en Cuba (1837 - 1931). In *Arquitectura ferroviaria en América Latina; Cuba y Argentina* (1ra ed., pp. 45–145). Ministerio para la Cultura de la Nación.
- López del Ramo, J. (2006). Preservación, gestión y difusión del patrimonio fotográfico ferroviario en formato digital: iniciativas institucionales de ámbito nacional. In *Cuartas Jornadas Imagen, Cultura y Tecnología. Universiada Carlos III* (pp. 21–38).
- López, I. (2014). Carlos Benítez y los puentes de la ciudad cubana de Matanzas en 1849. *Laboratorio de Arte*, 26, 301–313.

- López, I. (2018). *Ingeniería e ingenieros en Matanzas. defensa y obras públicas en Cuba entre 1800 y 1868* [Tesis doctoral]. Universidad de Sevilla.
- López, L. (2014). *Estrategia de gestión turística cultural sostenible para el desarrollo local de la ciudad de Santa Clara* [Trabajo de Fin de Grado]. Universidad Central “Marta Abreu” de Las Villas.
- López, M. (1995). La vía estrecha en Asturias: ingeniería y construcción, 1844-1972. In *Gran Enciclopedia Asturiana* (2da ed.).
- López, M. (1999). El valor patrimonial del ferrocarril español: sus singularidades y condicionantes. In *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998: Economía, industria y sociedad* (pp. 1027–1032). Instituto Alicantino de Cultura Juan Gil-Albert.
- López, R., y Sotolongo, F. (1998). Centro histórico La Habana Vieja. Nuevos usos para viejos almacenes. In *Rescate, preservación y uso del patrimonio industrial: II Coloquio Latinoamericano. Resúmenes* (pp. 9–10). Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya.
- López, S., Maure, K., y Agüero, F. (2017). Política cultural en áreas rurales. El batey azucarero de Elpidio Gómez. *Revista Científica Agroecosistemas*, 5(2), 127–136.
- Lores, M. (2011). *Gestión del patrimonio geológico minero de la zona de Nicaro. Propuesta de estrategia de promoción sociocultural* [Trabajo de Fin de Grado]. Instituto Superior Minero Metalúrgico de Moa Dr. Antonio Núñez Jiménez.
- Lozano, A. (2009). El complejo cultural cubano del azúcar. *Contribuciones a Las Ciencias Sociales*, 1–15. www.eumed.net/rev/cccss/06/alz.htm (Consultado en 25 de julio de 2019)
- Lozano, A. (2017). Batey Manatí: entre el pasado y el presente. *Batey: Revista Cubana de Antropología Sociocultural*, IX (9), 41–58.
- Macías, Y. (2022, abril 18). *Recibe Museo Ferroviario de Camagüey Premio de Restauración*. Agencia Cubana de Noticias. <http://www.acn.cu/cultura/93200-recibe-museo-ferroviario-de-camagueey-premio-de-restauracion> (Consultado en 17 de julio de 2022)

- Macías, Y. (2022, April 18). *Recibe Museo Ferroviario de Camagüey Premio de Restauración*. Agencia Cubana de Noticias. <http://www.acn.cu/cultura/93200-recibe-museo-ferroviario-de-camagueey-premio-de-restauracion> (Consultado en 17 de julio de 2022)
- Manzano, J., y Monclús, A. (2000). *La Habana, Bejucal, Güines: el primer ferrocarril iberoamericano*. Habile Producciones. <https://vimeo.com/2815312> (Consultado en 21 de julio de 2019)
- Marín, T., y Remedios, S. (1998). La planta de níquel René Ramos Latour y su contexto comunitario, Nicaro, Holguín. In *Rescate, preservación y uso del patrimonio industrial: II Coloquio Latinoamericano. Resúmenes* (p. 81). Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya.
- Marsden, C. (1983). *British Rail 1983 Motive Power: Combined Volume*. Ian Allan.
- Martín, M. (1993). Difusión del Patrimonio I: La Historia. *PH Boletín Del Instituto Andaluz Del Patrimonio Histórico*, 5, 6–7.
- Martínez, A. (2021). *El barrio de electromecánicas aspira a convertirse en BIC*. TICCIH España. <http://ticcih.es/el-barrio-de-electromecanicas-aspira-a-convertirse-en-bic/> (Consultado en 9 de diciembre de 2021)
- Mateos, S. (2008). Hacia una comunicación global del patrimonio cultural, o cómo potenciar su uso fomentando su preservación. In *La comunicación global del patrimonio cultural* (pp. 19–50). Trea.
- Mauri, O. (2002). *La Primera de Cuba. La Estación Ferroviaria de Bejucal*. Editorial Unicornio.
- McLean, A. (2016). Flying Scotsman: modernity, nostalgia and Britain’s “cult of the past.” *Science Museum Group Journal*, 5(5). <https://doi.org/10.15180/160507> (Consultado en 5 de mayo de 2022)
- Melero, N. (1998). Apuntes sobre la arquitectura agroindustrial azucarera en Cuba. El catey del central Cunagua. Caso de estudio. In *Rescate, preservación y uso del patrimonio industrial: II Coloquio Latinoamericano. Resúmenes* (p. 96). Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya.

- Melis, M., Jiménez Vega, M., y Cuéllar, D. (2004). *Inventario de túneles ferroviarios de España*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Méndez, R., y Cuéllar, D. (2017). Apuntes sobre la construcción del patrimonio ferroviario en España durante el siglo XX: identidad y museos. *Oculum Ensaïos*, 14(2), 275–292.
- Méndez, R., y Cuéllar, D. (2017b). Los museos ferroviarios y su naturaleza. apuntes a partir del caso español. *Arqueología Industrial*, VII (1–2), 3–14.
- Mendoza, J. (2021, diciembre 25). *Batey Jaronú: cien años de azúcar, coraje y tradiciones*. Radio Cadena Agramonte. <https://www.cadenagramonte.cu/Cdetalles/ver/108529:batey-jaronu-cien-anos-de-azucar-coraje-y-tradiciones-fotos> (Consultado en 12 de julio de 2022)
- Mialhe, F. (1839). Paradero del Camino de Hierro (Habana). In *Isla de Cuba Pintoresca* (p. 21). Litográfica de la Real Sociedad Patriótica.
- Milián, J. (2018, abril 12). *Premio Nacional de Conservación y Restauración de Monumentos 2018*. Ministerio de Cultura; República de Cuba. <https://www.ministeriodecultura.gob.cu/es/actualidad/noticias/premio-nacional-de-conservacion-y-restauracion-de-monumentos-2018> (Consultado en 12 de julio de 2022)
- Milián, K. (2018). Actores sociales y turismo cultural. Reflexiones en el destino turístico Santiago de Cuba. *Santiago*, 3–15.
- Millán, I. (1998). El ingenio y batey Carolina: exponente excepcional de la industria azucarera del siglo XIX. In *Rescate, recuperación y uso del patrimonio industrial: II Coloquio Latinoamericano. Resúmenes* (pp. 96–97). Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya.
- Ministerio de Cultura de Cuba (1995). *Resolución 73. Creación del Consejo Nacional de Patrimonio Cultural*.
- Ministerio de Cultura de Cuba. (2019). *Consejo Nacional de Patrimonio Cultural*. <http://www.cnpc.cult.cu/quienes-somos> (Consultado en 19 de agosto de 2020)
- Ministerio de Cultura y Deporte. (2011). *100 elementos del Patrimonio Industrial en España*. Planes Nacionales. <https://www.culturaydeporte.gob.es/planes->

nacionales/planes-nacionales/patrimonio-industrial/actuaciones/elementos-patrimonio-industrial.html (Consultado en 17 de marzo de 2018)

Ministerio de Cultura y Deporte. (2020). *ARyPA. Bienal Ibérica del Patrimonio Cultural*. España Es Cultura. http://www.xn--espaescultura-tnb.es/es/eventos/valladolid/feria_arpa_bienal_restauracion_y_gestion_patrimonio.html (Consultado en 17 de mayo de 2021)

Ministerio de Cultura y Deporte. (2021a). *Anteproyecto de Ley por la que se modifican la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, y la Ley 10/2015, de 26 de mayo, para la salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial*.

Ministerio de Cultura y Deporte. (2021b). *¿Qué son los planes nacionales? Planes Nacionales*. <https://www.culturaydeporte.gob.es/planes-nacionales/que-son.html> (Consultado en 6 de noviembre de 2021)

Ministerio de Cultura y Deporte. (2022). *Instituto del Patrimonio Cultural de España*. <https://ipce.culturaydeporte.gob.es/presentacion.html> (Consultado en 11 de julio de 2019)

Ministerio de Cultura y Deporte. (2023). *Comisión de Seguimiento del Plan Nacional de Patrimonio Industrial*. Plan Nacional de Patrimonio Industrial. <https://www.culturaydeporte.gob.es/planes-nacionales/planes-nacionales/patrimonio-industrial/comision-seguimiento.html> (Consultado en 4 de julio de 2023)

Ministerio de Fomento, y Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF). (2019). *Catálogo Oficial de Señales de Circulación Ferroviaria en la Red Ferroviaria de Interés General*. Ministerio de Fomento, Secretaría General Técnica - Centro de Publicaciones.

Ministerio de Fomento. (2001). *Tercer catálogo español de buenas prácticas: Vol. Serie Monografías*. Secretaría General Técnica, Ministerio de Fomento.

Ministerio de Transporte, M. y A. U. (2022a). *Intervenciones en el patrimonio industrial y minero*. 1,5% Cultural. <http://patrimoniohistorico.fomento.es/programa.aspx?tp=090> (Consultado en 20 de febrero de 2022)

- Ministerio de Transporte, M. y A. U. (2022b). *Mapa de actuaciones. Patrimonio industrial y minero.* 1,5% Cultural. <http://patrimoniohistorico.fomento.es/mapa.aspx?type=allytp=090yjs=true> (Consultado en 20 de febrero de 2022)
- Ministerio del Turismo de Cuba (2021) *Resolución 132/2021 Reglamento de Agencias de Viajes Nacionales.*
- Ministerio del Turismo de Cuba. (2017). *Excursiones dentro de Las Terrazas.* Complejo Las Terrazas. <https://www.lasterrazas.cu/es/excursion/list/> (Consultado en 25 de octubre de 2022)
- Ministerio del Turismo. República Italiana. (2023). *Las Vías Verdes, el encanto de las líneas ferroviarias en desuso.* Italia.It. <https://www.italia.it/es/italia/que-hacer/greenway-ferrocariles-abandonados> (Consultado en 3 de junio de 2022)
- MinterCar. (2022). *Descobriu el Pla de Bages amb l'ECORAIL, pedalant per la via del tren amb bicicletes elèctriques.* Ecorail Del Cardener. Turisme Industrial de Catalunya. <http://www.ecorail.cat/> (Consultado en 20 de febrero de 2022)
- Mirabal, A. (2023, marzo 6). *Inicia proceso de reparación en Puente Giratorio de Matanzas.* Radio 26. <https://www.radio26.cu/2023/03/06/inicia-proceso-de-reparacion-en-puente-giratorio-de-matanzas-video/> (Consultado en 10 de marzo de 2023)
- Mitchell, B., Chambers, D., y Crafts, N. (2011). How good was the profitability of British railways, 1870–1912? *The Economic History Review*, 64(3), 798–831.
- Molinet de la Vega, E. (1998). Sistemas de información geográfica para la gestión y manejo del patrimonio industrial declarado. In *Rescate, preservación y uso del patrimonio industrial: II Coloquio Latinoamericano. Resúmenes* (pp. 68–69). Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya.
- Monge, J. (2017). *Herramientas de difusión del Patrimonio Cultural en España* [Trabajo de Fin de Grado]. Universidad Oberta de Catalunya.
- Montenegro, H. (1993). Conservation and restoration training in Cuba: present and future. In *ICOM Triennial meeting Washington, DC, United States* (pp. 728–731). ICOM.

- Montoya, T. (2019). La gestión del patrimonio intangible minero: perspectiva desde su formación en comunidades mineras. *Minería y Geología*, 35(3), 358–368.
- Morales, E., y Lanquar, R. (2014). El futuro turístico de una ciudad patrimonio de la humanidad: Córdoba 2031. *Tourism y Management Studies*, 10(2), 7–16.
- Morell, G. (2020, noviembre 9). Preston, caligrafía del silencio. *Rialta Magazine*. <https://rialta.org/preston-caligrafia-del-silencio/> (Consultado en 23 de julio de 2022)
- Moreno, M. (1985). Génesis y sistema de documentación del Museo Nacional Ferroviario. *Boletín de La ANABAD*, 35(4), 485–492.
- Moreno, M. (2008). Presentación. In *150 años del ferrocarril en Andalucía: un balance*. Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.
- Moreno, M. (2014). *El Ingenio. Complejo económico-social cubano del azúcar*. Ciencias Sociales.
- Morrillas-Torné, M. (2014). El ferrocarril de vía estrecha en España 1852-2010. El papel de la intermodalidad y de la demanda en su construcción y estado actual. *Scripta Nova; Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, XVIII (485), 1–20. <http://www.ub.edu/geocriUsn/sn-485.html> (Consultado en 8 de febrero de 2021)
- Muller, C. (2022a). *About RailServe.com*. Rail Serve. <https://www.railserve.com/about.html> (Consultado en 6 de abril de 2022)
- Muller, C. (2022b). *British Tourist Railways y Museums*. Rail Serve. <https://www.railserve.com/Tourist/World/UK/> (Consultado en 6 de abril de 2022)
- MUMI. (2022). *El tren minero*. Museo de La Minería y de La Industria de Asturias. http://www.mumi.es/es/mumi/tren_minero.html (Consultado en 14 de enero de 2023)
- Muñoz, M. (2012). La electrificación de ferrocarriles en España durante la etapa de explotación pública. In D. Cuéllar y A. Sánchez (Eds.), *Catenaria. La electrificación ferroviaria en perspectiva histórica*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

- Muñoz, M., y Vidal, J. (2001). Los ferrocarriles en la historiografía española. *Tst. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 1, 81–111.
- Museo del Ferrocarril de Cataluña. (2022). *Programa Educatiu Escolar 2022 - 2023*. Educació. <https://educa.museodelferrocarril.org/programa-educatiu.asp> (Consultado en 17 de abril de 2022)
- Museo del Ferrocarril de Madrid. (2022). *El museo*. <https://www.museodelferrocarril.org/museo/index.asp> (Consultado en 5 de mayo de 2022)
- Museo del Ferrocarril de Madrid. (2022a). *Feria de coleccionismo*. Actividades. https://www.museodelferrocarril.org/actividades/feria_coleccionismo.asp (Consultado en 5 de mayo de 2022)
- Museo del Ferrocarril de Madrid. (2022b). *Mercadillo de modelismo*. Actividades. https://www.museodelferrocarril.org/actividades/mercadillo_modelismo.asp (Consultado en 5 de mayo de 2022)
- Museum of the Great Western Railway. (2022). *STEAM and the history of Swindon Works*. STEAM – Museum of the Great Western Railway. <https://www.steam-museum.org.uk/about-us/history-of-steam/> (Consultado en 17 de julio de 2022)
- Naciones Unidas. (2020). *¿Qué es una «buena práctica»? Marco para analizar la calidad de la participación de las partes interesadas en la ejecución y el seguimiento de la Agenda 2030*. Departamento de Asuntos Económicos y Sociales (DAES) de la Secretaría de las Naciones Unidas.
- National Heritage Act. Chapter 14, Parliament Acts (1997).
- National Heritage Act. Chapter 14, Parliament Acts (2002).
- National Heritage Act. Chapter 47, Parliament Acts (1983).
- National Railway Museum. (2022). <https://www.railwaymuseum.org.uk/>
- Navarro, E. (2013). *ideas preliminares para la ampliación del Museo del Sitio “Acción, descarrilamiento y toma del Tren Blindado”* [Trabajo de Fin de Grado]. Universidad Central “Marta Abreu” de Las Villas.

- Network Rail. (2022a). *The Network Rail archive*. <https://www.networkrail.co.uk/who-we-are/our-history/the-network-rail-archive/> (Consultado en 9 de enero de 2023)
- Network Rail. (2022b). *Who we are*. <https://www.networkrail.co.uk/who-we-are/> (Consultado en 9 de enero de 2023)
- Norberto, N. (2018). *Gestiones del patrimonio industrial azucarero: la hacienda del oro blanco como vestigio de la esclavitud en las antiguas colonias españolas de las Antillas mayores* [Trabajo de Fin de Máster]. Universidad Politécnica de Cartagena.
- Nórido, Y. (2013a, marzo 26). *Batey del Central Cunagua*. Nórido y Vila - Fotografía. <http://yurisnorido-fotos.blogspot.com/2013/03/batey-del-central-cunagua.html> (Consultado en 19 de abril de 2022)
- Nórido, Y. (2013b, septiembre 11). *Cunagua, el imperio del silencio*. OnCuba. <https://oncubanews.com/opinion/columnas/los-mil-y-un-cuentos-yuris-norido/cunagua-el-imperio-del-silencio/> (Consultado en 19 de abril de 2022)
- Office of Rail and Road. (2022). *Minor and heritage railways*. About ORR. <https://www.orr.gov.uk/about/who-we-work-with/railway-networks/minor-heritage-railways> (Consultado en 6 de mayo de 2022)
- OHCH. (2006). La rehabilitación del centro histórico. *Opus Habana*, X (1), 53–65. <http://www.planmaestro.ohc.cu> (Consultado en 9 de febrero de 2022)
- OHCH. (2012). *Quienes Somos*. Habana Radio. <http://www.habanaradio.cu/quienes-somos/> (Consultado en 9 de febrero de 2022)
- OHCH. (2022). *Colegio Universitario San Gerónimo de La Habana*. www.sangeronimo.ohc.cu (Consultado el 2 de febrero de 2022)
- OHCH. (2022). *La Habana y su patrimonio*. Habana Cultural. <http://www.planmaestro.ohc.cu> (Consultado en 9 de febrero de 2022)
- OHCH. (2022). *Modelo de Gestión de la Oficina del Historiador*. Plan Maestro. <http://www.planmaestro.ohc.cu> (Consultado en 9 de febrero de 2022)

- OHCH. (2022). *Reconocimientos*. Plan Maestro de La Habana. <http://www.planmaestro.ohc.cu/index.php/gestion-del-plan/reconocimientos> (Consultado en 9 de febrero de 2022)
- Ojeda, R. (2021). La Cultura, el Turismo y la Interpretación del Patrimonio. *RIIED*, 1(1), 118–128.
- Olaizola, J. (1999). Conservación, restauración y gestión del patrimonio ferroviario. In *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998: Economía, industria y sociedad* (pp. 1011–1026). Instituto Alicantino de Cultura Juan Gil-Albert. I nostri treni Pietrarsa Express
- Olaizola, J. (2004). Museo Vasco del Ferrocarril. *Kobie*, 2(6), 751–756.
- Olaizola, J. (2012). *175 años de historia ferroviaria en Cuba (¡Y España!)*. Historias Del Tren. <http://historiastren.blogspot.com.es/2012/11/175-anos-de-historia-ferroviaria-en.html> (Consultado en 19 de marzo de 2018)
- Olmedo, A. (2003). Historia legislativa de los ferrocarriles de vía estrecha. In *III Congreso de Historia Ferroviaria* (pp. 23–26).
- Olmo, J. (1998). Al rescate del patrimonio ferroviario cubano. La locomotora a vapor 1814, una reliquia viviente. In *Rescate, preservación y uso del patrimonio industrial: II Coloquio Latinoamericano. Resúmenes* (pp. 25–26). Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya.
- Ores, K. (2010). *Valoración de la arquitectura patrimonial en el paisaje cultural de la ciudad de Santa Clara* [Trabajo de Fin de Grado]. Universidad Central “Marta Abreu” de Las Villas.
- Ortega, A. (2013). Formación, investigación e intervención sobre el patrimonio en Cuba. Su impulso en la provincia de Ciego de Ávila. In *Patrimonio histórico: difusión e imbricación americana*. Universidad Internacional de Andalucía.
- Ortiz, F. (1940). *Los factores humanos de la cubanidad*. Editorial Ciencias Sociales.
- Ortúñez, P. P. (2014). La regulación ferroviaria en Gran Bretaña y Francia: su impronta en España (c. 1831-c. 1923). *Tst: Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 27, 96–121.

- OUIGO. (2022). *Acerca de OUIGO*. Ouigo.Com. <https://www.ouigo.com/es/acerca-de-ouigo> (Consultado en 11 de febrero de 2022)
- Palmer, M., Nevell, M., y Sissons, M. (2012). *Industrial archaeology: A handbook*. CBA Practical Handbook.
- Parris, H. W. (1959). *The regulation of railways by the government in Great Britain: The work of the board of trade and the railway commissioners, 1840-1867* [Doctoral dissertation, University of Leicester]. <https://www.railwaysarchive.co.uk/docsummary.php?docID=57> (Consultado en 23 de mayo de 2022)
- Pascual, P. (1999). *Los caminos de la era industrial. La construcción y financiación de la Red Ferroviaria Catalana (1843 - 1898)*. Edicions Universitat de Barcelona.
- Patrimonio Cultural de las Administraciones Públicas* (MECD y AEBOE). (2021). Catálogo de Publicaciones de la Administración General del Estado.
- Paz, O. (2020, enero 30). *Visitó viceministra primera del Ministerio del Transporte la Estación de Trenes de Placetas*. CMEP Radio Placetas, La Voz de La Villa de Los Laureles. <https://radioplacetas.wordpress.com/2020/01/30/visito-viceministra-primeradel-ministerio-del-transporte-la-estacion-de-trenes-de-placetas/> (Consultado en 23 de agosto de 2022)
- Peira, G., Giudice, A., y Miraglia, S. (2022). Railway and Tourism: A Systematic Literature Review. *Tourism and Hospitality*, 3, 69–79.
- Pell, I. (2017). Mirada al patrimonio industrial de Cuba: Protección, conservación y refuncionalización. *Santiago*, 144, 476–491.
- Pell, I. (2018). Reliquias centenarias del patrimonio cultural cubano: las locomotoras a vapor y su protección. *Santiago*, 147, 489–502.
- Pereira, E. (2009). El batey de la industria azucarera en Villa Clara. *Arquitectura y Urbanismo*, XXX (2–3), 36–43.
- Pereira, E., Rodríguez, D., y Castillo, R. (2015). La casa vivienda del propietario del ingenio y el central azucarero cienfueguero. *Islas*, 57(180), 150–178.
- Pérez de la Riva, J. (2004). *La conquista del espacio cubano*. Fundación Fernando Ortiz.

- Pérez Mejías, L., Zurós Rodríguez, Z., y Mendosa Vázquez, M. (2019). La protección del patrimonio cultural cubano en el ámbito municipal. *Redel. Revista Granmense de Desarrollo Local*, 3(2), 71–65. <https://revistas.udg.co.cu/index.php/redel/article/view/770/1386> (Consultado en 19 de julio de 2022)
- Pérez, E., y Hernández, A. (2023). Propuesta de desarrollo de turismo accesible para el destino Santa Clara. *ROTUR. Revista de Ocio y Turismo*, 17(1), 20–40.
- Pérez, Ó. (2018). Cultura, Turismo y Derecho: Aciertos y desaciertos. In *MEMORIAS CIISCOT 2018 Congreso Internacional sobre Innovación, Sostenibilidad y Competitividad Turística Universidad Central del Ecuador* (pp. 20–32). Universidad Central de Ecuador.
- Pérez, Y., y Echarri, M. (2012). El Turismo Cultural, ¿Alternativa Turística para Cuba? La Imagen de La Habana como Destino Cultural en el Mercado Español. *AGALI Journal of Social Sciences and Humanities*, 2, 33–50.
- Periódico Cubano. (2022, octubre 7). *Incendio en Matanzas consume la estación del tren de Hershey*. Periódico Cubano. <https://www.periodicocubano.com/incendio-en-matanzas-consume-la-estacion-de-del-tren-de-hershey/> (Consultado en 12 de octubre de 2022)
- Pezuela, J. de la. (1937). El origen de los Ferrocarriles en Cuba. *Cuba Importadora e Industrial*, XII (140), 53–55.
- Pichardo, E. (1881). *Plano de la Habana*. A. Simón Grab.
- Polo, F. (2009). La depuración franquista sobre el personal de la compañía nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, 1936 - 1943. *V Congreso de Historia Ferroviaria*.
- Portal, A. (2014). *Propuesta de inclusión de elementos históricos al guion museológico del Museo de la Agroindustria Azucarera Marcelo Salado de Caibarién* [Trabajo de Fin de Grado]. Universidad Central “Marta Abreu” de Las Villas.
- Portuondo, M. (2020). *Un acercamiento a Jaronú desde el estilo, estructura y peculiaridades de su entorno*. Oficina Del Historiador de La Ciudad de Camagüey. <https://www.ohcamaguey.cu/un-acercamiento-a-jaronu-desde-el->

- [estilo-estructura-y-peculiaridades-de-su-entorno-galeria/](#) (Consultado en 15 de febrero de 2022)
- Prat, J. M., y Cànovas, G. (2012). El patrimonio industrial como dinamizador del territorio. El caso del ecomuseo La Farinera, en Castelló d'Empúries (Cataluña). *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 58(1), 79–100.
- Prats, Y. (2018, mayo 13). *El Valle de los Ingenios se anda en tren*. Excelencias Del Motor. <https://www.excelenciasdelmotor.com/otras-secciones/ferrocarriles/el-valle-de-los-ingenios-se-anda-en-tren> (Consultado en 28 de agosto de 2022)
- Prodetur. (2022). *Museo del Ferrocarril*. Turismo de La Provincia; Diputación de Sevilla. <https://turismosevilla.org/es/que-ver-y-hacer/patrimonio/museos-y-otros-espacios-expositivos/museo-del-ferrocarril> (Consultado en 26 de septiembre de 2022)
- Public Bodies (Abolition of the Railway Heritage Committee) Order 2013., Pub. L. No. 64, Statutory Instruments (2013).
- PUC - Campinas. (2022). *Sobre a Revista*. Oculum Ensaio. <https://periodicos.puc-campinas.edu.br/oculum/about> (Consultado en 9 de julio de 2022)
- Quenzer, B. (2016). *El tren de Hershey de Cuba*. “Magazine.” <https://adriboschmagazine.wordpress.com/2016/04/20/el-tren-hershey-de-cuba-havana-times-en-espanol/> (Consultado en 15 de febrero de 2022)
- Quiroga, M. (2016). *Curiosidades de la construcción en la antigua Villa de Bejucal*. Havana Times. <https://www.havanatimes.org/sp/?p=119053> (Consultado en 15 de febrero de 2022)
- Quiroga, M. (2016). *Odd facts about the town of Bejucal*. Havana Times. <https://havanatimes.org/features/odd-facts-about-the-town-of-bejucal/> (Consultado en 15 de febrero de 2022)
- Radio Guantánamo. (2018, March 28). *Cafetal La Indiana, historia escondida entre montañas*. Radio Guantánamo Cuba. https://www.youtube.com/watch?v=5y3cc2M_6qg (Consultado en 15 de febrero de 2022)

- Railway Archive. (2022). *Railways Archive*. <https://www.railwaysarchive.co.uk/faq.php> (Consultado en 28 de abril de 2022)
- Railway Heritage Scheme Order, Pub. L. No. 2032, Statutory Instruments (1994).
- Railway Heritage Trust. (2022). *Introduction to the Railway Heritage Trust*. What Is the RHT? <http://railwayheritagetrust.co.uk/what-is-the-rht/> (Consultado en 28 de abril de 2022)
- Railway Museum, y Institute of Railway Studies. (2019). *Ambulance trains: bringing the first world war home*. Railway Museum. <https://www.railwaymuseum.org.uk/objects-and-stories/ambulance-trains-bringing-first-world-war-home> (Consultado en 28 de abril de 2022)
- Railway Museum. (2022a). *About the Fallen Railwaymen Database*. Fallen Railwaymen Database. <https://fallenrailwaymen.omeka.net/about-the-fallen-railwaymen-database> (Consultado en 28 de abril de 2022)
- Railway Museum. (2022b). *Ambulance trains*. What Was on Railway Museum. <https://www.railwaymuseum.org.uk/what-was-on/ambulance-trains> (Consultado en 28 de abril de 2022)
- Railway Museum. (2022c). *National Archive of Railway Oral History*. <https://www.railwaymuseum.org.uk/research-and-archive/naroh> (Consultado en 28 de abril de 2022)
- Rand, A. (1870). *Líneas del Ferro-Carril de la Bahía de La Habana en combinación con las de Cárdenas y Júcaro, Cienfuegos y Sagua*. Rand, Avery and Ca.
- Real Decreto 111/1986, de 10 de enero, del desarrollo parcial de la Ley 16/1985 del Patrimonio Histórico Español*, Boletín Oficial del Estado 24 (1986).
- Recondo, R., Alfonso, M., y Gutiérrez, Y. (2008). Rehabilitación de centros históricos en la provincia de Matanzas. Ilustraciones para un rescate integral del patrimonio. Caso de estudio: San Carlos y San Severino de Matanzas. *Revista de Arquitectura e Ingeniería*, 2(2).
- Recondo, R., y González, L. (2011). Puentes de Matanzas, valioso testimonio a tener en cuenta en la Gestión Integral del Patrimonio. *Revista de Arquitectura e Ingeniería*, 5(2), 1–11.

- Reeves, C. (2021). *Conservation of Functional Heritage Railway Buildings as an Archetype for the Conservation of Functional Heritage Buildings* [Doctoral Thesis]. Northumbria University.
- Régimen general de protección del Patrimonio Histórico. (2021). Portal Del Ministerio de Cultura y Deporte. <https://www.culturaydeporte.gob.es/cultura/patrimonio/bienes-culturales-prottegidos/niveles-de-proteccion/regimen-general.html> (Consultado en 2 de agosto de 2022)
- RENFE. (1964). *Plan decenal de modernización 1964-73*. <https://cdt.mitma.es/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=298> (Consultado en 15 de julio de 2022)
- RENFE. (2022). *Conoce AVLO*. Renfe.Com. <https://www.renfe.com/es/es/viajar/prepara-tu-viaje/quiero-avlo/conocenos> (Consultado en 15 de julio de 2022)
- República de Cuba. (2014). *Constitución del 5 de julio 1940*. Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2014. <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmc28244> (Consultado en 10 de mayo de 2019)
- República de Cuba. (2019). *Constitución de la República de Cuba proclamada el 10 de abril de 2019*. Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2019. <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmc0972336> (Consultado en 10 de mayo de 2019)
- Revista de Arquitectura y Urbanismo. (2022). *Sobre la revista*. Revista Científica de Arquitectura y Urbanismo. <https://rau.cujae.edu.cu/index.php/revistaau> (Consultado en 7 de julio de 2022)
- Reyes, J. (2014). Los enclaves azucareros de la región nororiental de Cuba (1900-1930). El batey del Central Tacajó. *Tiempo y Espacio*, 61, 393–411.
- Rieles Multimedia. (2014). *Cuba: Desaparece taller de restauración de trenes*. Revista Rieles Digital. <https://www.rieles.com/front/2014-08-06-19-25-54/> (Consultado en 29 de julio de 2022)

- Rigol, I. (2015). La recuperación del patrimonio monumental en Cuba. In L. Gómez y O. Niglio (Eds.), *Conservación de centros históricos en Cuba: Vol. I* (pp. 35–60). Aracne Editrice.
- Ríos, Y. (2006). *Propuesta de acciones socioculturales para la promoción del patrimonio inmaterial azucarero en las nuevas generaciones del Batey del Central Narcisa*. Universidad Central “Marta Abreu” de Las Villas.
- Rivero, Y. (2008, October 10). *Terminal de Ómnibus y Trenes en Sagua la Grande*. Sagua Viva.
- Rix, M. (1967). *Industrial Archaeology*. The Historical Association.
- Rizo, L. (1998). Arquitectura agroindustrial cafetalera del siglo XIX en Santiago de Cuba. In *Rescate, preservación y uso del patrimonio industrial: II Coloquio Latinoamericano. Resúmenes* (p. 18). Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya.
- Rizo, L., y López, E. (2015). El patrimonio arquitectónico de Santiago de Cuba vinculado a la industria ligera en el período republicano: 1902-1958. *Arquitectura y Urbanismo*, XXXVI (3), 20–34.
- Rodríguez, D. (2008). *Inventario fotográfica y caracterización del urbanismo y la arquitectura en bateyes azucareros de la provincia de Cienfuegos* [Trabajo de Fin de Grado]. Universidad Central “Marta Abreu” de Las Villas.
- Rodríguez, E. (2022, febrero 25). *Abierto al público Museo Parque Temático Ferroviario en Camagüey*. Agencia Cubana de Noticias. <http://www.acn.cu/cultura/91313-abierto-al-publico-museo-parque-tematico-ferroviario-en-camagueey-fotos> (Consultado en 15 de julio de 2022)
- Rodríguez, L., y Rodríguez, C. (2017, febrero 2). ¡Viajeros, a la estación! *Vanguardia*, 4.
- Rodríguez, N. (2023, enero 10). La Mambisa aún pide vía. *Juventud Rebelde*.
- Rodríguez, P. (2011). “Avance”; *PEDI Plan Especial de Desarrollo Integral de la Habana Vieja* (R. Zamora, Ed.). Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana.

- Rodríguez, V. (2022, junio 18). La huella del «camino de hierro» en Cienfuegos. *5 de septiembre*.
- Rodríguez, Y. (2013). *La Estación Central de La Habana*. Habana Radio. <http://www.habanaradio.cu/articulos/la-estacion-central-de-la-habana-ii/> (Consultado en 15 de julio de 2022)
- Rodríguez, Y. (2013a). *La Estación Central de La Habana*. Habana Radio. <http://www.habanaradio.cu/articulos/la-estacion-central-de-la-habana-ii/> (Consultado en 15 de julio de 2022)
- Rodríguez, Y. (2013b, December 6). *La Estación Central de La Habana II*. Habana Radio. <http://www.habanaradio.cu/articulos/la-estacion-central-de-la-habana-ii/> (Consultado en 15 de julio de 2022)
- Román, R. (2006). *Turismo y Cultura en el centro urbano de Santa Clara: una propuesta para la interpretación del patrimonio cultural* [Trabajo de Fin de Grado]. Universidad Central “Marta Abreu” de Las Villas.
- Romeu, O., y González, I. (2019). El turismo rural como alternativa para el desarrollo local. Estudios de casos área Grecánica (Reggio Calabria), Italia y municipio Cabaiguán, Cuba. *Revista Iberoamericana Ambiente y Sustentabilidad*, 2(3), 135–149. <https://doi.org/10.46380/rias.v2i3.61>
- Roura, L. (2019). Acercamiento a la labor del Ecomuseo “Las Terrazas”, en su relación con la patrimonialización de sitios arqueológicos industriales en la Sierra del Rosario, provincia Artemisa, Cuba. *Revista de Arqueología Americana*, 36, 11–43.
- Royal Gunpowder Mills Heritage. (2022). *Railway Heritage*. Royal Gunpowder Mills. <https://www.royalgunpowdermills.com/railway-history> (Consultado en 3 de abril de 2022)
- Rumbaut, G. (2014). *Estación de Ferrocarril de Cienfuegos*. 3D Warehouse. <https://3dwarehouse.sketchup.com/model/3a941334b13cefe26188d1c4eaf725dc/Estaci%C3%B3n-de-Ferrocarril-de-Cienfuegos?hl=es> (Consultado en 15 de julio de 2022)

- S.A.U. (2022). *Vía Verde del Valle de Turón*. Asturias Paraíso Natural. <https://www.turismoasturias.es/descubre/naturaleza/rutas/senderismo/via-verde-turon> (Consultado en 15 de febrero de 2022)
- Salinas, E., y Delgado, F. (2016). Patrimonio Industrial y desarrollo turístico local. El caso del antiguo Central Hershey, Santa Cruz del Norte, Mayabeque, Cuba. *Revista Estudios Ambientales*, 4(2), 23–40.
- Salinas, E., y Mundet i Cerdan, L. (2016). El turismo en Cuba. Un análisis geográfico. *Geographicalia*, 37bis, 53–66.
- Salmerón, P. (2016). *Estudio del paisaje de la industria azucarera de la Vega de Granada*. Instituto del Patrimonio Cultural de España.
- Sánchez, G. (2011). El recurso cultural Ciudad en la conformación de la imagen turística del destino Cuba. In *Espacios y destinos turísticos en tiempos de globalización y crisis: Vol. I* (pp. 439–453). AGE.
- Sanjuan, N. (2018). La industria azucarera como creadora y transformadora de la arquitectura doméstica en Cuba. In *II Congreso Internacional de Patrimonio Industrial y de la Obra Pública Patrimonio Industrial: pasado, presente y futuro* (pp. 331–346). Fundación Patrimonio Industrial de Andalucía; Junta de Andalucía.
- Santamaria García, A. (1998). Historia de los ferrocarriles en Cuba, 1830-1995. . In J. Sanz Fernández (Ed.), *Guía histórica de los ferrocarriles Iberoamericanos (1830-1995)* (pp. 6–82). Ministerio de Fomento.
- Santamaría García, A., y García Mora, L. M. (1999). A propósito de la industria azucarera en Cuba (1860-18777): Mano de obra y tecnología. En M. Guicharnaud-Tollis (Ed.), *Le sucre dans l'espace caraïbe hispanophone XIX et XX siècles* (pp. 71–94). L'Harmattan.
- Santamaría, A. (1995). *Ferrocarriles de las Antillas españolas 1830-1995 Cronología Ficheros de empresas (nombre, datos técnicos y evolución kilométrica) Evolución quinquenal de la red Cartografía*.
- Santamaría, A. (Coord.). (2019). *Azúcar, patrimonio y paisaje en Cuba* (A. Santamaría, Ed.). Digital CSIC.

- Santamaría, A. (Coord.). (2020). *Ferrocarril, historia, espacio y patrimonio en Cuba* (A. Santamaría, Ed.). Digital CSIC.
- Santofimia, M. (2011). *Patrimonio Industrial de Andalucía; Análisis, diagnóstico y propuesta de sistematización de la información*. Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico.
- Santofimia, M. (2012). El Proyecto I+ D Patrimonio Industrial de Andalucía. *II Jornadas Andaluzas de Patrimonio Industrial y de La Obra Pública*.
- Santos y Ganges, L., y Lalana, J. L. (2009). Las fronteras del patrimonio industrial. *Llámpara: Patrimonio Industrial*, 2, 7–20.
- Sanz, N. (Coord.). (2008). *Directrices Prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial*. Ministerio de Cultura.
- Schlachter, A. (2014). *Cubano el primer ferrocarril caribeño*. Cubahora. <https://www.cubahora.cu/blogs/curiosidades-geograficas/cubano-el-primer-ferrocarril-caribeno>
- Science Museum Group. (2020, October). *Railway Heritage designation Advisory Board*. Science Museum Group.
- Science Museum. (1958). *The British railway locomotive 1803–1850*. Science Museum.
- ScotRail. (2020). *Adopt a station*. Scotland's Railway. <https://www.scotrail.co.uk/about-scotrail/volunteering/adopt-station> (Consultado en 17 de julio de 2022)
- Secretaría de Cultura. (2016). *Vías Verdes México es un programa nacional que impulsa la preservación de la herencia histórica ferroviaria en su propio contexto*. Acciones y Programas. Gobierno de México. <https://www.gob.mx/cultura/acciones-y-programas/vias-verdes-mexico> (Consultado en 5 de agosto de 2022)
- Sekon, G. A., y Nokes, G. A. (1899). *The Evolution of the Steam Locomotive (1803 to 1898)*. Railway Publishing Company. Disponible en: <https://books.google.es/books?hl=es&lr=yid=IPFUAAAAMAAJ&oi=fnd&pg=PA6y&dq=The+British+railway+locomotive+1803%E2%80%931850&yots=mPQQN-OH2NJ&sig=IkL5z8el->

[Yu2RPnIjp_hN7TuVVQ#v=onepageyq=The%20British%20railway%20locomotive%201803%E2%80%93931850yf=false](https://www.youtube.com/watch?v=onepageyq=The%20British%20railway%20locomotive%201803%E2%80%93931850yf=false)

- Shepherd, A. (2021). “This Thing Still Works, right?” Interpreting a Stationary Steam Locomotive. *Tekniikan Waiheita*, 39(1), 31–43.
- Sierra, G. (2017). El papel de los bateyes en los procesos culturales en Cuba. Algunas consideraciones histórico-antropológicas. *Batey: Revista Cubana de Antropología Sociocultural*, IX (9), 1–17.
- Silva, P. (2013). *Ferrocarriles de Cuba*. Mangocho. <http://mangochoamat.blogspot.com.es/2013/06/ferrocaril-en-cuba.html> (Consultado en 13 de julio de 2018)
- Simonó, J. M., Ochoa, M., y Licea, J. E. (2021). Consideraciones sobre la puesta en valor del patrimonio industrial en el destino de Santiago de Cuba. *Estudios Turísticos*, 221, 95–112.
- Sitelines. (2013). *Bowes Railway - Wardley to Lamesley - Details*. Sitelines. Tyne and Wear’s Historic Environment Record. <https://web.archive.org/web/20131029191823/http://www.twsitelines.info/Siteline.nsf/SMR/219188C29270410480257B89004EAE38?opendocument> (Consultado en 14 de marzo de 2022)
- Sobrino, J., y Sanz, M. (Eds.). (2018). *Carta de Sevilla de Patrimonio Industrial 2018; Los retos del siglo XXI*. Junta de Andalucía.
- Sotolongo, D. (2012, March 1). Museo etnográfico espirituario apuesta por las tradiciones guajiras. *Escambray*. <http://www.escambray.cu/2012/museo-etnografico-espirituario-apuesta-por-las-tradiciones-guajiras-fotos/> (Consultado en 2 de mayo de 2022)
- Suárez, J. (2020). El patrimonio histórico y cultural azucarero. In A. Ortega (Ed.), *El patrimonio cultural en la provincia de Ciego de Ávila (Cuba). Análisis y propuestas de ida y vuelta* (pp. 177–231). Universidad Internacional de Andalucía.
- Subercase, J., de Santa Cruz, C., y Subercase Krets, J. (1844). Informe Subercase. *Gaceta de Madrid*. <https://www.grijalvo.>

- com/Subercase/Informe_Subercase_modernizado.html (Consultado en 9 de septiembre de 2022)
- Sykes, R., Austin, A., Fuller, M., Kinoshita, T., y Shrimpton, A. (1997). Steam Attraction. *The Journal of Transport History*, 18(2), 156–175.
- Tartarini, J. (Coord.). (2016). *Arquitectura ferroviaria de América Latina; Cuba y Argentina* (1ra ed.). Ministerio de Cultura de la Nación.
- Telecentro Provincial Telemayabeque. (2022, November 28). *Celebró Mayabeque, Aniversario 185 del ferrocarril Habana- Bejucal*. Youtube.
- Territorio Museo. (2022a). *Aula del Ferrocarril de Loredó*. Montaña Central, Puerto de Asturias Territorio Museo. <https://territoriomuseo.com/pages/index/112-centro-de-loredo-informacion-general> (Consultado en 3 de marzo de 2022)
- Territorio Museo. (2022b). *Centros y Monumentos Visitables, Museos, Aulas*. Montaña Central, Puerto de Asturias Territorio Museo. <https://territoriomuseo.com/pages/index/112-centro-de-loredo-informacion-general> (Consultado en 3 de marzo de 2022)
- The National Archives. (2022). *Railways*. https://www.wargm.org/archive_viewer/ (Consultado en 17 de julio de 2022)
- The National Archives. (2022). *The Waltham Abbey Royal Gunpowder Mills Archive*. https://www.wargm.org/archive_viewer/ (Consultado en 17 de julio de 2022)
- The Railway Heritage Committee. (2013). *Annual Report 2009 - 2013*.
- Thomas, H. (1976). *Historia de la guerra civil española*. Círculo de Lectores.
- Thomson, T. (Ed.). (1814). *Annals of Philosophy: Vol. IV*. <https://www.biodiversitylibrary.org/item/54033#page/5/mode/1up> (Consultado en 8 de noviembre de 2021)
- TICCIH España. (2017). *Convenio de colaboración académica científica y cultural entre la Universidad Vizcaya de las Américas y TICCIH España*. TICCIH España. <http://ticcih.es/convenio-de-colaboracion-academica-cientifica-y-cultural-entre-la-universidad-vizcaya-de-las-americas-y-ticcih-espana/> (Consultado en 14 de marzo de 2022)

- TICCIH España. (2019a, April 4). *Entrega del Premio Hispania Nostra 2018 a las buenas prácticas a proyecto arquitectónico en el campus de Alcoy*. Noticias. <http://ticcih.es/entrega-del-premio-hispania-nostra-2018-a-las-buenas-practicas-a-proyecto-arquitectonico-en-el-campus-de-alcoy/> (Consultado en 14 de marzo de 2022)
- TICCIH España. (2019b, octubre 20). *TICCIH España solicita declarar BIC con la urgente protección y salvaguarda como conjunto monumental de elementos patrimoniales de la antigua Euskalduna en Bilbao*. Noticias. <http://ticcih.es/ticcih-espana-solicita-declarar-bic-con-la-urgente-proteccion-y-salvaguarda-como-conjunto-monumental-de-elementos-patrimoniales-de-la-antigua-euskalduna-en-bilbao/> (Consultado en 14 de marzo de 2022)
- TICCIH España. (2022). *Quiénes somos*. <http://ticcih.es/quienes-somos/> (Consultado en 14 de marzo de 2022)
- TICCIH. (2003). *Carta de Nizhny Tagil sobre el patrimonio industrial* (TICCI, Ed.). <https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilSpanish.pdf> (Consultado en 8 de mayo de 2019)
- Tillman, J. (2002). Sustainability of heritage railways: An economic approach. *Japan Railway and Transport Review*, 32, 38–45.
- Toledo, J. (2016). *La historia de los americanos en Soledad*. Horizontes. <http://periodistasuclv.blogspot.com/2016/12/la-historia-de-los-americanos-en.html>
- Tomlinson, W. (1915). *The North Eastern Railway; its rise and development*. Longmans, Green y Company. <https://archive.org/details/northeasternrail00tomlrich/page/n21/mode/2up> (Consultado en 1 de julio de 2022)
- Torres, A. (1849). *Plano pintoresco de La Habana con número de las casas*. W.S. Barnard Engr.
- Torres, A. (2012). Una propuesta de sostenibilidad para Guanabacoa desde Guanabacoa. In Y. Farrés y A. Matarán (Eds.), *¿Otro municipio es posible? Guanabacoa en La Habana* (pp. 155–181). Atrapasueños.

- Torres, B. (2018, febrero 1). Descarrilamiento provoca daños en estación ferroviaria de Sancti Spiritus. *Escambray*, 3.
- Torres, C., y López, J. (2022). *Patrimonio Ferroviario Protegido en España*. Federación Castellano Manchega de Amigos del Ferrocarril.
- Torres, T. (2019). *Bienvenido el Museo del Ferrocarril de Cuba*. Habana Cultural. <http://habanacultural.ohc.cu/?p=30400> (Consultado en 9 de agosto de 2022)
- Tortella, G. (1999). La paradoja del ferrocarril español. In *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, industria y sociedad* (pp. 249–254). Instituto Alicantino de Cultura Juan Gil-Albert.
- touRail. (2022). *Hacer turismo con el patrimonio ferroviario*. Quienes Somos. https://www.tourail.com/quienes_somos.asp
- Trevithick, F. (1872). *Life of Richard Trevithick: with an account of his inventions* (Vol. 1). E. y FN Spon.
- UK Heritage Railways. (2022). UK Heritage Railways. <https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1qb9uOJ-QmCl951ptQyUv51RJgEUyIl=54.54452895437318%2C-2.8170382976531982yz=6> (Consultado en 21 de marzo de 2022)
- UKHRail. (2022). UK y Ireland Heritage Railways. <http://www.heritage-railways.com/rhr.php> (Consultado en 21 de marzo de 2022)
- Ulmer Eisenbahnfreunde. (2022). *Die Ulmer Eisenbahnfreunde*. Vereinsgeschichte. https://www.uef-dampf.de/joomla_01/index.php/uef-vereinsgeschichte (Consultado en 8 de marzo de 2023)
- UNESCO, y OHCH. (2006). La rehabilitación del Centro Histórico de La Habana. Generación de recursos financieros propios. Recuperación socioeconómica y sociocultural. In *Una experiencia singular. Valoraciones sobre el modelo de gestión integral de La Habana Vieja, Patrimonio de la Humanidad*. Editorial Boloña.
- UNESCO. (1972). *Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural*.

- UNESCO. (2022). *La Tumba Francesa*. Patrimonio Cultural Inmaterial. <https://ich.unesco.org/es/RL/la-tumba-francesa-00052> (Consultado en 22 de febrero de 2023)
- UNESCO. (2022). *United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland*. World Heritage List. <https://whc.unesco.org/en/statesparties/gb> (Consultado en 22 de febrero de 2023)
- UN-Habitat. (2010). *Desarrollo Integral del Centro Histórico de La Habana Vieja*. Ciudades Para Un Futuro Sostenible. <http://habitat.aq.upm.es/bpal/onu06/bp1315.html> (Consultado en 22 de febrero de 2023)
- UN-Habitat. (2016a). *Modelo de gestión del desarrollo del centro histórico de La Habana*. Ciudades Para Un Futuro Sostenible. <http://habitat.aq.upm.es/bpal/onu00/bp860.html> (Consultado en 22 de febrero de 2023)
- UN-Habitat. (2016b). *Proyecto de Parque Metropolitano en La Habana*. Ciudades Para Un Futuro Más Sostenible. <http://habitat.aq.upm.es/bpal/onu00/bp312.html> (Consultado en 22 de febrero de 2023)
- UN-Habitat. (2016c). *Proyecto de reanimación de San Pedro*. Ciudades Para Un Futuro Más Sostenible. <http://habitat.aq.upm.es/bpal/onu00/bp548.html> (Consultado en 22 de febrero de 2023)
- UN-Habitat. (2022). *Dubai International Award for Best Practices*. United Nations Human Settlements Programme. <https://unhabitat.org/award/dubai-international-award-for-best-practices> (Consultado en 22 de febrero de 2023)
- United Nations World Population Prospects. (2020). *Población total. Cuba*. Banco Mundial. <https://datos.bancomundial.org/indicador/SP.POP.TOTL?locations=CU> (Consultado en 22 de febrero de 2023)
- Universidad de Alicante. (2022). *Instituto Universitario de Investigación en Arqueología y Patrimonio Histórico (INAPH)*. Institutos UA. <https://inaph.ua.es/es/>

- Universidad de Extremadura. (2022). *I-PAT*. Institutos Universitarios de La Universidad de Extremadura. <http://iui.unex.es/index.php/es/institutos/i-pat> (Consultado en 8 de febrero de 2022)
- Universidad de Huelva. (2022a). *La UHU activa un programa formativo para la creación de productos turísticos en torno a las vías verdes de la provincia*. Noticias. <https://www.uhu.es/noticias/la-uhu-activa-un-programa-formativo-para-la-creacion-de-productos-turisticos-en-torno-a-las-vias-verdes-de-la-provincia> (Consultado en 8 de febrero de 2022)
- Universidad de Huelva. (2022b). *Programa formativo Vías Verdes y Creación de Producto Turístico*. Cátedras Universidad de Huelva. <https://catedraturismoindustrial.es/curso-vias-verdes-y-creacion-de-producto-turistico> (Consultado en 8 de febrero de 2022)
- Universidad de Oriente. (2022). *Sobre la revista*. Santiago. <https://santiago.uo.edu.cu/index.php/stgo/about> (Consultado en 8 de febrero de 2022)
- Universidad de Sevilla. (2022). *Ciclo de conferencias on line sobre el patrimonio industrial de Andalucía (relativo al Turismo Andaluz)*. Noticias. <https://ftf.us.es/noticias/ciclo-de-conferencias-line-sobre-el-patrimonio-industrial-de-andalucia-relativo-al-turismo> (Consultado en 8 de febrero de 2022)
- Universidad de Zaragoza. (2022). *Instituto de Patrimonio y Humanidades IPH*. IPH UNIZAR. <https://iphunizar.com/> (Consultado en 8 de febrero de 2022)
- Universidad Federal de Minas Gerais (2022). *Sobre a Revista*. Fórum Patrimônio: Ambiente Construído E Patrimônio Sustentável. <https://periodicos.ufmg.br/index.php/forumpatrimo/about> (Consultado en 5 de febrero 2023)
- University of York. (2022a). *Institute of Railway Studies*. University of York. <https://www.york.ac.uk/railway-studies/> (Consultado en 10 de marzo de 2022)
- University of York. (2022b). *National Railway Museum library and archive centre*. <https://www.york.ac.uk/library/other-libraries/nrm/> (Consultado en 10 de marzo de 2022)

- Valdés Millán, A. (2018). Consideraciones en torno a las leyes que protegen el patrimonio cultural en Cuba. *Cadernos de Sociomuseologia*, 55(12), 3–29.
- Valero, M., y García González, A. (1999). Ciencia y coleccionismo en Cuba en el siglo XIX. *Ascelpio*, LI (1), 205–226.
- Vallés, C., y Pérez, C. (2007). *La experiencia de Miguel Biada en dos ferrocarriles pioneros: La Habana-Güines y Barcelona-Mataró*. Cercle Històric Miquel Biada.
- Vaughan, A. (1997). *Railwaymen, Politics and Money: the great age of railways in Britain*. John Murray Pubs Ltd.
- Vega, J. (1991). *Presencia norteamericana en el área nororiental de Cuba. Etnicidad y Cultura*. Ediciones Holguín.
- Vega, Y. (2021, mayo 19). *Museo camagüeyano del Ferrocarril: una joya del patrimonio cubano*. Agencia Cubana de Noticias. <http://www.acn.cu/especiales-acn/79777-museo-camagueeyano-del-ferrocarril-una-joya-del-patrimonio-cubano-fotos> (Consultado en 3 de julio de 2022)
- Venegas, C. (1989). Arquitectura y urbanización en el ingenio azucarero. In *Ponencias de la Conferencia Internacional II Bienal de La Habana* (pp. 247–256). Editorial Letras Cubanas.
- Venegas, C. (1998). La arquitectura del tabaco. In *Rescate, preservación y uso del patrimonio industrial: II Coloquio Latinoamericano. Resúmenes* (p. 48). Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya.
- Venegas, C. (2008). *Los andenes de la memoria*. El Fogonero. http://elfogonerovenegas.blogspot.com/p/estaciones_4.html (Consultado en 17 de agosto de 2018)
- Vicerrectorado de Investigación. (2019). *Propuesta de creación del Instituto Asturiano del Patrimonio (INAPAC) como Instituto Universitario de Investigación*.
- Viera, A. (2022, febrero 8). *Jaronú: el batey azucarero que ya no vive al ritmo de la zafra*. OnCuba. <https://oncubanews.com/cuba/jaronu-el-batey-azucarero-que-ya-no-vive-al-ritmo-de-la-zafra/> (Consultado en 15 de julio de 2022)

- Viera, L. (2006). *Gestión del Patrimonio Natural, Cultural y Arquitectónico de las áreas urbanas y suburbanas del municipio de Santa Clara* [Trabajo de Fin de Máster]. Universidad Central “Marta Abreu” de Las Villas.
- Villar, M. (2020, January 24). *La Habana: una ciudad inteligente desde la informática y la sociedad*. Habana Radio. <http://www.habanaradio.cu/culturales/la-habana-una-ciudad-inteligente-desde-la-informatica-y-la-sociedad/> (Consultado en 23 febrero de 2022)
- Villarreal, F., y Rizo, L. (2017). El patrimonio ferroviario en Santiago de Cuba: Aportaciones a la conformación urbano arquitectónica del territorio. *Oculum Ensaio; Revista de Arquitetura e Urbanismo*, 4(12), 293–309.
- Viñuales, G., Tartarini, J., Meneguello, C., Migone, J., Álvarez, M., Feliú, A., Lopes, J., Morales, H., y Boretto, R. (2008). Declaración Iberoamericana de Patrimonio Industrial. *Apuntes; Revista de Estudios Sobre Patrimonio Cultural*, 21(1), 146–147.
- Visitor. (2022). *Britain's Heritage Railways*. Britain Visitor. <https://www.britain-visitor.com/about-us> (Consultado en 6 de marzo de 2022)
- Wales, R. (1967). The Industrial Monuments Survey. *Technology and Culture*, 8(2), 199.
- Weiss, J. (1960). *Arquitectura Cubana del siglo XIX*. Junta Nacional de Arqueología y Etnología.
- Westcott, R. (2013, marzo 27). *Did Dr Beeching get it wrong with his railway cuts 50 years ago?* BBC News. <https://www.bbc.com/news/uk-21938349> (Consultado en 13 de enero de 2023)
- Wise, S. (2000). *British Railways Research - the first hundred years* (No. 8; Working Papers in Railway Studies).
- World Habitat. (2017a). *Programas de Vivienda en el Centro Histórico de La Habana*. Awards. <https://world-habitat.org/es/premios-mundiales-del-habitat/ganadores-y-finalistas/programas-de-vivienda-en-el-centro-historico-de-la-habana/> (Consultado en 11 de enero de 2023)
- World Habitat. (2017b). *Proyecto de Conservación Cayo Hueso Ward*. Awards. <https://world-habitat.org/es/premios-mundiales-del-habitat/ganadores-y->

[finalistas/proyecto-de-conservacion-cayo-hueso-ward/](#) (Consultado en 11 de enero de 2023)

World Habitat. (2023). *History*. World Habitat Awards. <https://world-habitat.org/world-habitat-awards/history> (Consultado en 11 de enero de 2023)

Zanetti, O., y García, A. (1987). *Caminos para el azúcar*. Ediciones Boloña.

LISTADO DE SIGLAS Y ABREVIATURAS

AAFCB – Associació d’Amics del Ferrocarril de Barcelona
AECID – Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo
AHF – Archivo Histórico Ferroviario
AIA – The Association for Industrial Heritage
ASVAFER – Asociación Vallisoletana de Amigos del Ferrocarril
AVT – Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona
AZCUBA – Grupo Azucarero de Cuba
BCG – Bien de Catalogación General
BIC – Bien de Interés Cultural
BIM – Building information modelling
CBA – Council of British Archeology
CCR – Cuban Central Railway
CENCREM – Centro Nacional de Conservación, Restauración y Museología
CGPHA – Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz
CIFVM – Centro de iniciativas ferroviarias Vapor Madrid
CNCP – Centro Nacional de Patrimonio Cultural de Cuba
CPV – Centros Provinciales de Vialidad
CSIC – Consejo Superior de Investigaciones Científicas de España
DCMS – Department for Culture, Media and Sport
DEPIA – Documento Estratégico del Patrimonio Industrial de Andalucía
EFE – Explotación de Ferrocarriles del Estado
ETECSA – Empresa de Telecomunicaciones de Cuba S.A.
FEDECRAIL – Federación Europea del Turismo Ferroviario
FEVE – Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha
FFE – Fundación de los Ferrocarriles Españoles
FGC – Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya
FGV – Ferrocarriles de la Comunidad Valenciana
FICCIM – International Conferences on the Conservation of Industrial Monuments
FUPIA – Fundación del Patrimonio Industrial de Andalucía
GIF – Gestor de Infraestructuras Ferroviarias
HRA – Heritage Railway Association
HRA – Heritage Railway Association

IAPH – Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico
 ICCROM – Centro Internacional de Estudios de Conservación y Restauración de los Bienes Culturales
 ICH – Ironbridge Centre for Heritage
 ICOHTEC – International Committee for History of Technology
 ICOMOS – Consejo Internacional de Monumentos y Sitios
 ICROA – Instituto de Conservación y restauración de Obras de Arte
 ICRPC – Institut Català de Recerca en Patrimoni Cultural
 IDE – Infraestructura de Datos Espaciales
 IGMI – Ironbridge Gorge Museum Trust
 IHN – Industrial Heritage Networks
 INAPAC – Instituto Asturiano del Patrimonio Cultural
 INAPH – Instituto Universitario de Investigación en Arqueología y Patrimonio Histórico de la Universidad de Alicante
 INCUNA – Industria, Cultura, Naturaleza - Asociación de Arqueología Industrial
 I-PAT – Instituto de Investigación en Patrimonio de la Universidad de Extremadura
 IPCE – Instituto del Patrimonio Cultural de España
 IPH – Instituto Universitario del Patrimonio y Humanidades de la Universidad de Zaragoza
 ISA – Universidad de las Artes de Cuba
 ISPJAE – Universidad Tecnológica de La Habana “José Antonio Echeverría”
 LPHE – Ley de Patrimonio Histórico Español
 MHCLG – Ministerio de vivienda, comunidades y gobierno local
 MINAZ – Ministerio del Azúcar de la República de Cuba
 MINCULT – Ministerio de Cultura de la República de Cuba
 ML – Monumento Local
 MN – Monumento Nacional
 MNACTEC – Museo de la Ciencia y de la Técnica de Cataluña
 MNBA – Museo Nacional de Bellas Artes de La Habana
 MOPTMA – Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente
 MUMI – Museo de la Minería y la Industria de Asturias
 MZA – Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante
 NAFA – Nuevo Acceso Ferroviario
 NDPB – Cuerpo Público no Gubernamental

NHS – National Health System

NRIM – National Record of Industrial Monuments

OHCH – Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana

PGOU – Planes Generales de Ordenación Urbana

PHCF – Plan de Identificación, Protección y Puesta en valor del Patrimonio Histórico Cultural Ferroviario de la FFE

PNPI – Plan Nacional de Patrimonio Industrial

POM – Planes de Ordenación Municipal

ReA – Repositorio de archivos digitales del IAPH

RNBC – Registro Nacional de Bienes Culturales de Cuba

SDPAN – Servicio de Defensa del Patrimonio Artístico Nacional

SELIDO – Servicio Nacional de Restauración de Libros y Documentos

SIG – Sistema de información geográfico

SIPCA – Sistema de Información del Patrimonio Cultural Aragonés

SIPIE – Sistema de Información del Patrimonio Industrial Español

SNFC – Société nationale des chemins de fer français

TALGO - Tren Articulado Ligero Goicoechea Omar

TICCIH – Comité Internacional para la conservación y defensa del Patrimonio Industrial

UKRI-UK – UK Research and Innovation

ZP – Zona de Protección

ANEXOS

Anexo 1. Figuras

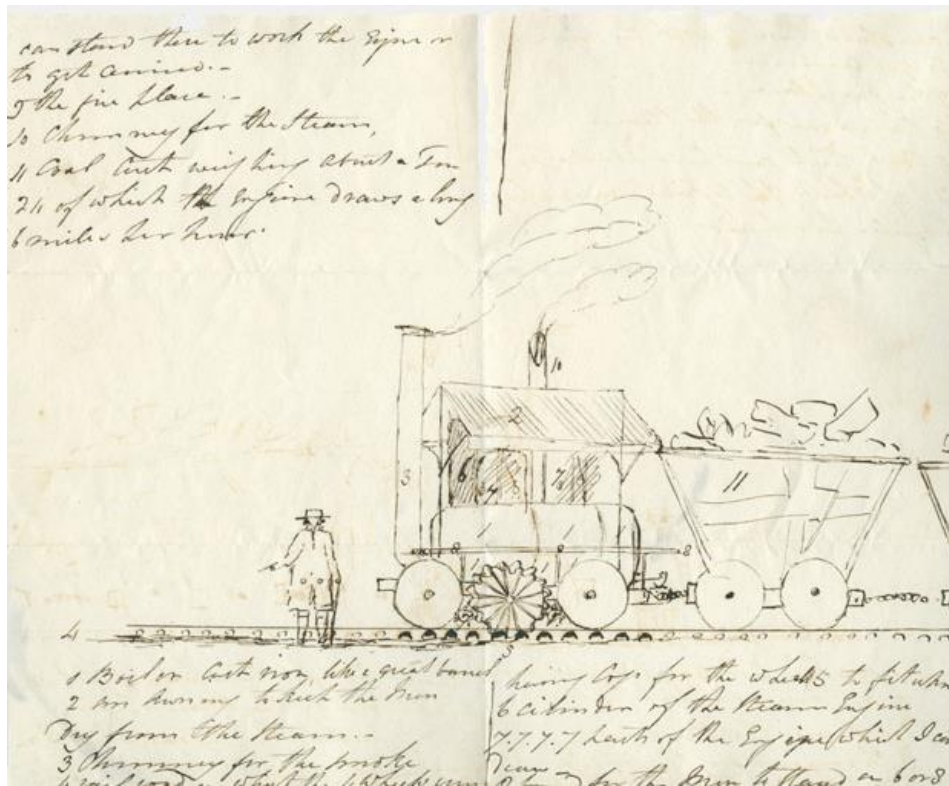


Figura 1. Boceto de la Salamanca por Leighton Dalrymple (1812). National Railway Museum, UK. Fuente: <https://www.nationalarchives.gov.uk/railways/>

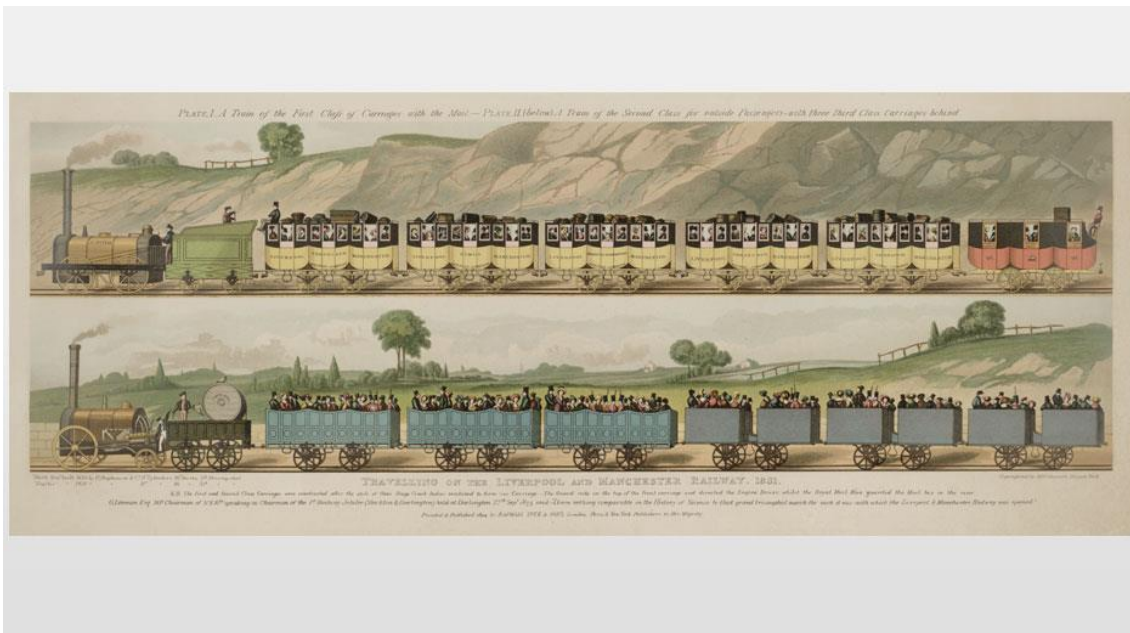


Figura 2. Impresión a color “Viaje de Liverpool a Machester”. Raphael Tuck (1831). National Railway Museum, UK. Fuente: <https://www.nationalarchives.gov.uk/railways/>



Figura 3. Páginas de “Como reinó y como cayó”, caricaturizando el auge y caída de George Hudson (1849). National Railway Museum. Fuente: <https://www.nationalarchives.gov.uk/railways/>

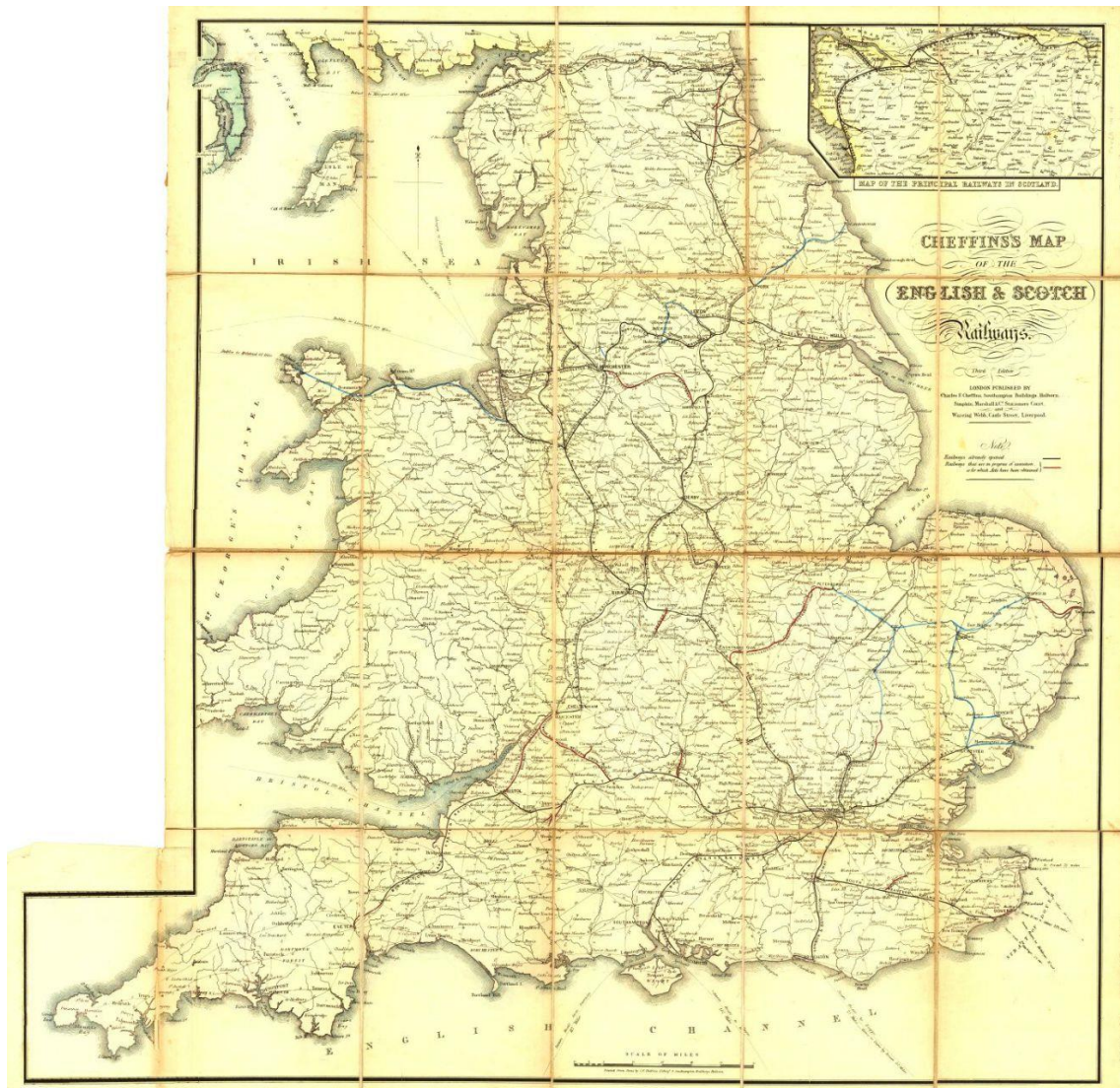


Figura 4. Mapa de las vías de ferrocarril de Inglaterra y Escocia (1850). Charles Cheffins. Preservado en la Colección Digital de la Universidad de Chicago (LUNA). Fuente: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Cheffins%27s_Map_of_English_%26_Scotch_Railways,_1850.jpg



Fig. 5. Principales vías de Inglaterra y Gales (1898). Sir Isaac Pitman. Fuente: British Library <https://www.flickr.com/photos/britishlibrary/11247728904/>



Figura 7. Diagrama de las ferrovías británicas en la actualidad. Project Mapping, National Rail Enquiries (Mayo 2022).

Fuente: https://www.nationalrail.co.uk/stations_destinations/rail-maps.aspx#national_rail_maps



Figura 8. Torre de señales, Headingham. Colne Valley Railway. Fuente: <https://www.colnevalleyrailway.co.uk/signalbox/#>

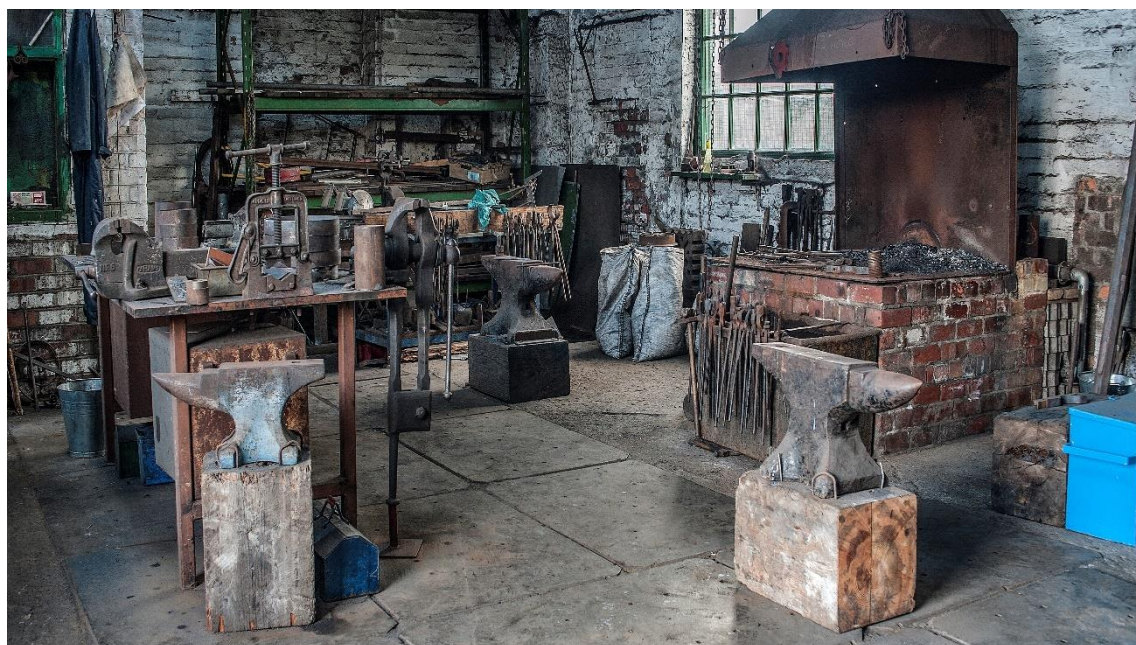


Figura 9. Dependencias del herrero. Bowes Railway. Fuente: <http://bowesrailway.uk/explore/tour-of-the-site/>

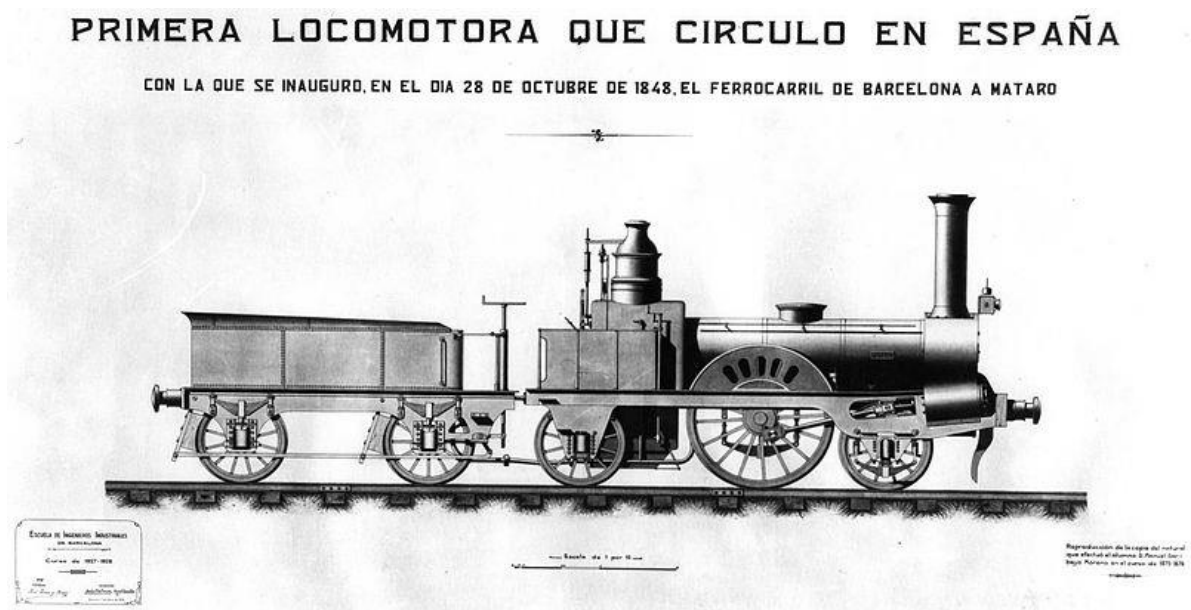


Figura 10. Boceto de la locomotora La Mataró. Manuel Garbayo Moreno, 1875. Escuela de Ingenieros de Barcelona. Fuente: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:La_Matar%C3%B3_por_Garbayo.jpg



Figura 11. Primitiva locomotora de vapor del ferrocarril de València a Xàtiva. Fotografía de Trevor Rowe. Archivo Euskotren/Museo Vasco del Ferrocarril. Fuente: <http://historiastren.blogspot.com/2019/12/165-anos-del-ferrocarril-de-valencia.html>



Figura 12. Ancho ibérico en apeadero de Amusco (Palencia). Fuente: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Amusco_10.JPG

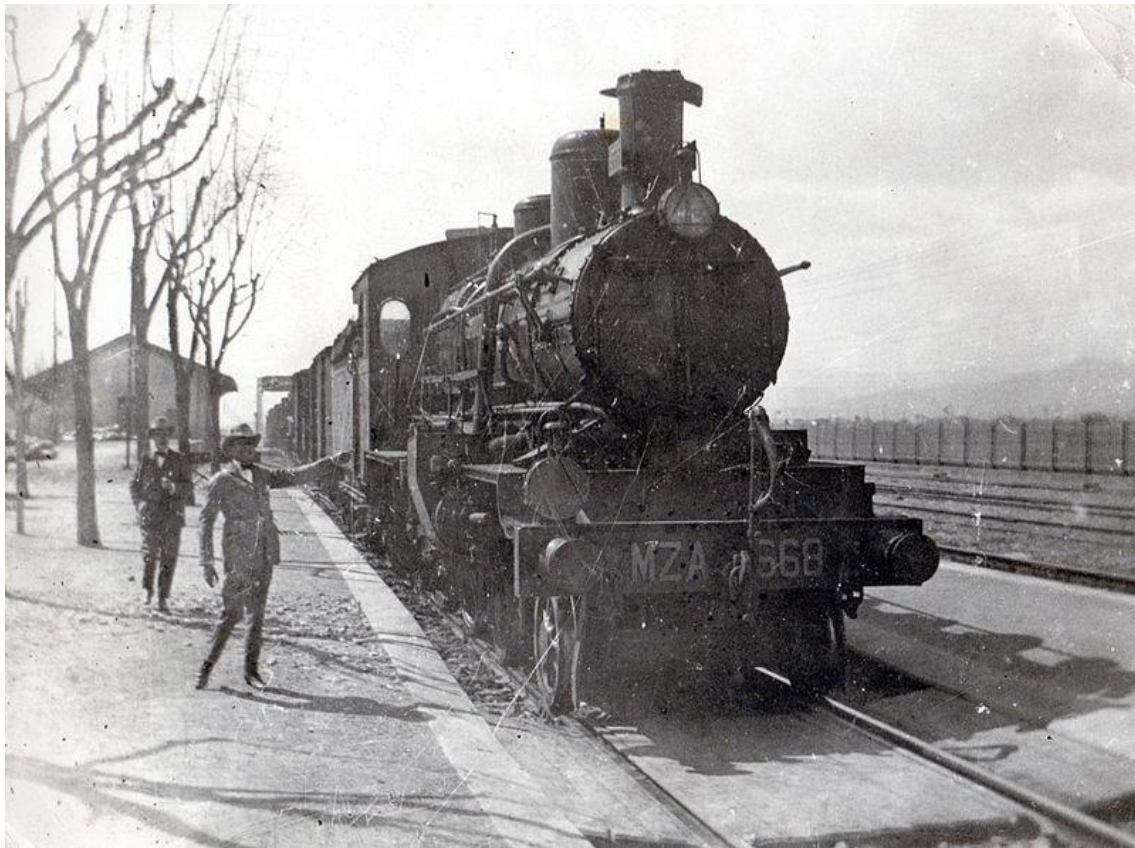


Figura 13. Locomotora MZA 668 c. 1920. Fuente: Ferropedia.
<http://www.ferropedia.es/wiki/Imagen:MZA668JPVL.JPG>



Figura 14. GEC1504 y 1502 con un tren de carbón térmico saliendo de la trinchera de los Navarros tras la nevada, 1998. Fuente: Ferropedia.
http://www.ferropedia.es/wiki/Archivo:1504-1502_navarros.jpg



Figura 15. Estación de Atocha, 2009. Fuente: <https://www.flickr.com/photos/25716821@N04/3486838206/>



Figura 16. La Estación de Valladolid – Campo Grande en 1901. Fuente: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Valladolid.JPG>



Figura 17. Estación del Norte – Estació del Nord. Fuente: Generalitat Valenciana (2014)

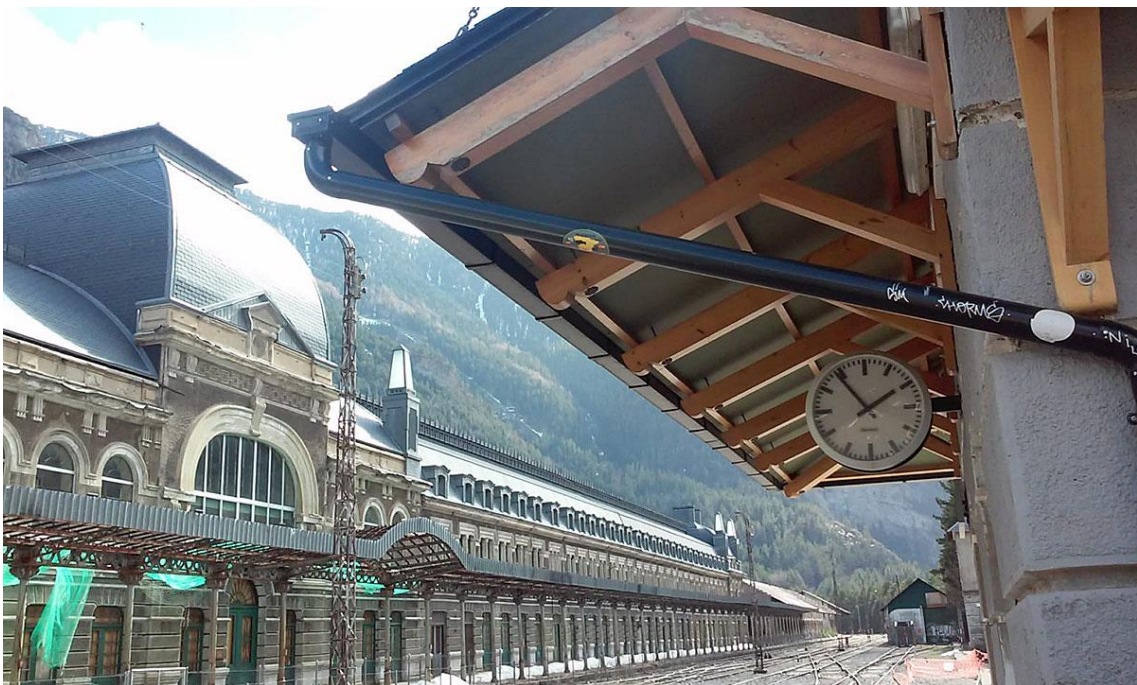


Figura 18. Estación Internacional de Canfranc, Huesca. Fuente: Ayuntamiento de Canfranc (1999)

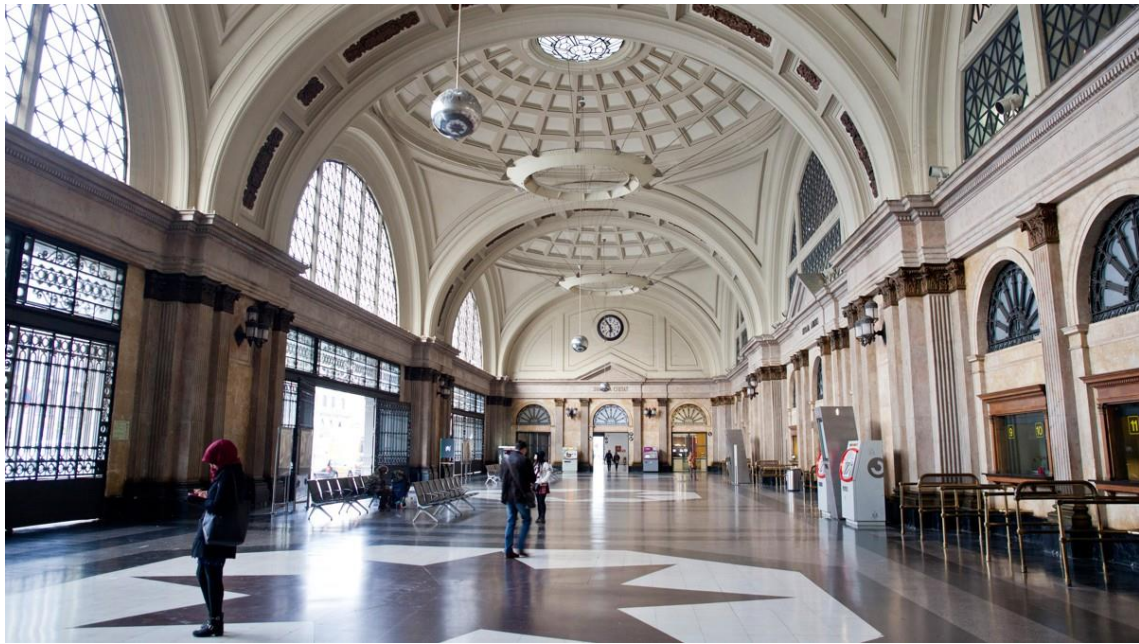


Figura 19. Estación de Francia, Barcelona. Fuente: Ayuntamiento de Barcelona (2020)



Figura 20. Tren TALGO III, locomotora serie 352, cerca de Guadix (Granada), década del noventa. Fuente: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:1tguadix.jpg>



Figura 21. Estación de Chamartín, 2008. Fuente: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Madrid_chamartin.jpg

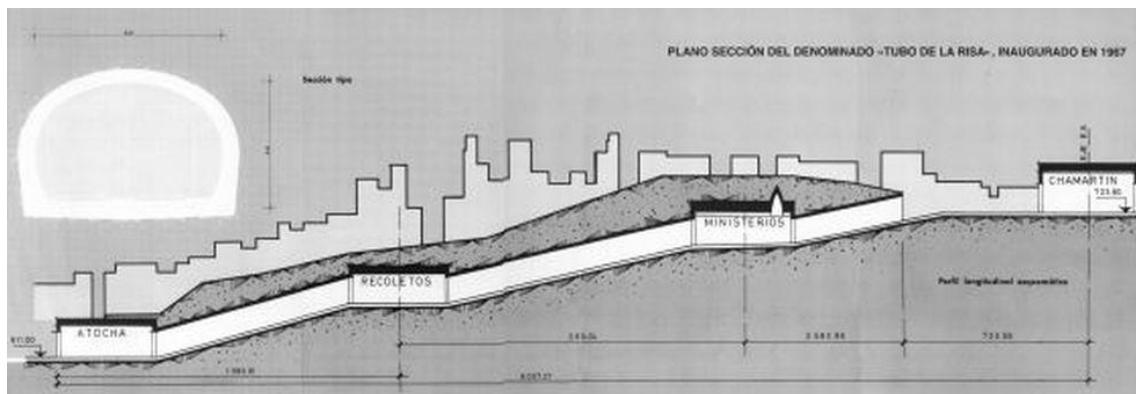


Figura 22. “Túnel de la risa” (Túneles ferroviario de Atocha – Chamartín). Fuente: Fraguas (2013).

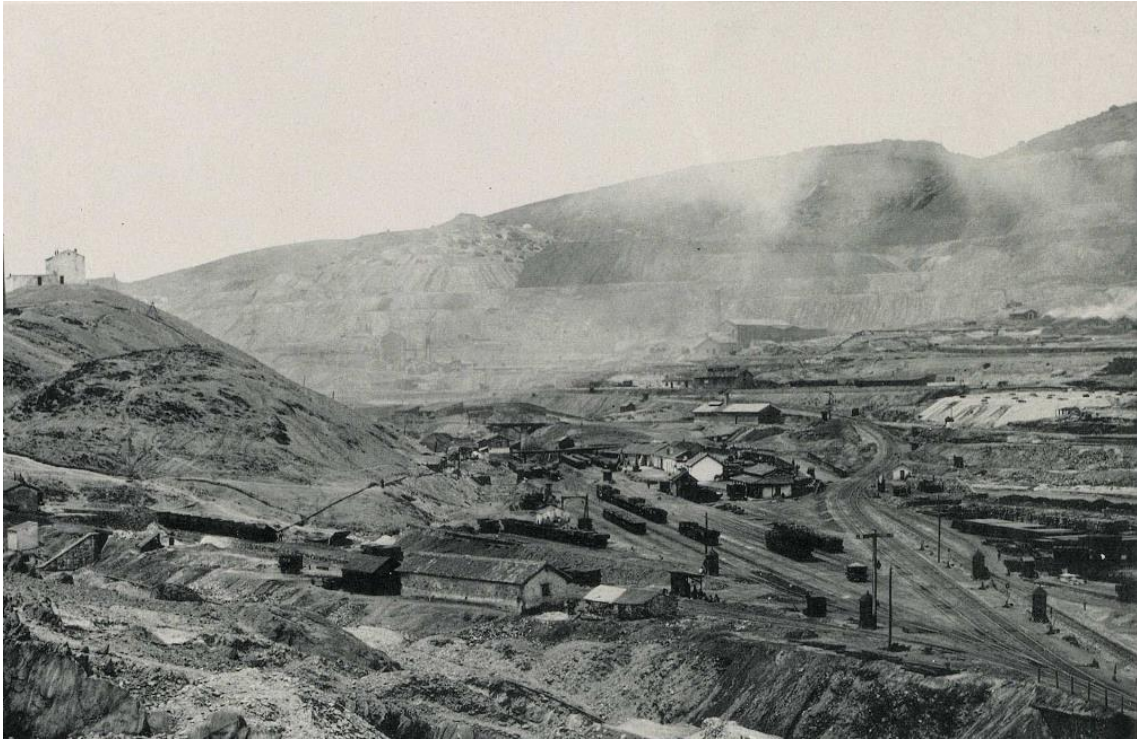


Figura 23. Minas de Río Tinto, término del ferrocarril de Minas de Río Tinto a Huelva, Hauser y Menet, 1892. Fuente: Biblioteca Digital Hispánica (<http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000025788>)



Figura 24. Tren OUIGO, línea Barcelona – Madrid, 2022. Fuente: https://cincodias.elpais.com/cincodias/2022/03/28/companias/1648465743_103339.html

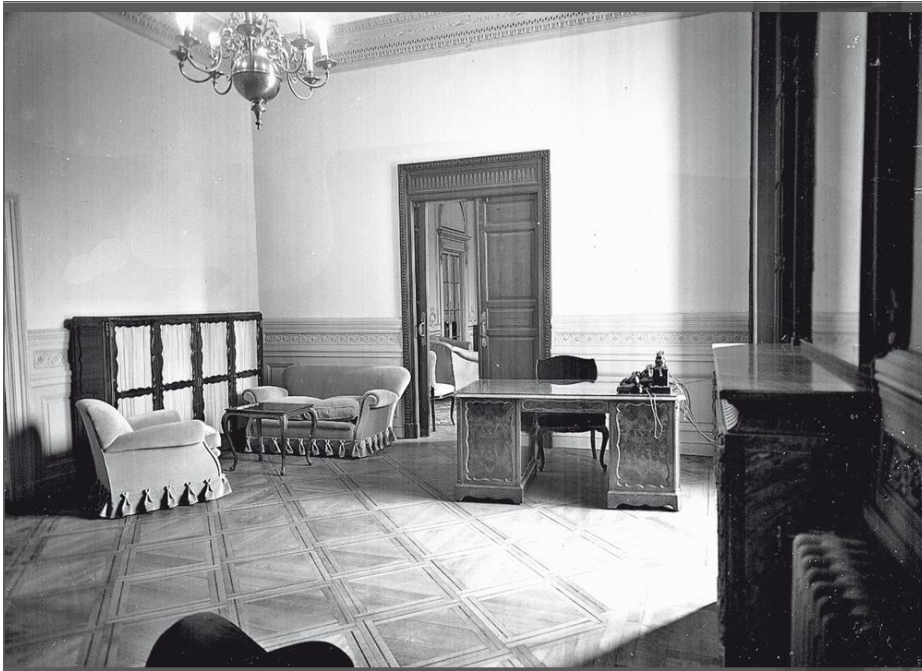


Figura 25. Despacho. Museo Ferroviario, 1941. Fuente. FFE
<https://ffe.es/palacio/historia.htm>



Figura 26. Despacho de la presidencia. Museo Ferroviario, 1941. Fuente. FFE
<https://ffe.es/palacio/historia.htm>



Figura 27. Fachada de le estación de Plaza de Armas, Sevilla, 2009. Una de las sedes de MZA durante la Expo de 1929. Fuente: <https://www.flickr.com/photos/byterider/4128670673/>



Figura 28. Museo del ferrocarril de Madrid. Fuente: <https://www.metalocus.es/es/noticias/el-museo-del-ferrocarril-antigua-estacion-de-delicias-en-open-house-madrid-2018>



Figura 29. “Vagón del Maharajá”. Museo Minero de Río Tinto “Ernest Lluch”. Fuente: <http://turismoenhuelva.com/actividad/museo-minero-de-riotinto-ernest-lluch/59>



Figura 30. Personajes junto al “Tren de la fresa”, Fuente: <https://trendelafresa.es/galeria-fotografias.asp>



Figura 31. Vía verde del Aceite, Jaén. Fuente: <https://www.viasverdes.com/itinerarios/itinerario.asp?id=67#3>

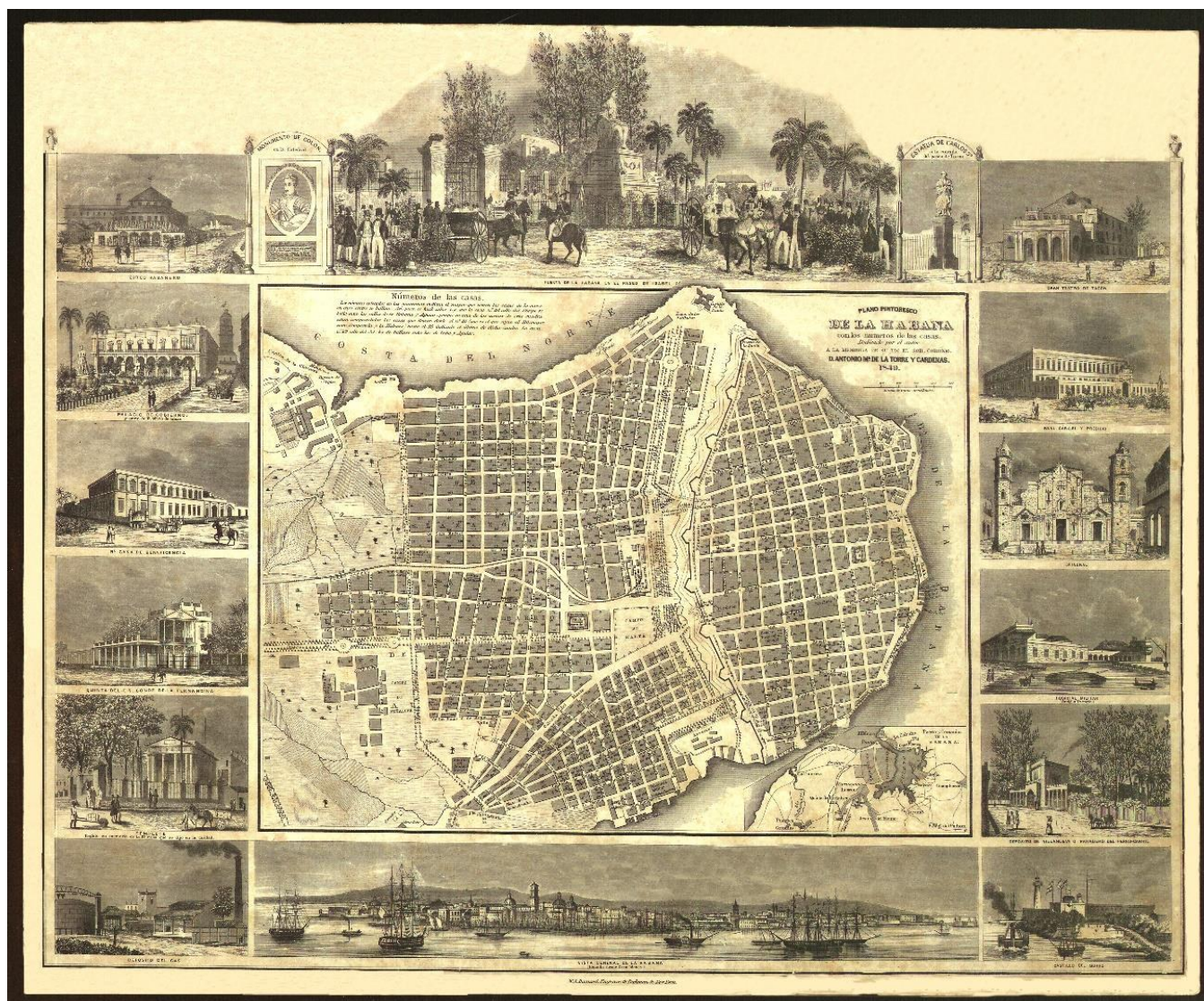


Figura 32. Plano de La Habana 1849. Fuente: A. Torres (1849)

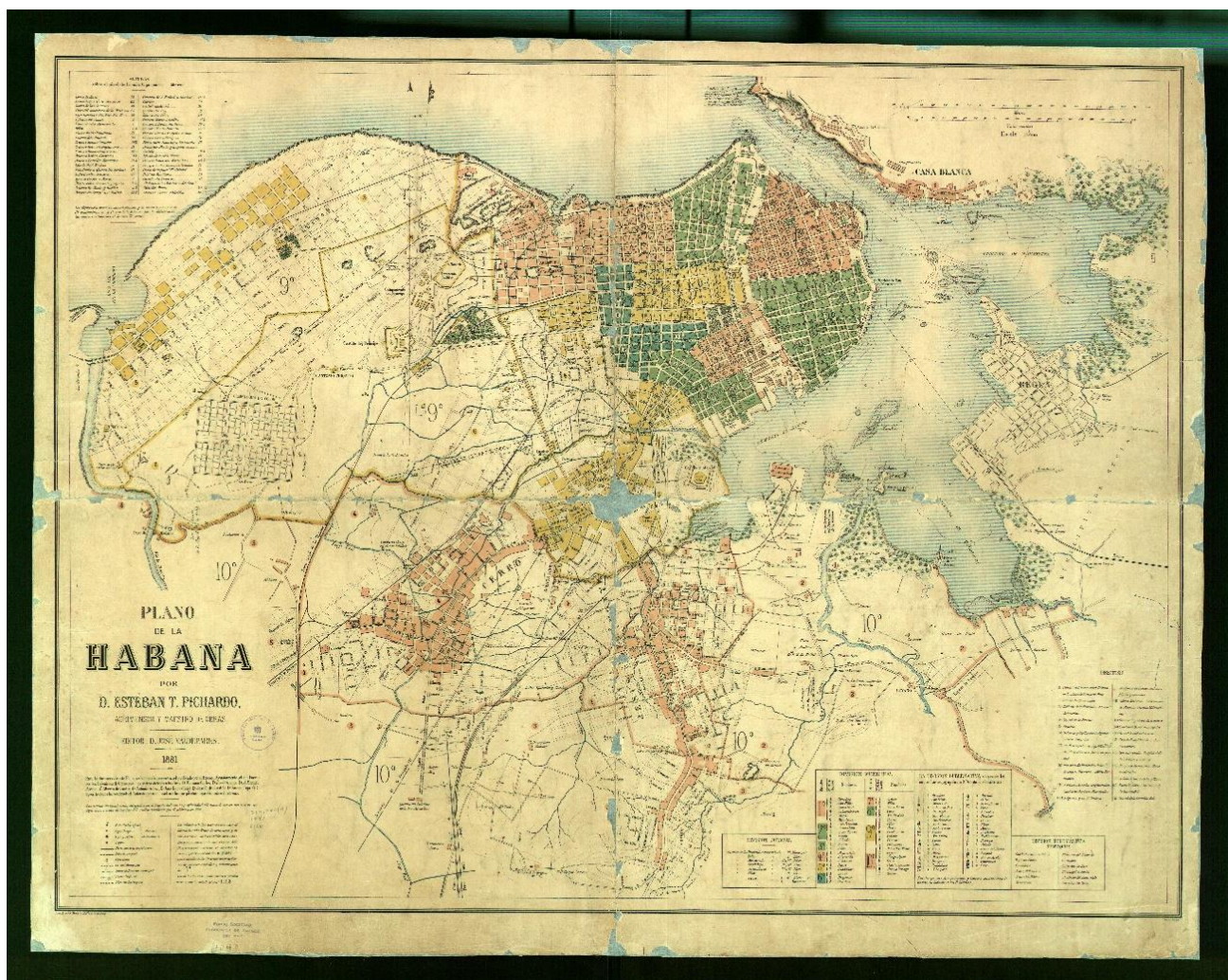


Figura 33. Plano de La Habana 1881. Fuente: Pichardo, (1881)



Figura 34. Línea del Ferrocarril de la Bahía de La Habana, Cárdenas y Jaruco, Cienfuegos y Sagua. Fuente: Rand (1870)

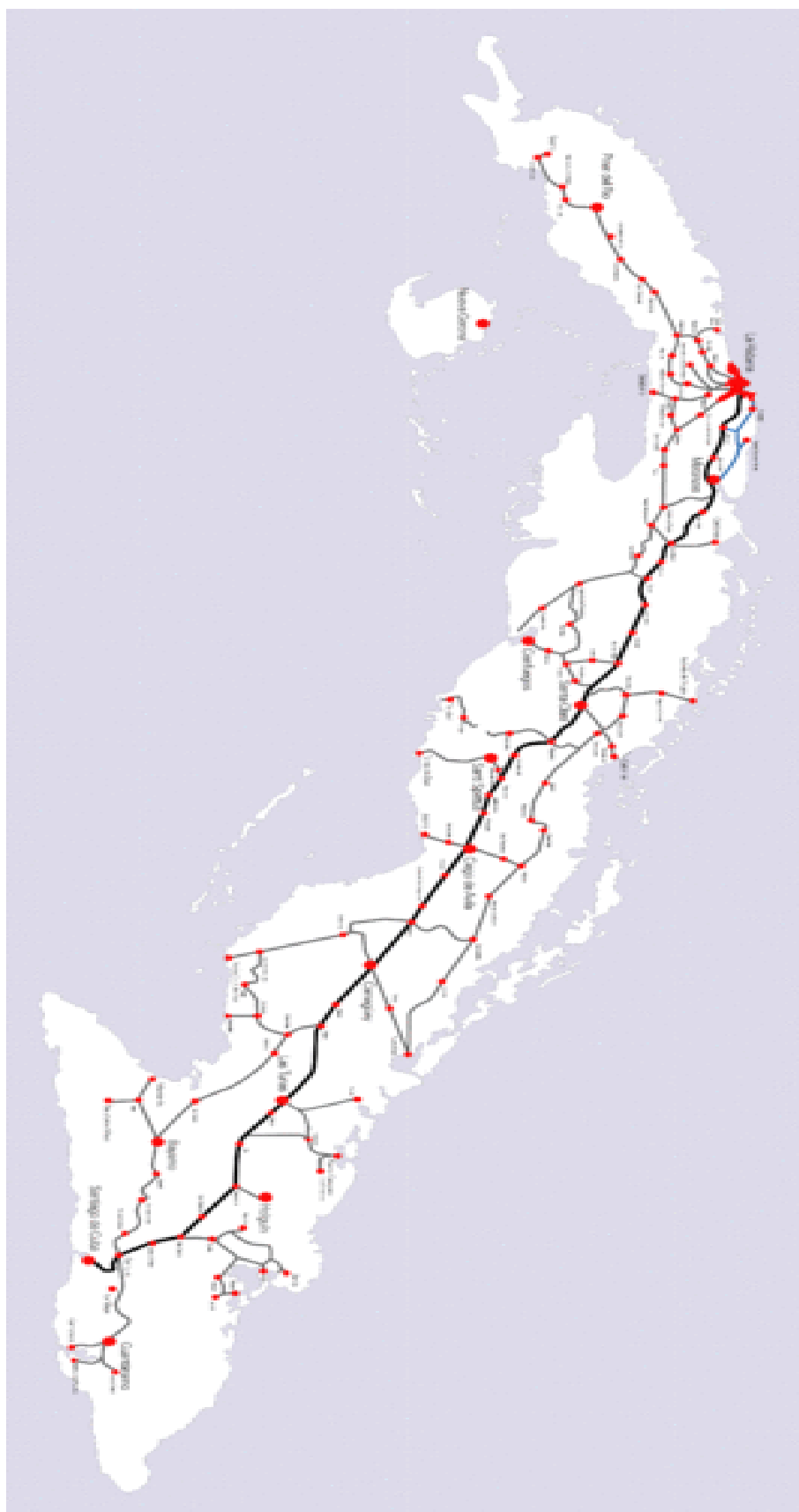


Figura 35. Líneas del ferrocarril cubano siglo XX. Fuente: Silva (2013)



Figura 36. Estación de Villanueva. Fuente: A. Torres (1849)

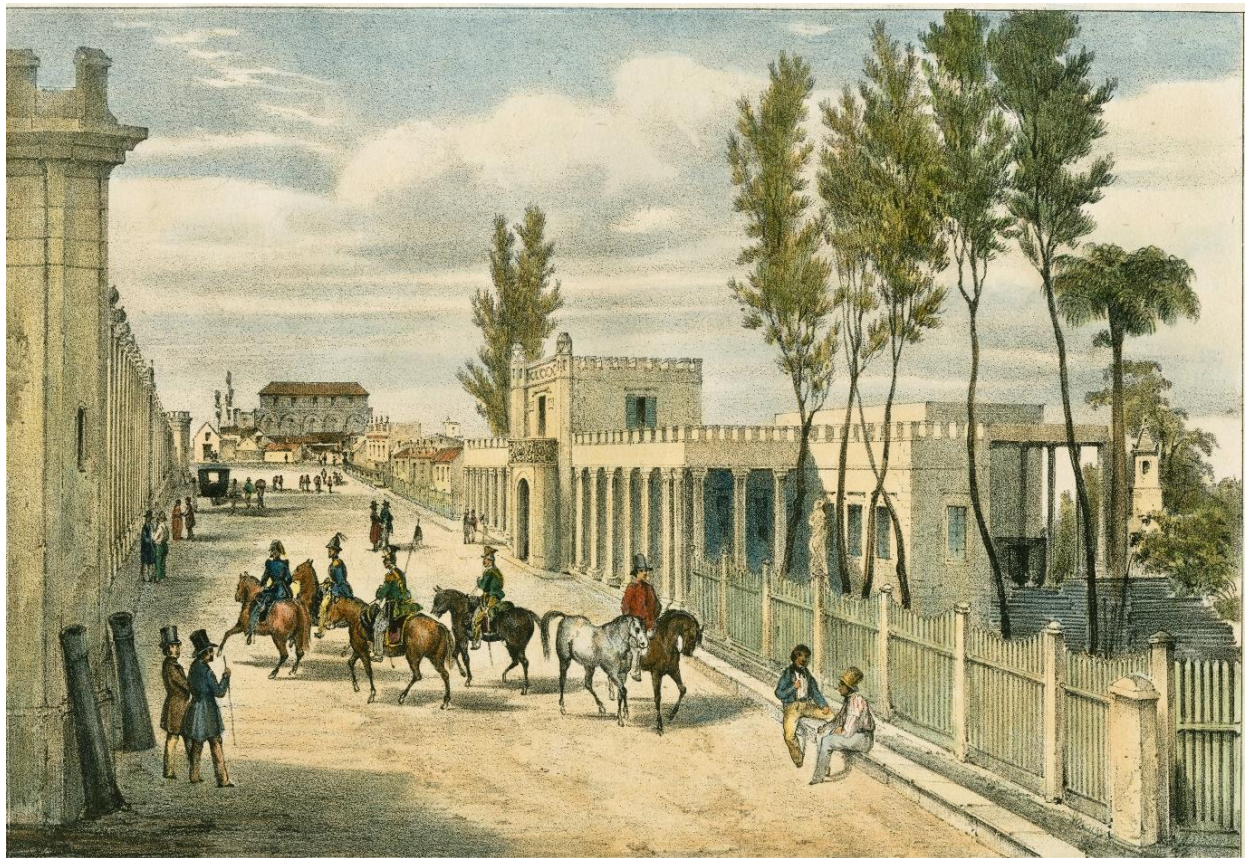


Figura 37. Estación de Villanueva. Fuente: Mialhe (1839)



Figura 38. Estación de Villanueva (c. 1900). Fuente: Biblioteca Nacional *José Martí*, La Habana, Cuba.

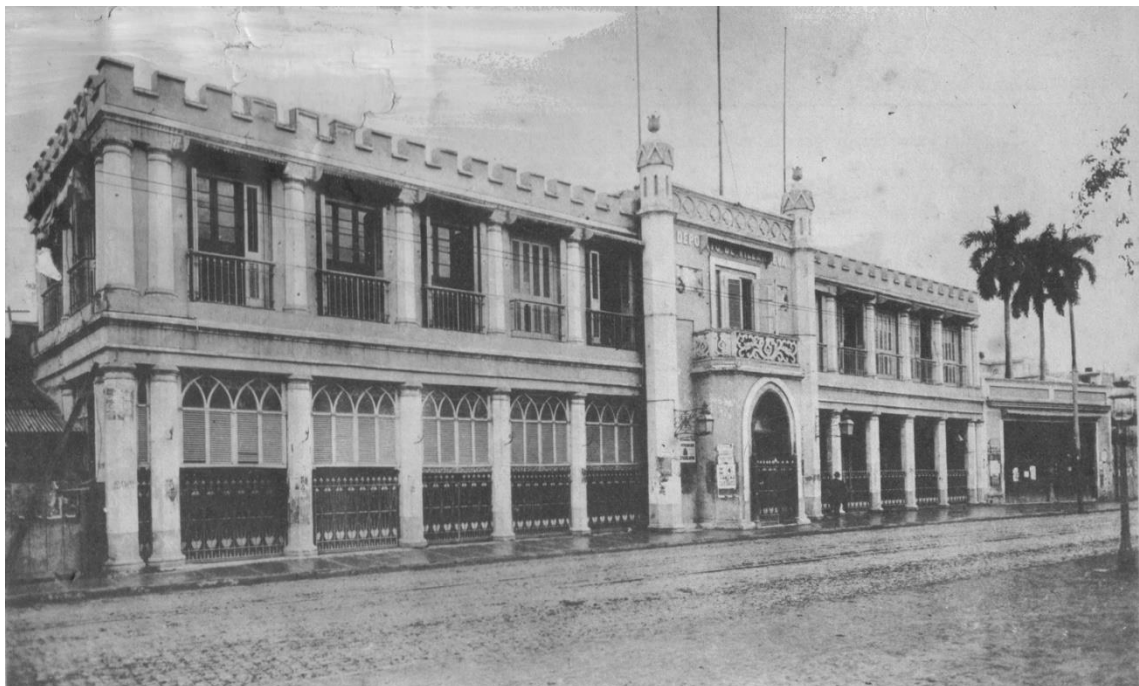


Figura 39. Estación de Villanueva (c. 1900). Fuente: Biblioteca Nacional *José Martí*, La Habana, Cuba.



Figura 40. Demolición de la Estación de Villanueva (c. 1929). Fuente: <http://www.arquitectura-cuba.blogspot.com>.



Figura 41. Estación de Bejucal. Fuente: Jiménez (2016)



Figuras 42 y 43. Estación de Bejucal. Detalles. Fuente: (Quiroga, 2016a)

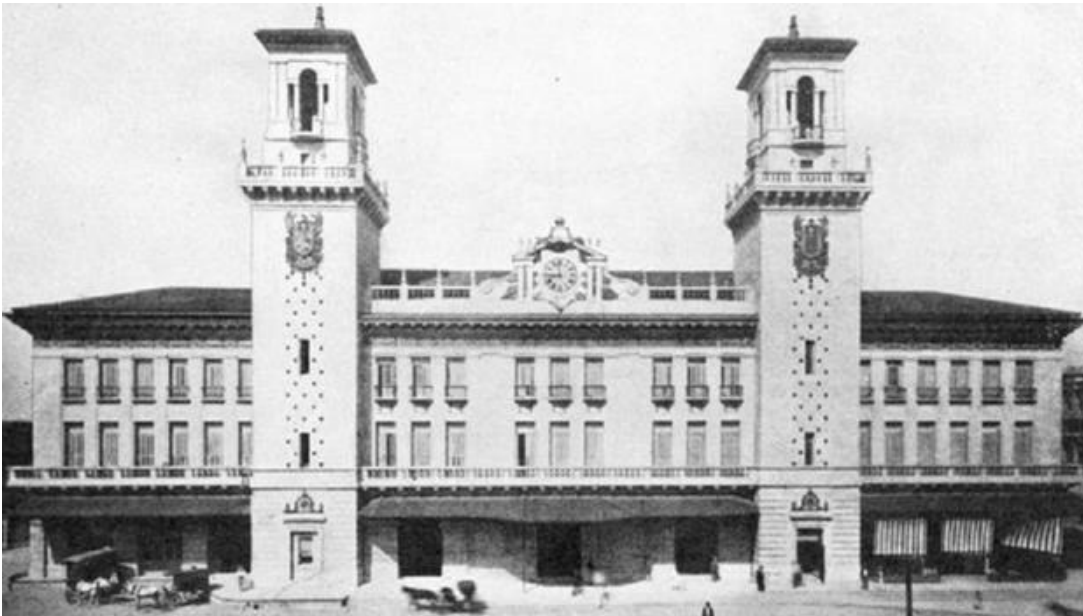


Figura 44. Estación Central de Ferrocarriles de La Habana (c. 1912). Fuente: http://www.14ymedio.com/nacional/Habana-renovara-Estacion-Central-trenes_0_1705029483.html.



Figura 45. Estación Central de Ferrocarriles de La Habana, agosto 2022. Fuente: elaboración propia.

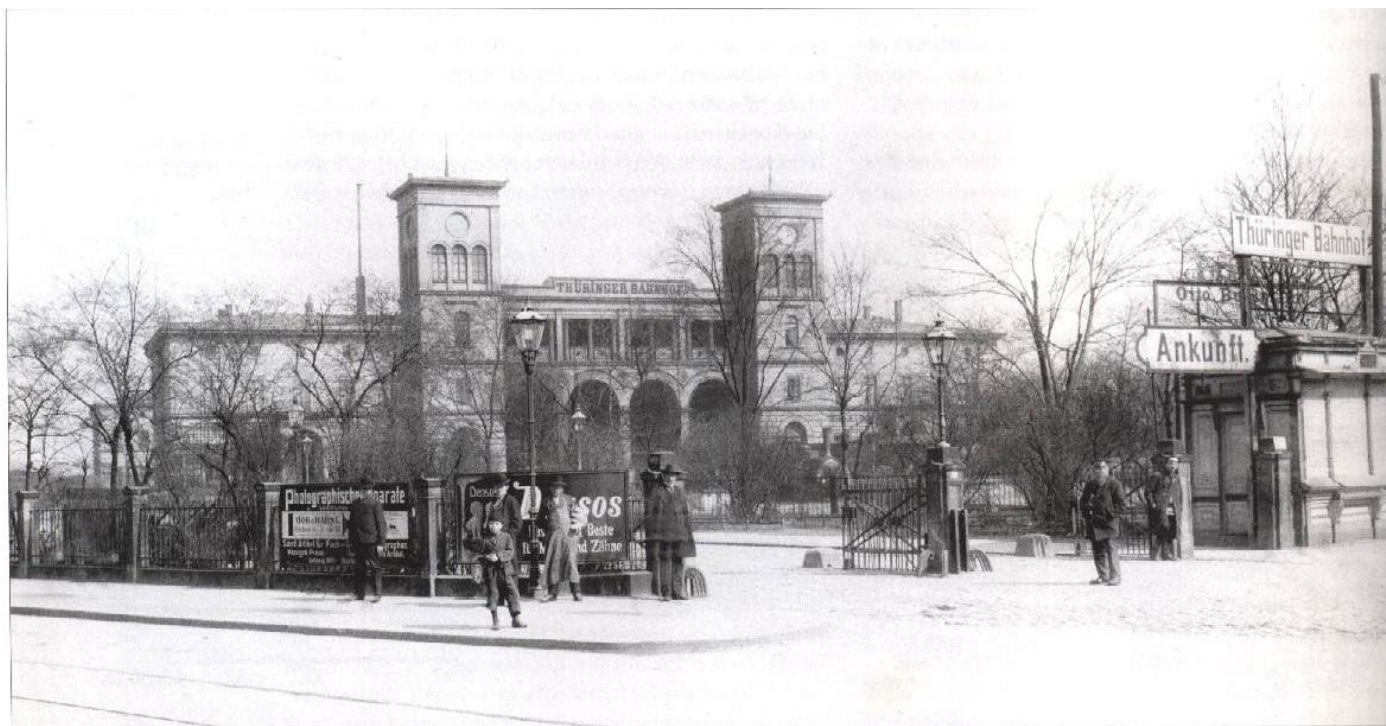


Figura 46. Leipzig Thüringer Bahnhof o Estación Central de Leipzig, c. 1900. Fuente: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d9/Thueringer_Bahnhof_Leipzig_um_1900.jpg



Figura 47. Tren eléctrico de Hershey. Fuente: Silva (2013).



Figura 48. Estación de Hershey. Fuente: <https://adriboschmagazine.wordpress.com/2016/04/20/el-tren-hershey-de-cuba-havana-times-en-espanol/>.



Figura 49. Batey de Hershey, zona residencial norte. Fuente: <https://www.hablax.com/publicaciones/existe-una-ciudad-magica-perdida-dentro-cuba/>.



Figura 50. Batey de Hershey, vista aérea de la zona norte. Fuente: <https://www.hablax.com/publicaciones/existe-una-ciudad-magica-perdida-dentro-cuba/>.



Figura 51. Estación de Sabanilla. Matanzas. Fuente: Lloga (2014).



Figura 52. Palacio Aldama, c. 1940. Fuente: Weiss (1960)



Figura 53. Palacio Aldama, agosto 2022. Fuente: elaboración propia.



Figura 54. Estación San Martín, Matanzas. Fuente: Lloga (2014).



Figura 55. Estación de La Bahía, Matanzas. Fuente: Venegas (2008).



Figura 56. Puente de la Concordia (hoy General Lacroix), 1948. Fuente: <https://historiacuba.wordpress.com/2016/06/09/puente-de-la-concordia-un-icono-en-tres-etapas-distintas/>



Figura 57. Puente giratorio sobre el río San Juan, marzo 2023. Fuente: Mirabal (2023)

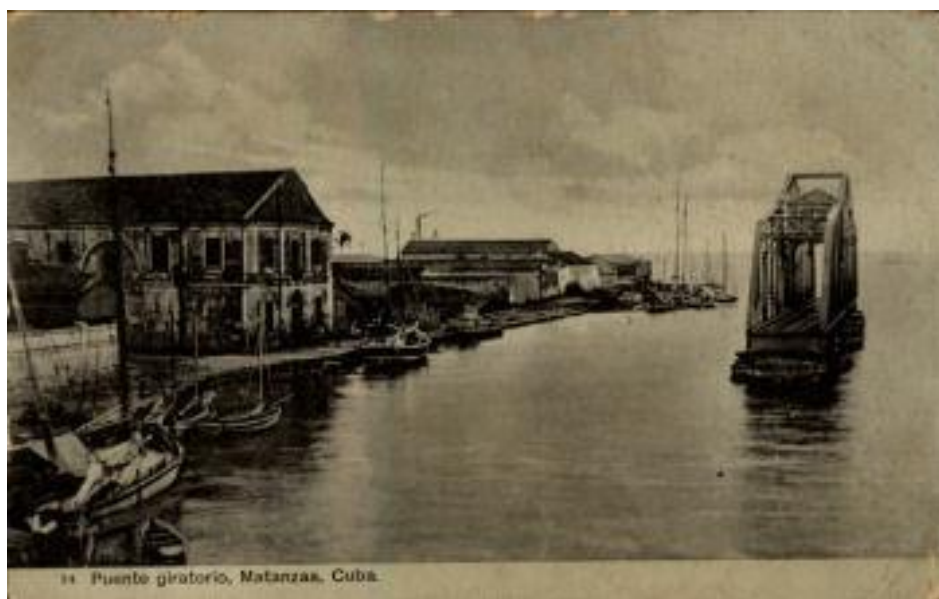


Figura 58. Puente giratorio sobre el río San Juan. Postal de principios del siglo XX.

Fuente: <https://www.cubacollectibles.com/cuba-PC-Matanzas-106.html>



Figura 59. Puente giratorio sobre el río San Juan. Postal de principios del siglo XX.

Fuente: <http://cubamuseo.net/categoria-es-173>



Figuras 60 y 61. Puente sobre el río San Andrés. Fuente: González et al. (2014)



Figura 62. Estación de Cienfuegos, c. 1900. Fuente: Silva (2013).



Figuras 63 y 64. Estación de Cienfuegos. Detalles. Fuente: <http://mapio.net/s/19461802/>.



Figura 65. Estación de Santa Isabel de las Lajas, Cienfuegos. Fuente: Venegas (2008).



Figura 66. Estación de Ranchuelos, Villa Clara. Fuente: <http://www.flickrriver.com/photos/14020964@N02/8600548681/>.



Figura 67. Estación de Santa Clara, Villa Clara. Fuente: <http://www.cmhw.cu/en-villa-clara/4838-reabren-estacion-ferroviaria-en-santa-clara>.



Figura 68. Estación de Santa Clara. Villa Clara. Andén. Fuente: <http://www.vanguardia.cu/villa-clara/8258-viajeros-a-la-estacion>.



Figura 69. Estación de Trinidad, Sancti Spíritus. Fuente: https://www.tripadvisor.es/LocationPhotoDirectLink-g805185-d5970313-i127397879-Trinidad_de_Cuba-Sancti_Spiritus_Sancti_Spiritus_Province_Cuba.html



Figuras 70 y 71. Puente sobre el río Agabama, Ramal Trinidad-Placetas. Fuente: <http://www.escambray.cu/2012/ramal/>



Figura 72. Estación de Zaza del Medio, Villa Clara (anteriormente Sancti Spíritus).

Fuente: https://www.ecured.cu/Archivo:Ferrocarril_zaza1.JPG



Figura 73. Terminal ferroviaria de Morón, Ciego de Ávila. Fuente:

<https://cjaronu.wordpress.com/2013/03/07/estacion-de-trenes-de-moron/>

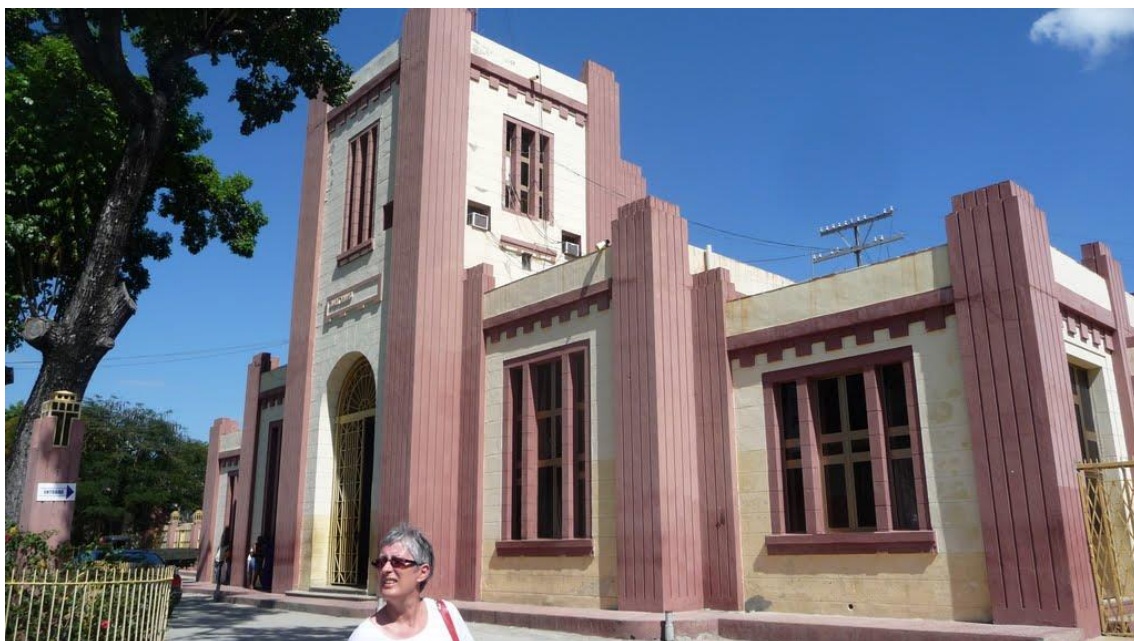


Figura 74. Estación de Guantánamo. Fuente: <http://mapio.net/s/23924227/>



Figura 75. La Torre de Yero antes y después de la intervención. Fuente: Alsina (2021)



Figura 76. Trasmordador de caña de Santo Domingo, estado actual. Fuente: CNPC. (2018c).

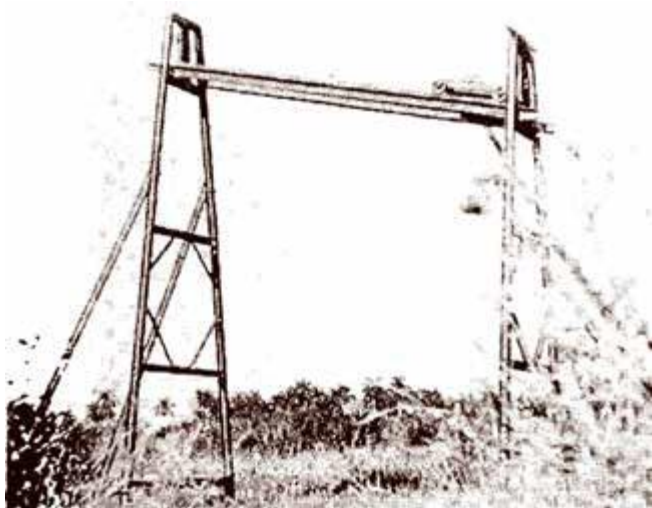


Figura 77. Trasmordador de caña de Santo Domingo, estructura original a principios del siglo XX. Fuente: ELAICAL (2022)



Figura 78. Estación de Tahón, agosto 2022. Fuente: elaboración propia.



Figura 79. Travesía de la línea central de ferrocarriles. Fuente: elaboración propia.



Figura 80. Estación de Placetas, agosto de 2022. Fuente: elaboración propia.



Figura 81. Casa del jefe de Patio, Estación Cristina, La Habana. Fuente: Tartarini (2016)



Figura 82. Chalets para directivos del Ferrocarril del Norte de Cuba, Ciego de Ávila.
Fuente: Tartarini (2016)



Figura 83. Casas para empleados ferroviario, Camagüey. Fuente: Tartarini (2016)



Figura 84. Oficinas de Ferrocarril de Camagüey. Fuente: Tartarini (2016)



Figura 85. Talleres de Ciénaga, La Habana. Fuente: Tartarini (2016)



Figura 86. Talleres ferroviarios de Camagüey. Fuente: Tartarini (2016)



Figura 87. Vivienda de los antiguos dueños. Batey Cunagua, Ciego de Ávila. Fuente: <https://www.ciegodeavila.gob.cu/es/cultura-menu-derecho-nuestra-region/patrimonio-cultural/monumentos-nacionales/501-batey-del-central-cunagua>



Figura 88. Museo Nacional del Ferrocarril, Antigua Estación Cristina, La Habana. Fuente: elaboración propia.



Figura 89. Parque del Agrimensor, La Habana. Locomotoras al aire libre. Fuente: elaboración propia.

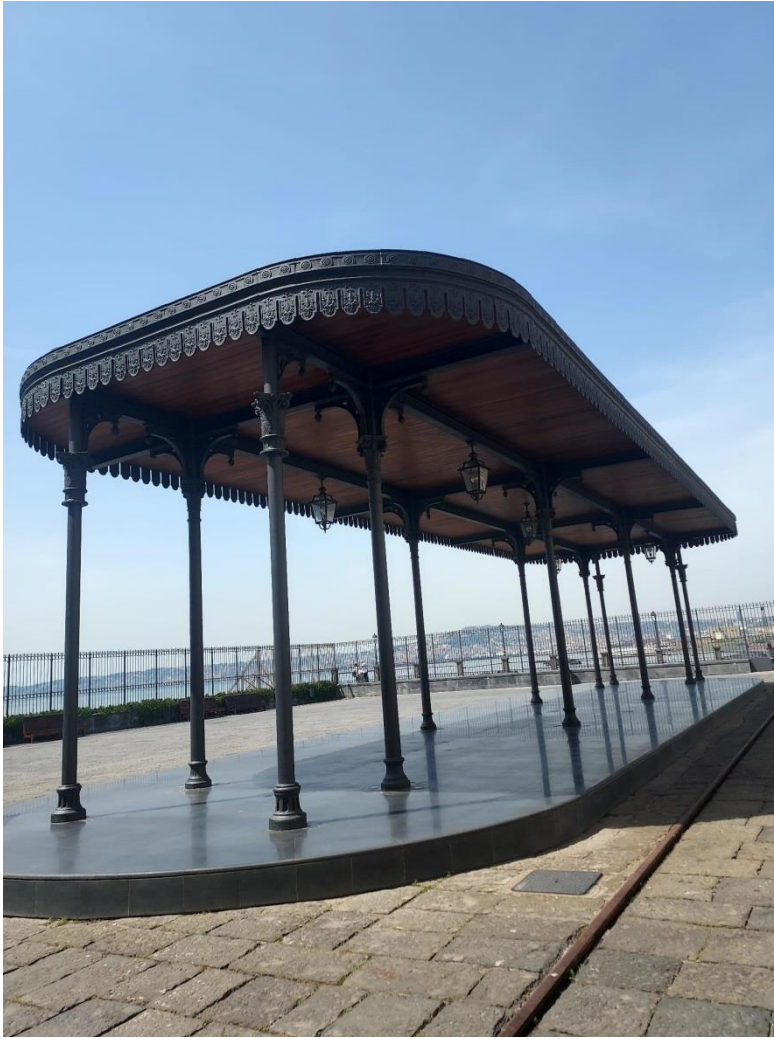


Figura 90. Parada de ferrocarril de estación desaparecida de Milán. Museo Nacional del Ferrocarril de Pietrarsa, Nápoles. Fuente: elaboración propia.



Figura 91. Locomotora en patio de Museo Nacional de Ferrocarril de La Habana. Fuente: elaboración propia.



Figura 92. Locomotora en patio de Museo Nacional de Ferrocarril de La Habana. Fuente: elaboración propia.



Figura 93. Locomotora en patio de Museo Nacional de Ferrocarril de La Habana. Fuente: elaboración propia.



Figura 94. Museo Ferroviario de Camagüey. Fuente: Vega (2021)



Figura 95. Museo Ferroviario de Camagüey. Fuente: Vega (2021)



Figura 96. Museo Ferroviario de Camagüey. Fuente: Vega (2021)



Figura 97. Cartel en la Plaza de Armas que promociona al Museo del Ferrocarril. Fuente: elaboración propia.



Figura 98. Atrio central y sala de espera en la planta baja del diseño preliminar de interiores de CCREA para la Estación Central de Ferrocarriles de La Habana. Fuente: Figueredo y Pérez (2019)



Figura 99. Vista lateral de la fachada de la Estación Central de Ferrocarriles de La Habana. Agosto de 2022. Fuente: elaboración propia.

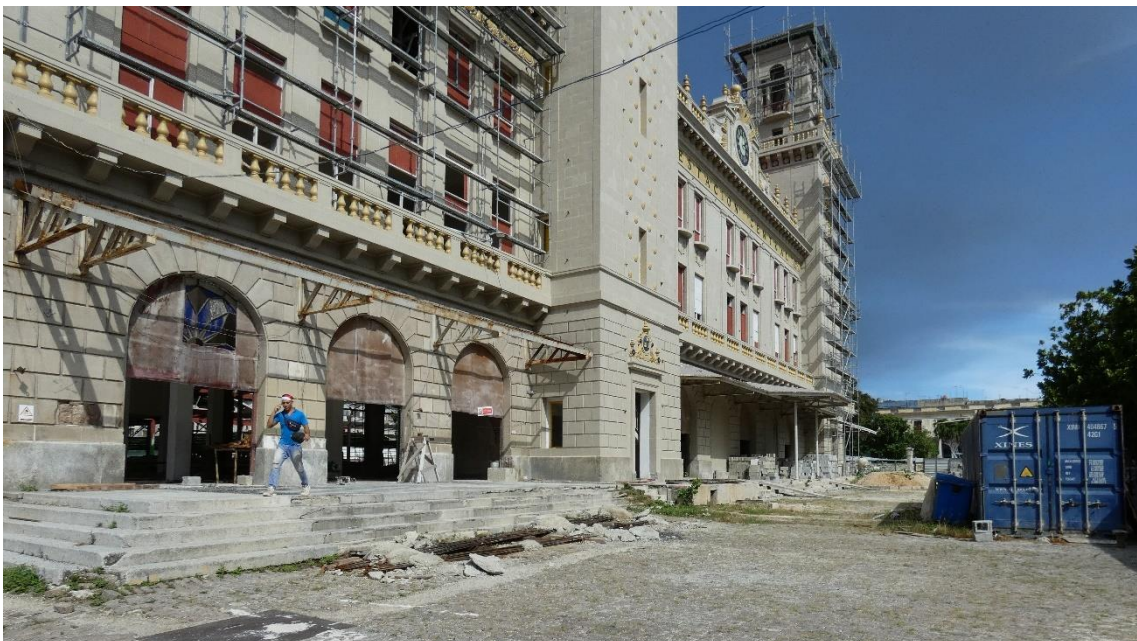


Figura 100. Parte de la fachada principal de la Estación Central de Ferrocarriles de La Habana. Agosto de 2022. Fuente: elaboración propia.



Figura 101. Estado del atrio y sala de espera de la Estación Central de Ferrocarriles de La Habana. Febrero de 2019. Fuente: (Figueredo y Pérez, 2019)



Figura 102. Detalle de la intervención en el interior de la Estación Central de Ferrocarriles de La Habana. Febrero de 2019. Fuente: (Figueredo y Pérez, 2019)



Figura 103. Detalle de una de las torres de la fachada principal de la Estación Central de Ferrocarriles de La Habana. Agosto de 2022. Fuente: elaboración propia.



Figura 104. Atrio central y sala de espera en la planta baja del diseño preliminar de interiores de CCREA para la Estación Central de Ferrocarriles de La Habana. Fuente: (Figueredo y Pérez, 2019)



Figura 105. Locomotora al aire libre, La Habana. Fuente: elaboración propia.



Figura 106. Locomotoras dañadas y vandalizadas en el patio del Museo Nacional del Ferrocarril de La Habana. Fuente: elaboración propia.



Figura 107. Pancarta informativa. Museo Nacional del Ferrocarril de La Habana. Fuente: elaboración propia.



Figura 108. Ejemplo de la señalética descriptiva de los bienes del Museo Nacional del Ferrocarril de La Habana. Fuente: elaboración propia.



Figura 109. *The Flying Scotsman* en el National Railway Museum, 2016. Fuente: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:National_Railway_Museum_-_60103_restored_in_2016.JPG



Figura 110. El “vagón mambi”, La Habana. Fuente: <https://onlinetours.es/blog/cuba/tren-mambi/>

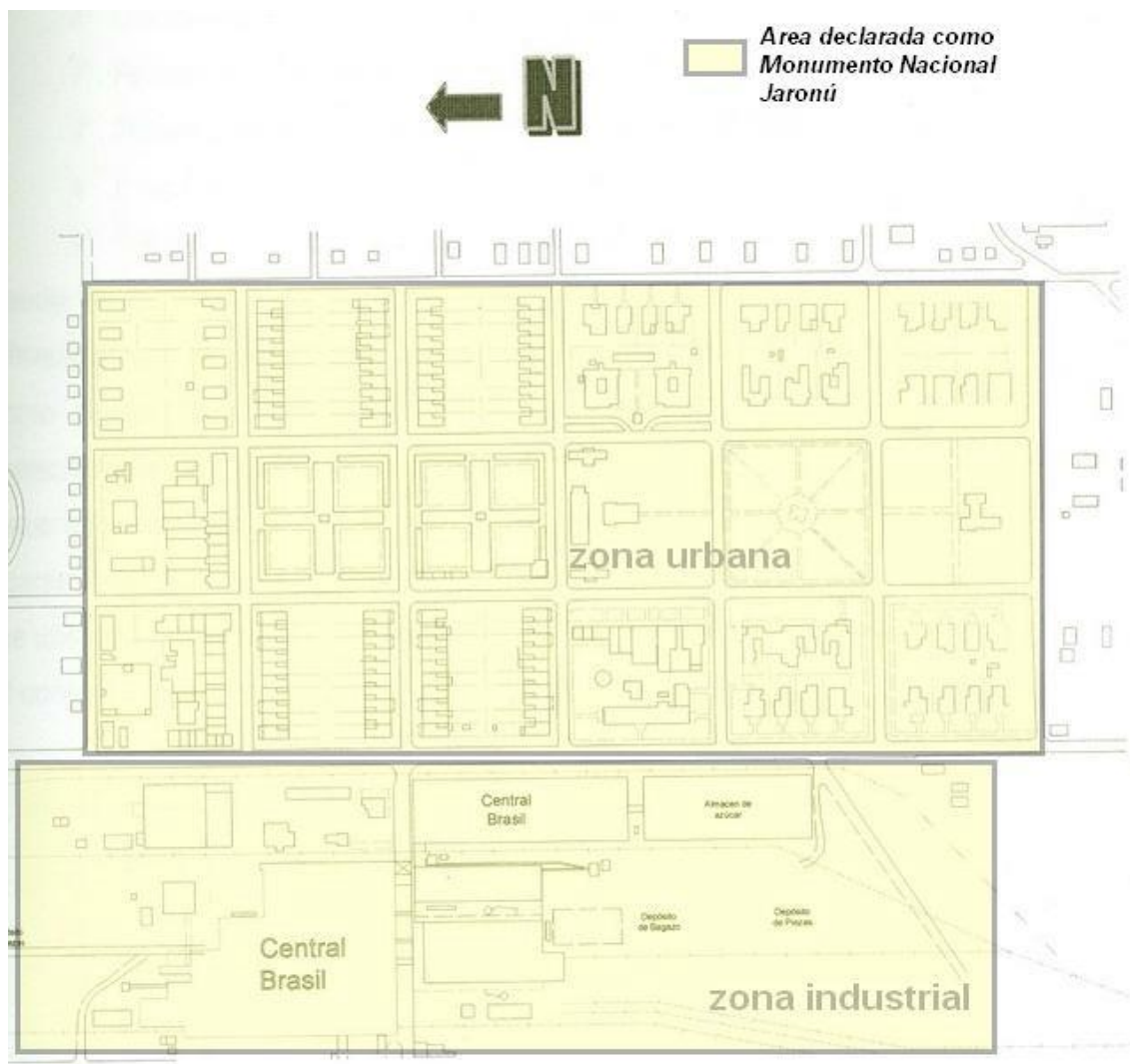


Figura 111. Plano oficial que delimita las áreas declaradas Monumento Nacional del batey Jaronú. Fuente: Resolución No. 5, de 29 de septiembre (2008)



Figura112. Casa de empleados del batey Cunagua. Fuente: Nórido (2013a)



Figura 113. Casa de vivienda del antiguo Central Soledad, Cienfuegos. Fuente: <https://www.ecured.cu/images/5/52/Atkins1casa.jpg>



Figura 114. Hacienda Manaca Iznaga, Valle de los Ingenios, Trinidad. Fuente: <https://onlinetours.es/blog/cuba/manaca-iznaga/>



Figura 115. Antigua Estación de Fesser, Guanabacoa, La Habana. Fuente: Lloga (2014).



Figura 116. Puente giratorio de Matanzas, estado en marzo de 2023. Fuente: <https://www.tvyumuri.cu/matanzas/puente-giratorio-matanzas/>



Figura 117. Planos Inclinado de Mayarí, Holguín. Fuente: <https://www.todocuba.org/la-curiosa-y-desconocida-via-ferrea-en-cuba-que-desciende-por-una-inclinada-montana-fotos/>



Figura 118. Monumento del Tren Blindado, Santa Clara. Fuente: <https://www.expedia.es/Monumento-A-La-Toma-Del-Tren-Blindado-Santa-Clara.d6097020.Puntos-de-Interes?gallery-dialog=gallery-open>



Figura 119. Planta de comprobación de válvula. Museo Nacional del Ferrocarril de La Habana, agosto de 2022. Fuente: elaboración propia.



Figura 121. Recreación de una oficina de venta de billete de principios del siglo XX. Museo Nacional del Ferrocarril de La Habana, agosto de 2022. Fuente: elaboración propia.

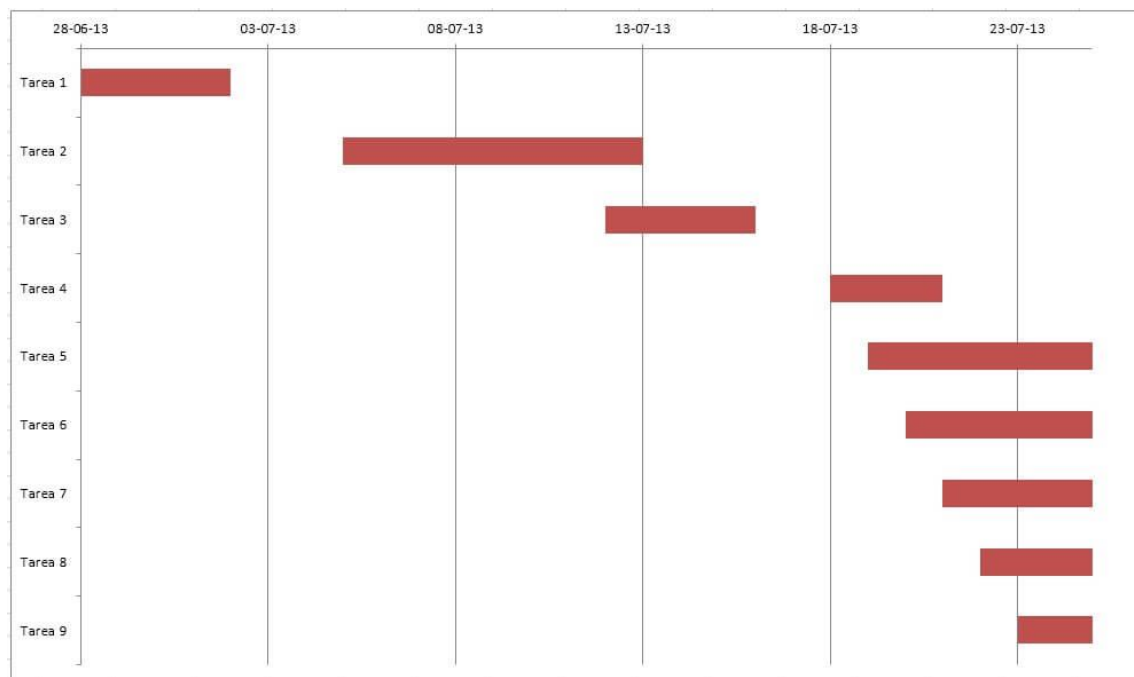
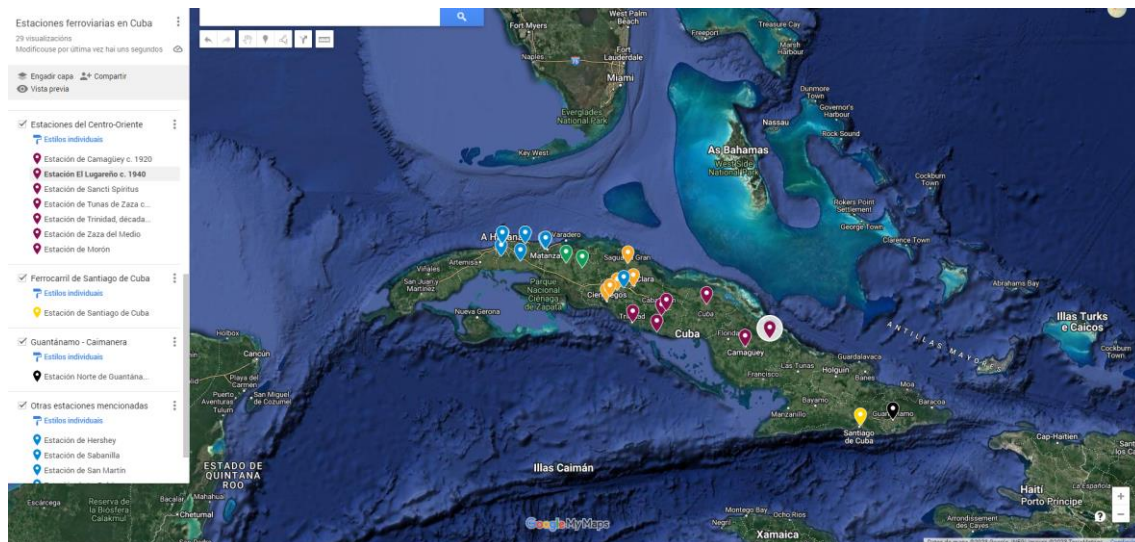


Figura 122. Modelo simplificado de Carta Gantt. Fuente: Carta Gantt.com (<https://www.cartagantt.com/>)

Anexo 2. Mapa interactivo de las estaciones mencionadas:

https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?mid=1m_MNACFVHmvx2QawKRd9os0ORQH2-3sPyusp=sharing



Anexo 3. Bienes industriales incluidos en el listado del Plan Nacional del Patrimonio Industrial

Fuente: IPCE (2020)

ANDALUCÍA (17)

Altos Hornos de Marbella (Málaga).

Real Fábrica de Hojalata de Júzcar (Málaga).

Cable Inglés. Almería.

Astilleros de Puerto Real (Cádiz).

Cerco Industrial de Peñarroya (Córdoba).

Fábrica de Azúcar Nuestra Señora de El Pilar. Motril (Granada).

Puente de Hacho. Guadahortuna (Granada).

Paisaje minero de Riotinto (Huelva).

Embalse de Jándula y Central Eléctrica. Andújar (Jaén).

Industrias Textiles del Guadalhorce (Málaga).

Real Fábrica de Artillería de Sevilla.

Astilleros Nereo. Playa del Pedregalejo (Málaga).

Paisaje minero Linares - La Carolina (Jaén).

Bodega González Byass. Jerez de la Frontera (Cádiz).

Azucarera de San Isidro. Granada.

Fábrica de Cervezas El Águila. Córdoba.

Fábrica de Vidrio La Trinidad. Sevilla.

ARAGÓN (19)

Molinos de la Real Fábrica de Pólvora de Villafeliche (Zaragoza).

Fábrica de material eléctrico GIESA. Zaragoza.

Electro-metalúrgica del Ebro. Sástago (Zaragoza).

Central hidroeléctrica de El Run-Seira (Huesca).

Fábrica de cervezas La Zaragozana. Zaragoza.

Fábrica de harinas Polo, La Ceres Aragonesa. Villanueva de Gállego (Zaragoza).

Fundición Averly. Zaragoza.

Fábrica de cementos Portland. Morata de Jalón (Zaragoza).

Minas de carbón de Val de Ariño (Teruel).

Estación internacional de Canfranc (Huesca).

Paisaje minero de Sierra Menera. (Teruel).

Harinera ‘La Dolores’. Caldearenas (Huesca).

Azucarera Labradora. Calatayud (Zaragoza).

Harinera de Monegros. Saruñena (Huesca).

Antigua Estación de Ferrocarril Zaragoza – Delicias. Zaragoza.

Estación nueva de ferrocarril. Caminreal (Teruel).

Puente colgante de Jánovas sobre el río Ara. Fiscal (Huesca).

Chimenea de la Resinera del Carmen. Teruel.

Central y Contrapresa de Ip. Canfranc (Huesca).

ASTURIAS (10)

Fábrica de gas y electricidad. Oviedo.

Paisaje minero del Valle de Turón, pozo Santa Bárbara. Mieres.

Salto y central hidroeléctrica. Grandas de Salime.

Paisaje minero industrial de Arnao, castillete de la Mina de Arnao. Castrillón.

Fábricas de Armas de Asturias: La Vega y Trubia. Oviedo.

Pozo Sotón. San Martín del Rey Aurelio.

Conjunto industrial de Ensidesa. Avilés, Corvera y Gozón.

Fábrica de Sidra El Gaitero. Villaviciosa.

Estación del Norte. Gijón.

Pozo San Luis. Langreo.

BALEARES (4)

Central Térmica de Alcudia (Mallorca).

Sa Fàbrica Nova. Soller (Mallorca).

Bodega Es Sindicat. Felanitx (Mallorca).

Aeronave Convair CV 990 30ª-5 “Coronado” EC-BZO (Mallorca)

CANARIAS (3)

La Noria de Jinamar. Telde (Gran Canaria).

El Tanque. Santa Cruz de Tenerife (Tenerife).

Azucarera de San Juan. Telde (Gran Canaria).

CANTABRIA (7)

Complejo siderúrgico de la Cavada. San Roque de Riomiera y Soba.

Obras para el transporte de maderas para la Real Fábrica de Cañones de La Cavada. San Roque de Riomiera, Soba.

Paisaje minero de Reocín.

Embarcadero de mineral de Dícido, Mioño. Castro Urdiales.

Fábrica de harinas La Montañesa. Pesquera.

La Lechera Montañesa. Torrelavega.

El Paisaje minero de Cabarga. Villaescusa, Penagos, El Astillero y Medio Cudeyo.

CASTILLA-LA MANCHA (7)

Real Fábrica de Paños de Brihuega (Guadalajara).

Fábrica de Armas de Toledo.

Real Fábrica de Metales de San Juan de Alcaraz. Riopar (Albacete).

Paisaje de las Salinas de Imón y La Olmeda. Sigüenza, Atienza (Guadalajara).

Martinete de los Pozuelos de Calatrava (Ciudad Real).

Paisaje minero de Almadén (Ciudad Real).

Escombrera Terri e instalaciones de SMMP (Sociedad Minero Metalúrgica de Peñarroya).

Puertollano (Ciudad Real).

CASTILLA Y LEÓN (26)

Conjunto de la cuenca minera de Sabero (León).

Ferrería de San Blas. Sabero (León).

Conjunto de industrias textiles de Béjar (Salamanca).

Real Ingenio y Casa de la Moneda de Segovia (Segovia).

Canal de Castilla y su industria asociada. Burgos, Palencia y Valladolid.

Real Aserrío Mecánico de los Montes de Valsaín. San Ildefonso (Segovia).

Central Térmica de la Minero Siderúrgica de Ponferrada (León).

Estación de Ferrocarril Valladolid-Campo Grande y talleres ferroviarios. Valladolid.

Puente-viaducto de Pino o Puente de Requejo. Pino de Oro, Villadepera (Zamora).

Matadero de Ávila.

Salinas de Poza. Poza de la Sal (Burgos).

Complejo minero de Belorado: Puras de Villafranca (Burgos).

Conjunto industrial del Pozo Ibarra. Pola de Gordón (León).

Fábrica de productos Químicos Abelló. León.

Herrería de Compludo. Ponferrada: Compludo (León).

Locomotora ENGLISH ELECTRIC 7766. León.

Locomotora MIKADO 141-F-2346. León.

Fábrica de Harinas La Estrella. Dueñas (Palencia).

Línea férrea Fuente de San Esteban - La Fregeneda (Salamanca).

Martinete de la fundición de cobre. Navafría (Segovia).

Real Fábrica de Cristales de La Granja. La Granja de San Ildefonso (Segovia).

Estación de ferrocarril e instalaciones. Segovia.

Molino de Los Señores sobre el río Eresma. Segovia.

Fábrica de harinas de San Antonio. Medina de Rioseco (Valladolid).

Las fuentes de Argales. Valladolid.

Modelo de automóvil Renault 4 CV. Valladolid.

CATALUÑA (15)

Fábrica de cemento de Clot del Moro. Castellar de n'Hug (Barcelona).

Molino de papel de la Vila de la Costa. Capellades (Barcelona).

Vapor Aymerich, Amat i Jover. Terrassa (Barcelona).

Fábrica de Panyos Cal Miralda. Manresa (Barcelona).

Colonia Sedó. Esparraguera (Barcelona).

Bodega Sindicato Agrícola. Pinell de Brai (Tarragona).

Paisaje de Minas de plomo de Bellmunt del Priorat (Tarragona).

Paisaje de las Minas de sal de Cardona (Barcelona).

Máquina de vapor de Industrias Burés. Anglés (Girona).

Central de bombeo de la Sociedad de Aguas. Cornellá de Llobregat (Barcelona).

Colonias industriales del Llobregat. Comarca Berguedá, varios municipios (Barcelona).

La Igualadina Cotonera. Igualada (Barcelona).

Farga Palau. Ripoll (Girona).

Conjunto hidroeléctrico de Capdella – Sallente – Estany Gento. La Torre de Capdella (Lleida).

Fábrica Trepát. Tàrrega (Lleida).

COMUNIDAD VALENCIANA (14)

Antigua estación del Grao. Valencia.

Fábrica de Seda, Almoines (Valencia).

Fábrica de Tabacos de Valencia.

Refinería la Británica. Factoría La Cantera. Alicante.

Viaducto de Santa Ana. Benissa (Alicante).

Fábrica Giner. Morella (Castellón).

Estación del Norte de Valencia.

Mercado Central de Abastos de Valencia.

Horno Hoffmann en el Rajolar de Bauset. Paiporta (Valencia).

El Molinar. Alcoy (Alicante).

Alto horno número 2. Puerto de Sagunto (Valencia).

Colonia de Santa Eulalia. Sax – Villena (Alicante).

Ruta de los molinos papeleros de Bañeres de Mariola en el río Vinalopó (Alicante).

Conjunto Minero de San Antón de Orihuela (Alicante).

EXTREMADURA (12)

Harinera de Plasencia (Cáceres).

Bodegas de Almendralejo (Badajoz).

Conjunto minero de Aldea Moret (Cáceres).

Poblado ferroviario de Monfragüe. Malpartida de Plasencia (Cáceres).

Mina de la Jayona. Fuente del Arco (Badajoz).

Fábrica de Harinas de Castuera (Badajoz).

Estación de ferrocarril de Almorchón. Cabeza del Buey (Badajoz).

Almazara de Villafranca de los Barros (Badajoz).

Mina Constanza. Logrosán (Cáceres).

Fábrica de harina, “Electroharinera Zarzeña”. Zarza de Granadilla (Cáceres).

Presa del Cíjara. Varios: Villarta de los Montes, etc. (Cáceres).

Fábrica de jabones, “La Jabonera”. Villanueva de la Serena (Badajoz).

GALICIA (6)

Viaductos “Madrid” y “Pontevedra” del ferrocarril en Redondela (Pontevedra).

Astilleros en el Arsenal Militar de Ferrol (A Coruña).

Central Hidroeléctrica del Tambre. Noia (A Coruña).

Poblado Minero de Fontao. Vila de Cruces (Pontevedra).

Fábrica de Conserva y Factoría Ballenera Massó. Cangas de Morrazo-Bueu (Pontevedra).

Complejo Siderúrgico y Cerámico de Sargadelos. Cervo (Lugo).

LA RIOJA (3)

Real Fábrica de Paños de Ezcaray.

Antiguo Matadero Municipal. Museo de las Ciencias. Logroño.

Bodegas R. López de Heredia (Viña Tondonia). Haro.

COMUNIDAD DE MADRID (9)

Antigua fábrica de harinas “La Esperanza”. Alcalá de Henares.

Conjunto urbano-industrial de Nuevo Baztán.

Antiguo lagar y bodegas de El Real Cortijo de San Isidro. Aranjuez.

Fábrica de cervezas El Águila. Madrid.

Conjunto Hidráulico del Canal de Isabel II, Patones – Torrelaguna.

Real Fábrica de Tapices. Madrid.

Metro de Madrid: Estación de Chamberí y Nave de Motores de Pacífico.

Antigua Fábrica de Tabacos. Madrid.

Apisonadoras a vapor (No. inventario 1992/010/0001 y 1992/010/0002). MUNCYT.

MELILLA (1)

Cargadero de mineral de Melilla.

REGIÓN DE MURCIA (5)

Paisaje Industrial de la Sierra Minera de Cartagena-La Unión.

Conjunto embarcadero de mineral de El Hornillo. Águilas.

Conjunto minero del Cabezo de San Cristóbal y de los Perules. Mazarrón.

Arsenal de Cartagena.

Salinas Reales de Calasparra, también denominadas Salinas de La Ramona.

NAVARRA (6)

El Trujal de "La Marquesa". Cabañillas.

Centrales eléctricas del río Irati. Aríbe, Oroz-Betelu.

Real Fábrica de Municiones de Hierro. Orbaiceta.

Cementos Portland Valderribas. Olazagutia.

Industrial Urbana. Matesa. Ibañeta.

Piñer. Navesa. Tudela.

PAÍS VASCO (13)

Draga Jaizkibel. Pasaja (Gipuzkoa).

Coto minero de Irugurutzeta. Irún (Gipuzkoa).

Paisaje de las Salinas de Añana (Álava).

Puente Vizcaya. Portugalete (Bizkaia).

Fábrica de Boinas La Encartada. Balmaseda (Bizkaia).

Altos Hornos de Vizcaya. Barakaldo y Sestao (Bizkaia).

Paisaje minero de La Arboleda. Trapagaran (Bizkaia).

Estación de Ferrocarril de la Concordia. Bilbao (Bizkaia).

Compañía Auxiliar de Ferrocarriles S.A.CAF. Beasain (Gipuzkoa).

Cotos Mineros de Zerain-Mutiloa (Gipuzkoa).

Fábrica de Tabacos de Donostia-San Sebastián (Gipuzkoa).

Patricio Echeverria. Legazpi (Gipuzkoa).

Astillero de Mendieta, Lekeitio (Bizkaia).

Anexo 4. Ficha de la Estación de Toledo en la Base de Datos de Bienes Inmuebles Protegidos

Bien:	Estación de Ferrocarril
Comunidad Autónoma:	C.A. Castilla-La Mancha
Provincia:	Toledo
Municipio:	Toledo
Categoría:	Monumento
Código:	(R.I.) - 51 - 0006914 - 00000
Registro:	(R.I.) REGISTRO BIC INMUEBLES: Código definitivo
Fecha de Incoación:	02-11-1989
Fecha de Declaración:	26-11-1991
Fecha Boletín Incoación:	01-12-1989
Fecha Boletín Declaración:	18-12-1991

Fuente:

https://www.culturaydeporte.gob.es/bienes/buscarDetalleBienesInmuebles.do?brscgi_DOCN=000005012ybrscgi_BCSID=297e8c7cylanguage=esyprev_layout=bienesInmuebl esylayout=bienesInmuebles

Anexo 5. Lista de ferrocarriles patrimoniales en Reino Unido.

Fuente: HRA (2022a)

1. Inglaterra

Vía estándar:

- Colne Valley Railway, Castle Hedingham, Essex
- Epping Ongar Railway, Ongar, Essex
- Mid-Norfolk Railway, Dereham, Norfolk
- Mid Suffolk Light Railway, Brockford, Suffolk
- Nene Valley Railway, Wansford, Cambridgeshire
- North Norfolk Railway, Sheringham, Norfolk
- Battlefield Line, Shackerstone, Leicestershire
- Ecclesbourne Valley Railway, Wirksworth, Derbyshire
- Great Central Railway, Loughborough, Leicestershire
- Lincolnshire Wolds Railway, Ludborough, Lincolnshire
- Midland Railway – Butterley, Derbyshire
- Northampton y Lamport Railway, Pitsford and Brampton, Northamptonshire
- Northants Ironstone Railway, Hunsbury Hill, Northamptonshire
- Nottingham Heritage Railway, Ruddington, Nottinghamshire
- Peak Rail, Matlock, Derbyshire
- Rushden, Higham y Wellingborough Railway, Rushden, Northamptonshire
- Aln Valley Railway, Alnwick, Northumberland
- Bowes Railway, Tyne and Wear
- Derwent Valley Light Railway, Murton, North Yorkshire
- East Lancashire Railway, Bury, Greater Manchester
- Eden Valley Railway, Warcop, Cumbria
- Elsecar Heritage Railway, South Yorkshire
- Embsay and Bolton Abbey Steam Railway, Embsay, North Yorkshire
- Keighley y Worth Valley Railway, Haworth, West Yorkshire
- Lakeside y Haverthwaite Railway, Haverthwaite, nr Staveley, Cumbria
- Middleton Railway, Hunslet, West Yorkshire
- North Tyneside Steam Railway, North Shields, Tyne and Wear

- North Yorkshire Moors Railway, Pickering, North Yorkshire
- Ribble Steam Railway, Preston, Lancashire
- Stainmore Railway, Kirkby Stephen, Cumbria
- Tanfield Railway, Marley Hill, County Durham
- Weardale Railway, Stanhope, County Durham
- Wensleydale Railway, Leeming Bar, North Yorkshire
- Yorkshire Wolds Railway, Sledmere–Fimber, East Yorkshire
- Bluebell Railway, Sheffield Park, Sussex
- Chinnor y Princes Risborough Railway, Chinnor, Oxfordshire / Princes Risborough, Buckinghamshire
- Cholsey y Wallingford Railway, Wallingford, Oxfordshire
- East Kent Railway, Shepherdswell, Kent
- Isle of Wight Steam Railway, Havenstreet, Isle of Wight
- Kent y East Sussex Steam Railway, Tenterden, Kent
- Lavender Line, Isfield, East Sussex
- Rother Valley Railway, Robertsbridge, East Sussex (land purchases in progress)
- Spa Valley Railway, Royal Tunbridge Wells, Kent
- Watercress Line, New Alresford, Hampshire
- Avon Valley Railway, Bitton, Gloucestershire
- Bideford Railway Heritage Centre, Bideford, Devon
- Bodmin y Wenford Railway, Bodmin, Cornwall
- Dartmouth Steam Railway, Paignton, Devon
- Dean Forest Railway, Norchard, Gloucestershire
- East Somerset Railway, Cranmore, Somerset
- Helston Railway, Prospidnick, Cornwall
- Plym Valley Railway, Marsh Mills, Plympton, Devon
- North Dorset Railway, Shillingstone, Dorset
- Somerset y Dorset Railway, Midsomer Norton, Somerset
- South Devon Railway, Buckfastleigh, Devon
- Swanage Railway, Swanage, Dorset
- Swindon y Cricklade Railway, Blunsdon, Wiltshire
- West Somerset Railway, Minehead, Somerset
- Cambrian Heritage Railways, Oswestry and Llynclys, Shropshire
- Chasewater Railway, Chasewater Country Park, Brownhills, Staffordshire

- Churnet Valley Railway, Cheddleton, Staffordshire
- Foxfield Light Railway, Blythe Bridge, Staffordshire
- Gloucestershire Warwickshire Railway, Toddington, Gloucestershire and Broadway, Worcestershire
- Severn Valley Railway, Bridgnorth, Shropshire
- Telford Steam Railway, Horsehay, Shropshire

Centros y museos ferroviarios:

- Bressingham Steam and Gardens, Diss, Norfolk
- East Anglian Railway Museum, Chappel y Wakes Colne Station, Essex
- Mangapps Railway Museum, Burnham-on-Crouch, Essex
- Railworld Wildlife Haven, Peterborough, Cambridgeshire
- Whitwell y Reepham Railway, Reepham, Norfolk
- Appleby Frodingham Railway, Scunthorpe, Lincolnshire
- Barrow Hill Railway Centre, Barrow Hill nr Chesterfield, Derbyshire
- Nottingham Heritage Railway, Ruddington, Nottinghamshire
- Rushden Transport Museum, Northamptonshire
- Rutland Railway Museum, Cottesmore, Rutland
- Beamish Museum y Railway Centre, County Durham
- Carnforth Railway Centre, Carnforth, Lancashire
- Crewe Heritage Centre, Crewe, Cheshire
- Head of Steam, Darlington, County Durham
- Haig Colliery Mining Museum, Cumbria
- Leeds Industrial Museum, Armley, West Yorkshire
- Locomotion, Shildon, County Durham
- Monkwearmouth Station Museum, Sunderland (closed 2016)
- National Railway Museum, York, North Yorkshire
- South Yorkshire Transport Museum, Aldwarke, Rotherham, South Yorkshire
- Stephenson Railway Museum, West Chirton, Tyne and Wear
- Buckinghamshire Railway Centre, Quainton, Aylesbury, Buckinghamshire
- Chatham Historic Dockyard Railway, Kent
- Didcot Railway Centre, Didcot, Oxfordshire
- London Transport Museum, Covent Garden, Central London

- Southall Railway Centre, Southall, West London
- Bristol Harbour Railway, Bristol
- Steam – Museum of the Great Western Railway, Swindon, Wiltshire
- Yeovil Railway Centre, Yeovil, Somerset
- Coleford Great Western Railway Museum, Coleford, Gloucestershire
- Tyseley Railway Centre, Tyseley, Warwickshire
- Winchcombe Railway Museum, Winchcombe, Gloucestershire

Vía estrecha:

- Bressingham Steam and Gardens, Diss, Norfolk
- Great Whipsnade Railway, ZSL Whipsnade Zoo, Bedfordshire
- Leighton Buzzard Light Railway, Bedfordshire
- Southend Pier Railway, Southend-on-Sea, Essex
- Waltham Abbey Royal Gunpowder Mills, Essex
- Yaxham Light Railway, Norfolk – *private site*
- Billing Aquadrome Miniature Railway, Great Billing, Northamptonshire
- Crowle Peatland Railway, Crowle, North Lincolnshire
- Derbyshire Dales Narrow Gauge Railway, Rowsley, Derbyshire
- Golden Valley Light Railway, Butterley, Derbyshire
- Greenlea Light Railway, Burbage, Leicestershire - *private site*
- Irchester Narrow Gauge Railway Museum, Irchester, Wellingborough, Northamptonshire
- Lincolnshire Coast Light Railway, Skegness, Lincolnshire
- North Ings Farm Railway, Lincolnshire
- Steeple Grange Light Railway, Wirksworth, Derbyshire
- Wicksteed Park Railway, Kettering, Northamptonshire
- Eaton Hall Railway, Cheshire – *private site*
- Heatherslaw Light Railway, Northumberland
- South Tynedale Railway between Alston, Cumbria and Slaggyford, Northumberland
- Threlkeld Quarry and Mining Railway, Cumbria
- West Lancashire Light Railway, Hesketh Bank, Lancashire
- Woodhorn Narrow Gauge Railway, Ashington, Northumberland

- Amberley Museum Railway, Amberley, West Sussex
- Great Bush Railway, Tinkers Park, Hadlow Down, East Sussex
- Bredgar y Wormshill Light Railway, near Sittingbourne, Kent
- Exbury Gardens Railway, Beaulieu, Hampshire
- Hayling Seaside Railway, Hayling Island, Hampshire
- Hollycombe Steam Collection, near Liphook, Hampshire
- Hythe Pier Ferry Railway, Hampshire
- Old Kiln Light Railway, Rural Life Centre, Reeds Road, Tilford, Farnham, Surrey
- Hampton y Kempton Waterworks Railway, Hanworth/Hampton, London.
- London Museum of Water y Steam, Kew Bridge, Brentford, London
- Mail Rail, short section of the former London Post Office Railway opened to public since 2017
- Romney, Hythe y Dymchurch Railway, Kent
- Sittingbourne y Kemsley Light Railway, Kent
- Volk's Electric Railway, Brighton, East Sussex
- Bicton Woodland Railway, Devon
- Devon Railway Centre, Bickleigh, Devon
- Exmoor Steam Railway, Devon – private site
- Gartell Light Railway, Templecombe, Somerset
- Launceston Steam Railway, Launceston, Cornwall
- Lea Bailey Light Railway. Gloucestershire / Herefordshire border
- Lynbarn Railway, Devon
- Lynton y Barnstaple Railway, Woody Bay, Devon
- Morwellham Quay Open Air Museum, Devon
- Amerton Railway, Staffordshire
- Apedale Valley Light Railway, Chesterton, Newcastle Under Lyme, Staffordshire
- Bromyard and Linton Light Railway, Bromyard, Herefordshire – private site
- Moseley Railway Trust, Chesterton, Newcastle-under-Lyme, Staffordshire
- North Gloucestershire Railway, Toddington, Gloucestershire
- Perrygrove Railway, Gloucestershire
- Rudyard Lake Steam Railway, Rudyard, Staffordshire
- Statfold Barn Railway, Tamworth, Staffordshire – private site

Vía en miniatura:

- Audley End Railway, Essex
- Bure Valley Railway, Aylsham, Norfolk
- Bushey Miniature Railway, Bushey, Hertfordshire
- East Herts Miniature Railway, Ware, Hertfordshire
- Eaton Park Miniature Railway, Norwich, Norfolk
- Fancott Miniature Railway, Bedfordshire
- Rex Express, Paradise Wildlife Park, Hertfordshire
- Great Woburn Railway, Woburn, Bedfordshire
- Museum of Power, Langford, Essex
- Wells y Walsingham Light Railway, Wells-next-the-Sea, Norfolk
- Cleethorpes Coast Light Railway, Lincolnshire
- Mablethorpe Miniature Railway, Queens Park, Mablethorpe, Lincolnshire
- Stapleford Miniature Railway, near Melton Mowbray, Leicestershire
- All in one Miniature Railway, Knutsford nr Allostock, Cheshire
- Blackpool Zoo Railway, Blackpool, Lancashire
- Brookside Miniature Railway, Poynton, Cheshire
- Dragon Miniature Railway, Marple, nr Stockport, Greater Manchester
- High Legh Miniature Railway, High Legh, Cheshire
- Whistlestop Valley, Clayton West, West Yorkshire
- Knowsley Safari Park Railway, Knowsley, Merseyside
- Halton Miniature Railway, Runcorn, Cheshire
- Lakeside Miniature Railway, Pleasureland Southport, Merseyside
- North Bay Railway, Scarborough, North Yorkshire
- Pleasure Beach Express, Blackpool Pleasure Beach, Lancashire
- Pugneys Light Railway, Wakefield, West Yorkshire
- Ravenglass y Eskdale Railway, Cumbria
- Wirral Model Engineering Society, Royden Park, Wirral, Merseyside
- Saltburn Miniature Railway, Saltburn, North Yorkshire
- South Park Miniature Railway, Cheadle Hulme, Greater Manchester
- Teesside Small Gauge Railway, Preston Park, Stockton-on-Tees
- Walton Park Miniature Railway, Sale, Greater Manchester
- Windmill Farm Railway, Bursough, Lancashire

- Bekonscot Light Railway, Beaconsfield, Buckinghamshire
- Blenheim Park Railway, Blenheim Palace, Oxfordshire
- Beech Hurst Park Miniature Railway, Haywards Heath, West Sussex
- Crowborough Miniature Railway, Crowborough, East Sussex
- Eastleigh Lakeside Steam Railway, Hampshire
- Frimley Lodge Park Railway, Surrey
- Great Cockcrow Railway, Chertsey, Surrey
- Harlington Locomotive Society, Hayes, Middlesex
- Hastings Miniature Railway, Hastings Seafront, East Sussex
- Ickenham Miniature Railway, Ickenham, London
- Malden District Society of Model Engineers, Thames Ditton, Surrey
- Moors Valley Railway, near Ringwood, Hampshire
- Reading Society of Model Engineers, Reading Berkshire
- Royal Victoria Railway, Southampton, Hampshire
- Ruislip Lido Railway, Ruislip, London
- South Downs Light Railway, Pulborough, West Sussex
- Watford Miniature Railway, Cassiobury Park, Watford, Hertfordshire
- Woking Miniature Railway, Knaphill, Surrey
- Beer Heights Light Railway, Devon
- Berkeley Light Railway, Gloucestershire
- Exmouth Miniature Railway, Devon
- Gorse Blossom Farm Railway, Devon
- Lappa Valley Steam Railway, Cornwall
- Longleat Railway, Wiltshire
- Moors Valley Railway, Ashley Heath, Dorset
- Perrygrove Railway, Coleford, Gloucestershire
- Porterswick Junction Light Railway, Cornwall
- Bickington Steam Railway, Trago Mills, Devon
- Broomy Hill Railway, Herefordshire
- Downs Light Railway, Colwall, Worcestershire (also the oldest private miniature railway worldwide)
- Echills Wood Railway, Kingsbury Waterpark, Warwickshire
- Evesham Vale Light Railway, Evesham Country Park, Worcestershire
- Weston Park Railway, Shropshire

Tranvías:

- East Anglia Transport Museum, Lowestoft, Suffolk
- National Tramway Museum, Crich, Derbyshire
- Beamish Museum, County Durham
- Bradford Industrial Museum, Eccleshill, (nr Bradford), West Yorkshire
- Heaton Park Tramway, Manchester, Greater Manchester
- Shipley Glen Tramway, Shipley, West Yorkshire
- Wirral Transport Museum and Heritage Tramway, Birkenhead, Merseyside
- Seaton Tramway, Seaton, Devon
- Black Country Living Museum, Dudley, West Midlands

2. Irlanda

Vía estándar:

- Downpatrick and County Down Railway, County Down

Centros y museos ferroviarios:

- Whitehead Railway Museum, Whitehead, County Antrim
- Ulster Folk and Transport Museum, Cultra, County Down

Vía estrecha:

- Foyle Valley Railway, County Londonderry
- Giant's Causeway and Bushmills Railway, County Antrim
- Peatlands Park Railway, County Armagh

3. Escocia

Vía estándar:

- Keith y Dufftown Railway, Dufftown, Banffshire and Keith, Morayshire
- Strathspey Railway, Aviemore, Highland
- Bo'ness y Kinneil Railway, Bo'ness, Falkirk
- Fife Heritage Railway, Leven, Fife

- Caledonian Railway, Brechin, Angus
- Royal Deeside Railway, Milton of Crathes, Aberdeenshire
- Waverley Route Heritage Association, Whitrope, Roxburghshire

Centros y museos ferroviarios:

- Doon Valley Railway, Dunaskin - Waterside, East Ayrshire
- Ferryhill Railway Heritage Trust
- Glasgow Museum of Transport
- Invergarry y Fort Augustus Railway Museum
- Lathalmond Railway Museum, Lathalmond, Fife

Vía estrecha:

- Craignure station on the 260 mm gauge Isle of Mull railway
- Alford Valley Railway, Alford, Aberdeenshire
- Leadhills and Wanlockhead Railway, South Lanarkshire

Vía en miniatura:

- Craigtoun Miniature Railway, St Andrews, Fife
- Ness Islands Railway, Inverness
- Vogrie Park Miniature Railway, Gorebridge, nr Edinburgh
- Strathaven Miniature Railway, Strathaven, South Lanarkshire

Tranvías:

- Summerlee Heritage Park,[8] Coatbridge, North Lanarkshire

4. Gales

Vía estándar:

- Dolgarrog Railway, Conwy (under construction)
- Bala y Ffestiniog Railway Heritage Trust, Maentwrog Road, Gwynedd
- Garw Valley Railway, Pontycymer, Bridgend
- Maerdy Heritage Railway, Maerdy, Rhondda Cynon Taf

- Llangollen Railway
- Barry Tourist Railway
- Gwili Railway
- Llanelli and Mynydd Mawr Railway
- Pontypool and Blaenavon Railway
- Garw Valley Railway

Centros y museos ferroviarios:

- Penrhyn castle Railway Museum
- Narrow Gauge Railway Museum

Vía estrecha:

- Glyn Valley Tramway, Chirk, Denbighshire
- Bala Lake Railway
- Ffestiniog Railway
- Llanberis Lake Railway
- Snowdon Mountain Railway
- Welsh Highland Heritage Railway
- Welsh Highland Railway
- Corris Railway
- Talylllyn Railway
- Welshpool and Llanfair Railway
- Valley of Rheidol Railway
- Brecon Mountain Railway
- Margam Park Railway
- Teifi Valley Railway
- Heath Park Electric Railway

Vía en miniatura:

- Conwy Valley Railway Museum
- Fairbourne Railway
- Rhyl Miniature Railway
- West Shore Miniature Railway

- Rhiw Valley Light Railway
- Cefn Mably Farm Railway Attraction

Tranvías:

- Great Orne Tramway
- Glyn Valley Tramway

Ferrocarriles propuestos para entrar a la lista:

- Leiston Works Railway, Leiston, Suffolk
- Norfolk Orbital Railway, Holt, Norfolk
- Southwold Railway, Southwold, Suffolk
- Wisbech and March Railway, Waldersea, Cambridgeshire
- Poulton and Wyre Railway, Thornton–Cleveleys, Lancashire
- Combe Rail, Mortehoe-Woolacombe, Devon
- Remembrance Line, Folkestone, Kent
- North Somerset Railway, Radstock, Somerset
- Shillingstone Railway Project, Shillingstone, Dorset
- Tarka Valley Railway, Torrington, Devon
- Vale of Berkeley Railway, Sharpness, Gloucestershire
- North East of Scotland Railway
- Farming and Railway Visiting Centre, Fife

Otros ferrocarriles patrimoniales dependientes de la corona británica:

5. Isla de Man

Vía estrecha:

- Great Laxey Mine Railway
- Groudle Glen Railway
- Isle of Man Railway
- Manx Electric Railway
- Snaefell Mountain Railway

Vía miniatura:

- Crogga Valley Railway
- Orchid Line

Tranvías:

- Douglas Bay Horse Tramway

6. Islas del Canal de La Mancha

Vía estrecha:

- Alderney Railway

Centros y museos ferroviarios:

- Pallot Heritage Steam Museum. Jersey

7. Islas Falkland (Malvinas para Argentina)

Vía estrecha

- Camber Railway. Stanley (hoy desaparecida)

Líneas y ferrocarriles patrimoniales desaparecidos:

- Ashford Steam Centre, Willesborough, Kent – closed in 1976.
- Abbey Light Railway, Kirkstall, West Yorkshire – closed in 2012.
- Brockham Railway Museum, Dorking, Surrey – closed 1982 (Stock moved to Amberley Museum Railway, West Sussex)
- Bolebroke Castle Miniature Railway, East Sussex – closed 2012
- Buxton Steam Centre, Derbyshire – closed in 1987, as Peak Rail moved to Darley Dale.
- Cadeby Light Railway, Cadeby, Leicestershire – closed in 2005.
- Chester Zoo monorail, Chester Zoo, Chester
- Creekmoor Light Railway, Poole, Dorset – closed in 1973

- Dinting Railway Centre, Derbyshire – closed in 1991, (Society moved to Ingrow (West) station on the KWVR, West Yorkshire.)
- Dowty Railway Centre, Ashchurch, Gloucestershire – closed in the 1980s
- Eastbourne Tramway, East Sussex – closed 1969, (moved to Seaton, Devon)
- Electric Railway Museum, Warwickshire - closed in October 2017, (rolling stock relocated to other preserved railways across the UK).
- Fimere railway station, Buckinghamshire (stock relocated after the land was developed for HS2).
- Great Yorkshire Railway Preservation Society, Starbeck, North Yorkshire – closed in 1989 (Group moved to Murton, near York, to restore part of the former Derwent Valley Light Railway)
- Lincolnshire Coast Light Railway, Humberston, Lincolnshire – closed 1985 - Rebuilt 2009 in Skegness.
- Markeaton Park Light Railway, Rowsley, Derbyshire - closed in 2016, track lifted in 2017.
- Marwell Wildlife Railway, Hampshire - closed in 2021 and track lifted by end of 2022.
- Museum of British Transport, Clapham, South London – closed in 1973. Some exhibits moved first to Syon Park, West London and subsequently to Covent Garden to form London Transport Museum. Some exhibits moved to N.R.M. York.
- North Downs Steam Railway, Dartford, Kent – closed in 1995 (society merged with Spa Valley Railway)
- North Woolwich Old Station Museum, East London – closed in 2008
- Queen Mary's Hospital Miniature Railway, Carshalton, South London - Closed in 1997
- Ramsgate Tunnel Railway, Ramsgate, Kent – closed in 1965
- Snibston Railway, Coalville, Leicestershire – closed on 31 July 2015 (as with the Discovery Museum, itself)
- Southport Pier Tramway, Southport, Merseyside - closed 2015
- Southport Railway Museum, Southport, Lancashire – closed in 1999 (Society moved to Preston Docks as the Ribble Steam Railway).
- Stevington y Turvey Light Railway, Turvey, Bedfordshire – private site - closed in 2014.

- Transperience, Low Moor, Bradford, Yorkshire – closed in 1997
- Wells Harbour Railway, in Norfolk - closed in 2021
- Westerham Valley Railway Association, Westerham, Kent – closed 1965 (merged with Kent and East Sussex Railway Preservation Society with a few items of stock transferred to KWVR.)
- Shane's Castle Railway, County Antrim – closed 1994 (stock moved to Giants Causeway and Bushmills Railway.)
- Isle of Mull Railway, Inner Hebrides – closed in 2011.
- Kerr's Miniature Railway, Arbroath - closed in 2020.
- Lochty Private Railway, Fife – closed in 1992.
- Sanday Light Railway, Braeswick, Orkney – closed in 2006.
- Butetown Historical Railway Society, Cardiff Bay – closed in 1997, moved to Barry Tourist Railway
- Caerphilly Railway Society, Caerphilly Railway Works – closed 1996, moved to Gwili Railway
- Gloddfa Ganol, Blaenau Ffestiniog - museum of narrow-gauge railways, closed in 1998, stock sold at auction
- Swansea Vale Railway, Pentrechwyth – closed in 2009, (most of the track and rolling stock are now located on the Gwili Railway).
- Penrhyn Quarry Railway, Bethesda, Gwynedd
- Trawsfynydd and Blaenau Ffestiniog Railway, Closed and replaced by Bala y Ffestiniog Railway Heritage Trust

Anexo 6. Modelo de ficha del Inventario del Patrimonio Ferroviario Protegido en España, de la Federación castellano manchega de Amigos del Ferrocarril.

Fuente:

http://www.fcmaf.es/Publicaciones/Patrimonio_ferroviano_protegido_Espa%C3%B1a.pdf

 FEDERACIÓN CASTELLANO MANCHEGA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL Apartado de Correos 323, 13080 - Ciudad Real http://www.fcmaf.es fcmaf@gmail.com	Inventario: PFP-ESP	Edición: 01
	PATRIMONIO FERROVIARIO PROTEGIDO EN ESPAÑA	
	Fecha: Enero de 2022	Hoja 3 de 22

 PATRIMONIO FERROVIARIO PROTEGIDO EN ESPAÑA

Nº	Descripción	Comunidad Autónoma	Categoría	Normativa	Otros datos
1	Estación de Sevilla-Plaza de Armas	Andalucía	BIC con la categoría de monumento	Real Decreto 1380/1990, de 8 de noviembre, por el que se declara Bien de Interés Cultural, con categoría de Monumento, la Estación de Ferrocarriles, situada en la plaza de Armas, sin número (estación de Córdoba), en Sevilla. (BOE de 10 de noviembre de 1990).	
2	Cargadero de mineral "El Alquife" en Almería	Andalucía	BIC con la categoría de monumento	Decreto 166/1998, de 28 de julio, por el que se declara bien de interés cultural, con la categoría de monumento, el cargadero de mineral denominado «El Alquife», sito en la playa de las Almadrabillas, Almería. (BOJA de 22 de agosto de 1998).	
3	Cargadero de mineral de la Compañía de Riotinto en Huelva	Andalucía	BIC con la categoría de monumento	Decreto 73/2003, de 18 de marzo, por el que se declara bien de interés cultural, con la categoría de monumento, el muelle o cargadero de mineral de la compañía Riotinto, en Huelva. (BOJA de 4 de abril de 2003).	
4	Estación de Madrid (M.Z.A.) en Linares y otros	Andalucía		Resolución de 3 de diciembre de 2003, de la Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de Andalucía, por la que se acuerda inscribir colectivamente, con carácter genérico, en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz 65 inmuebles pertenecientes al Patrimonio Minero Industrial del antiguo distrito de Linares-La Carolina en Jaén. (BOJA de 14 de enero de 2004).	Entre otros, afecta a: • 53. Estación de Madrid (M.Z.A.) en Linares. • 54. Muelle de carga estación de Madrid. • 55. Estación de Pozo Ancho. • 56. Línea Ferrocarril Linares a Los Salidos. • 57. Acceso ferrocarril a La Tortilla.

Anexo 7. Relación de Bienes declarados Monumento Nacional en 1978.

Fuente: Resolución No 3, de 10 de octubre de 1978, (1978)

1. Las siete primeras villas: En el siglo XVI son fundadas las siete primeras villas de Cuba, que por la importancia histórica, arquitectónica y legendaria que poseen, son parte fundamental del patrimonio cultural del pueblo cubano y están constituidas por:
 - Baracoa: Centro histórico urbano de la antigua villa de la Asunción de Baracoa, en el municipio de Baracoa, provincia de Guantánamo.
 - Bayamo: Centro histórico urbano de la antigua villa de San Salvador de Bayamo, en el municipio de Bayamo, provincia de Granma,
 - Santiago de Cuba: Centro histórico urbano de la antigua ciudad de Santiago de Cuba, municipio de Santiago de Cuba, provincia Santiago de Cuba.
 - Puerto Príncipe (Camagüey): Centro histórico urbano en el municipio de Camagüey provincia de Camagüey
 - Sancti Spíritus: Centro histórico urbano en el municipio de Sancti Spíritus, provincia de Sancti Spíritus.
 - Trinidad: Centro histórico urbano en el municipio de Trinidad en la provincia de Sancti Spíritus.
 - La Habana: Centro histórico urbano de la antigua villa de San Cristóbal de La Habana, municipio Habana Vieja, provincia Ciudad de La Habana y el sistema de fortificaciones coloniales que lo circunda, por ser parte de una fisonomía unitaria que históricamente ha identificado a todo el conjunto y que como tal posee valores excepcionales.
2. Mantua: Sitio histórico del municipio de Mantua, provincia de Pinar del Río, que fuera el punto final de la Invasión comandada por el Mayor General Antonio Maceo y Grajales y lugar donde firmó el acta histórica que señalaba la culminación de esa grandiosa gesta libertadora.
3. Ceja del Negro: Sitio histórico en el municipio de Viñales, provincia de Pinar del Río, donde ocurrió una de las más relevantes batallas libradas por nuestras fuerzas libertadoras, comandada por el Lugarteniente General Antonio Maceo y Grajales.

4. San Pedro: Sitio histórico en el municipio de Bauta, provincia de La Habana, donde cayeran en combate el Mayor General y Lugarteniente General Antonio Maceo y Grajales y su ayudante Francisco Gómez Toro.
5. Casa Natal de Rubén Martínez Villena: Construcción doméstica en el municipio de Alquizar, provincia de La Habana, donde naciera el gran dirigente y escritor revolucionario.
6. Casa Natal de José Martí: Modesta casa del municipio Habana Vieja, provincia Ciudad de La Habana, donde naciera el 28 de enero de 1853, José Martí
7. El Cacahual: Sitio histórico del municipio de Boyeros en la provincia Ciudad de La Habana, donde fueron enterrados los restos del Mayor General Antonio Maceo y Grajales y su ayudante Panchito Gómez Toro.
8. Universidad de La Habana: Recinto universitario del municipio Plaza de la Revolución, en la provincia Ciudad de La Habana, donde se desarrollaron importantes actividades revolucionarias estudiantiles durante varias décadas.
9. Apartamento de Abel Santamaría: Calle 25 y O del municipio Plaza de la Revolución, en la provincia Ciudad de La Habana, apartamento donde se gestó el asalto al Cuartel Moncada, bajo la guía del Comandante en Jefe Fidel Castro Ruz.
10. Lugar donde cayó José Antonio Echevarría: Sitio histórico de la calle 27 de noviembre entre L y K, Municipio Plaza de la Revolución en la provincia Ciudad de La Habana, donde cayó combatiendo el dirigente estudiantil revolucionario.
11. Plaza Mella: Sitio histórico en el municipio Plaza de la Revolución en la provincia
12. Ciudad de La Habana, donde se desarrollaron distintos actos estudiantiles alrededor del busto de Julio Antonio Mella y donde descansan actualmente los restos del fundador de la F.E.U, y del primer Partido Comunista de Cuba.
13. Antigua Sociedad de Torcedores: Destacado centro del movimiento obrero, durante el período de la seudo república, situado en el municipio Centro Habana en la provincia Ciudad de La Habana.
14. Yate Granma: Embarcación que transportó desde México a los revolucionarios dirigidos por el Comandante en Jefe, Fidel Castro Ruz, desembarcando en la Playa Las Coloradas el 2 de diciembre de 1956 para iniciar la última etapa de nuestra gesta libertadora. Se encuentra situado en el Memorial Granma en el Municipio Habana Vieja en la provincia Ciudad de La Habana.

15. Casa Natal de José Antonio Echeverría: Construcción doméstica en el municipio de Cárdenas, provincia de Matanzas, donde naciera y viviera el dirigente estudiantil universitario.
16. Fuerte el Morrillo: Construcción militar colonial en el municipio de Matanzas, en la provincia de Matanzas, en cuyos alrededores cayeron combatiendo Antonio Guiterras y el venezolano Carlos Aponte en 1935 y en cuyo recinto actualmente reposan sus restos.
17. Teatro Sauto: Construcción en el municipio de Matanzas, en la provincia de Matanzas. Uno de los más destacados teatros cubanos del siglo XIX.
18. Triunvirato: Antiguo ingenio matancero donde se produjo uno de los primeros y más notables alzamientos de esclavos del siglo XIX. Se encuentra en el municipio de Limonar, en la provincia de Matanzas.
19. Playa Girón: Sitio histórico en el municipio de Ciénaga, en la provincia de Matanzas. Escenario heroico de la primera derrota del imperialismo yanqui en América.
20. Castillo de San Severino: Fortaleza colonial en el municipio de Matanzas, en la provincia de Matanzas, donde sufrieron prisión varias generaciones de revolucionarios
21. Parque Martí de Cienfuegos: Sitio urbano que comprende el Parque Central y su entorno donde se destacan los valores artísticos y arquitectónicos y que fuera uno de los escenarios principales de la gesta heroica del 5 de septiembre. Se encuentra en el municipio de Cienfuegos, en la provincia de Cienfuegos.
22. Castillo de Jagua: Construcción militar del siglo XVIII situada junto a la entrada de la bahía de Cienfuegos, en el municipio de Cienfuegos, en la provincia de Cienfuegos.
23. Mal Tiempo: Sitio histórico en el municipio de Cruces, en la provincia de Cienfuegos, donde se desarrolló una de las más relevantes victorias del ejército mambí en su avance a occidente.
24. Yaguaramas, lugar donde cayó Henry Reeve: Sitio histórico de Cienfuegos, donde murió Henry Reeve, General del Ejército Libertador.
25. Paso de Las Damas: Sitio histórico en el municipio de Cabaiguán, en la provincia de Sancti Spíritus, donde cayera el Mayor General del Ejército Libertador Serafín Sánchez Valdivia.

26. Iglesia Parroquial Mayor de Sancti Spíritus: Construcción religiosa colonial de relevantes valores arquitectónicos. Se encuentra en el municipio de Sancti Spíritus, en la provincia de Sancti Spíritus.
27. Casa Natal de Ignacio Agramonte: Construcción doméstica en el municipio de Camagüey, en la provincia de Camagüey, donde naciera El Mayor. Hospital y Plaza de San Juan de Dios: Construcciones coloniales alrededor de la plaza de San Juan de Dios en la ciudad de Camagüey, Municipio de Camagüey, provincia de Camagüey, que se destacan por su alto valor histórico y arquitectónico.
28. Las Clavellinas: Sitio histórico en el municipio de Camagüey en la provincia de Camagüey, donde se produjo el alzamiento camagüeyano de 1868,
29. Casa Natal de Calixto García: Construcción doméstica en la ciudad de Holguín en el municipio de Holguín, en la provincia de Holguín, donde naciera el General de las guerras de independencia Calixto García.
30. La Periquera: Construcción colonial en el municipio de Holguín en la provincia de Holguín, de destacados valores artísticos y arquitectónicos.
31. San Ulpiano: Sitio histórico en el camino conocido por San Ulpiano cerca del poblado de Naranjo, municipio de Mayarí en la provincia de Holguín donde, con una pequeña tropa, el general Antonio Maceo derrotó a las fuerzas españolas.
32. Casa Natal de Carlos Manuel de Céspedes: Construcción doméstica en la ciudad de Bayamo, en el municipio de Bayamo en la provincia Granma, donde nació Carlos Manuel de Céspedes.
33. La Demajagua: Sitio histórico en el municipio de Manzanillo en la provincia Granma, donde se dio comienzo a las guerras libertadoras cubanas por el Padre de la Patria.
34. Dos Ríos: Sitio histórico en el municipio de Jiguaní, de la provincia Granma, donde cayera en combate José Martí, el 19 de mayo de 1895.
35. Playa Las Coloradas: Sitio histórico en el municipio de Niquero en la provincia Granma, por donde desembarcaron los expedicionarios del yate "Granma" el 2 de diciembre de 1956.
36. La Plata: Sitio histórico en el municipio de Bartolomé Masó en la provincia Granma, donde estuvo enclavada la Comandancia General del Comandante en Jefe Fidel Castro Ruz, durante la guerra de liberación.

37. Casa Natal de Antonio Maceo: Construcción doméstica en la ciudad de Santiago de Cuba, en el municipio Santiago de Cuba, en la provincia Santiago de Cuba, donde naciera el Mayor General Antonio Maceo.
38. Mangos de Baraguá: Sitio histórico en el municipio Julio Antonio Mella en la provincia de Santiago de Cuba, de relevante significado en las luchas de liberación nacional.
39. Granjita Siboney: En el municipio de Santiago de Cuba en la provincia Santiago de Cuba, cuartel general de los combatientes del cuartel Moncada durante la trascendental gesta del 26 de julio de 1953.
40. Cuartel Moncada: Antigua construcción militar de excepcional significado en la historia nacional, y que fuera atacada por los revolucionarios de la Generación del Centenario bajo el mando de Fidel Castro Ruz. Se encuentra ubicada en el municipio Santiago de Cuba, provincia de Santiago de Cuba.
41. Comandancia del Segundo Frente Oriental: Sitio histórico y construcciones del Segundo Frente Oriental "Frank País", en el municipio de Segundo Frente en la provincia de Santiago de Cuba, bajo el mando del Comandante Raúl Castro Ruz.
42. Comandancia del Tercer Frente Oriental: Sitio histórico y construcciones del Tercer Frente "Mario Muñoz", en el municipio Tercer Frente en la provincia de Santiago de Cuba, bajo el mando del Comandante Juan Almeida Bosque.
43. Casa de Frank País: Construcción doméstica en el municipio de Santiago de Cuba, en la provincia de Santiago de Cuba, donde vivieron los hermanos Frank y Josué País.
44. Cementerio de Santa Ifigenia: Construcción civil en el municipio de Santiago de Cuba, en la provincia de Santiago de Cuba, de destacados valores artísticos donde descansan los restos de algunas de las máximas figuras de la historia nacional.
45. Playitas: Sitio histórico en el municipio de Imías, en la provincia de Guantánamo, donde desembarcaron José Martí y Máximo Gómez el 11 de abril de 1895.
46. Duaba: Sitio histórico en el litoral del municipio de Baracoa en la provincia de Guantánamo. Lugar del desembarco del Mayor General Antonio Maceo el 1ro de abril de 1895.
47. Alto de Palmarito: Sitio histórico en el municipio de Yateras en la provincia de Guantánamo, donde cayó el General Flor Crombet en abril de 1895.
48. El Abra: Construcción doméstica en la antigua finca "El Abra" del municipio Especial de la Isla de la Juventud, donde viviera José Martí.

49. Presidio Modelo: Construcción civil cerca de Nueva Gerona, municipio Especial de la Isla de la Juventud, donde varias generaciones de revolucionarios sufrieron prisión durante la seudo-república.
50. Ferry “El Pinero”: Embarcación que transportó a innumerables revolucionarios cuando salían del Presidio Modelo de Isla de Pinos, hoy Isla de la Juventud. En 1955 trasladó al Comandante en Jefe y a sus compañeros del Cuartel Moncada después de haber sido amnistiados por la presión popular.

Anexo 8. Modelo básico de ficha de inventario del patrimonio industrial del CNPC.

Fuente: Lloga et al. (2016)

* Registro de Patrimonio Ferroviario Edificado de Cuba *

ESTACIONES TÍPICAS DE CUBAN CENTRAL RAILWAYS (GRUPO 8)

Actual: Estaciones de Lajas, Palmira y Ranchuelo de la Unión de Ferrocarriles de Cuba
Antigua: Estaciones de Lajas, Palmira y Ranchuelo de Cuban Central Railways¹

Ramal: Ramal Cruces Cienfuegos-Santa Clara. Ubicación: Ramal Cruces Km 19.70, Lajas, Cienfuegos, Cuba. Línea Cienfuegos-Santa Clara Km 12.90, Palmira, Cienfuegos, Cuba. Línea Cienfuegos-Santa Clara Km 43.10, Ranchuelo, Villa Clara, Cuba. Año/s: Lajas: 10 de marzo de 1919.	Palmira: 1851 (inauguración de la primera estación); 1900-1910 ca (construcción de la estación actual)². Ranchuelo: 29 de enero de 1902. Autónomas: Desconocido. Protección: Grado de Protección II y III³ Comisión Provincial de Monumentos de Cienfuegos Comisión Provincial de Monumentos de Villa Clara.	

1. Esquema volumétrico. 2. Fachada hacia las vías en la estación de Lajas. 3. Fachada hacia las vías en la estación de Palmira. 4. Estación de Ranchuelo desde las vías.
Fuentes: 1. Elaborado por el Arq. Rolando Lloga Fernández. 2. Foto tomada por MSc. Maribel Sardinas Rey, Directora de la Oficina de Monumentos y Sitios Históricos de Cienfuegos. 3.- 4. Fotos tomadas por el Arq. Rolando Lloga Fernández.



Son edificaciones con cubierta a dos aguas que responden a un modelo de estación generalizado en la zona centro occidental de Cuba por los Ferrocarriles Unidos de La Habana. Los inmuebles tienen una extensión aproximada de 6 metros de ancho y 30 de largo, con un andén de 70 metros y 7 de ancho.

Los muros de ladrillos destacan por el tratamiento de las texturas a partir del empleo del almohadillado en todas las superficies y la acentuación de las esquinas y los vanos con falsos despieces. Se aprecia un deta-

llado trabajo de herrería en las ventanas y en las ménsulas de la marquesina o colgadizo, las cuales son de hierro fundido en las estaciones de Lajas y Ranchuelo, mientras que en Palmira se empleó la madera con un diseño menos elaborado. Los inmuebles cuentan con cubierta a dos aguas soportada por cerchas de madera, con tejas francesas y cumbre de tejas criollas.

La distribución de los espacios interiores comprende un salón de espera, la oficina del operador, la taquilla, los baños públicos y la oficina del expreso⁴.

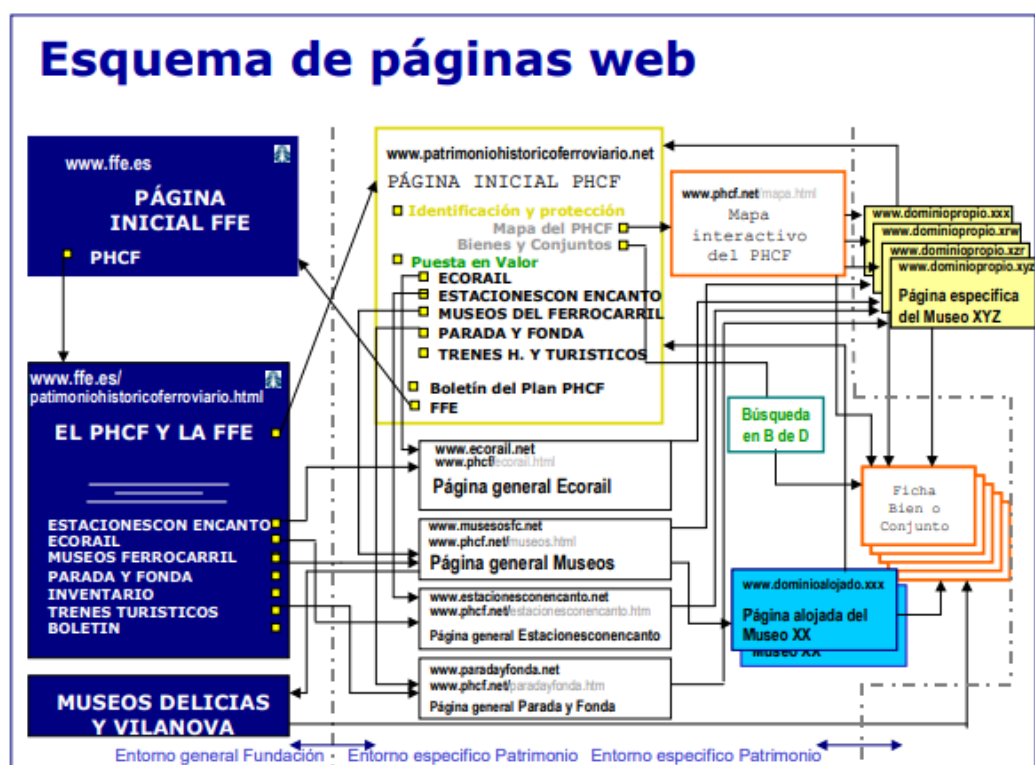
Anexo 9. Lista de *Community Rail Partnerships* aprobadas por el Gobierno Británico

Fuente: Department of Transport (2022):

1. Devon and Cornwall Rail Partnership - Awarded in March 2020
2. Bittern Line Community Rail Partnership - Awarded in March 2020
3. High Peak and Hope Valley Community Rail Partnership - Renewed in April 2022
4. Cambrian Community Rail Partnership - Awarded in July 2019 by Welsh Government
5. Cumbrian Coast Line Community Rail Partnership - Renewed in June 2021
6. Derwent Valley Line Community Rail Partnership - Renewed in February 2022
7. East Suffolk Lines Community Rail Partnership - Awarded in May 2020
8. Esk Valley Railway Development Company - Renewed in July 2021
9. Furness Line Community Rail Partnership - Awarded in February 2020
10. Essex and South Suffolk Community Rail Partnership - Renewed in August 2021
11. Heart of Wales Development Company - Renewed in April 2022 by Welsh Government
12. Lakes Line Community Rail Partnership - Awarded in February 2020
13. Marston Vale Community Rail Partnership - Renewed in February 2021
14. Kent community Rail Partnership - Renewed in April 2021
15. Penistone Line Partnership - Renewed in October 2021
16. Poacher Line Community Rail Partnership - Renewed in March 2022
17. Severnside Community Rail Partnership - Renewed in October 2021
18. Southeast Communities Rail Partnership - Renewed in May 2021
19. TransWilts Community Rail Partnership - Renewed in October 2020
20. Tyne Valley Line Community Rail Partnership - Renewed in June 2021
21. Wherry Lines Community Rail Partnership - Awarded in March 2020
22. Bolton and South Lancashire Community Rail Partnership - Awarded in February 2020
23. Meldreth, Shepreth y Foxton Community Rail Partnership - Renewed in July 2021
24. Purbeck Community Rail Partnership - Renewed in September 2021
25. Surrey Hills to South Downs - Renewed in June 2021
26. Chester Shrewsbury Community Rail Partnership - Awarded in November 2019 by Welsh Government
27. Settle Carlisle Development Company - Renewed in July 2021

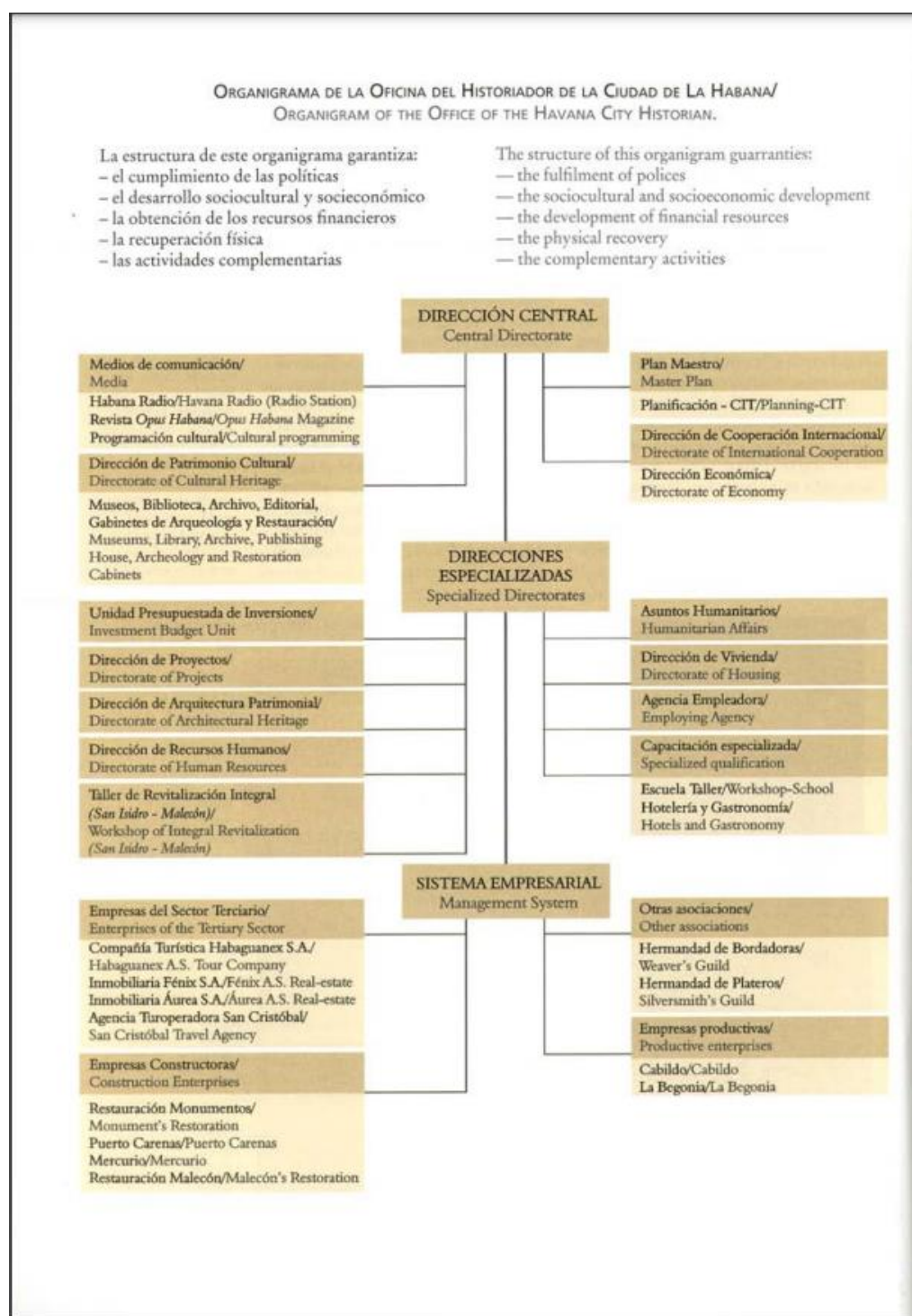
28. North Staffordshire Community Rail Partnership - Renewed in December 2021
29. Leeds- Morecambe Community Rail Partnership - Renewed in November 2021
30. Clitheroe Line Community Rail Partnership - Renewed in November 2021
31. East Lancashire Community Rail Partnership - Renewed in November 2021
32. South Fylde Line Community Rail Partnership - Renewed in November 2021
33. West of Lancashire Community Rail Partnership - Renewed in November 2021
34. Bishop Line Community Rail Partnership - Renewed in November 2021
35. Worcestershire Community Rail Partnership - Awarded in November 2020
36. North Cheshire Community Rail Partnership - Renewed in February 2022
37. Abbey Line Community Rail Partnership - Renewed in December 2020
38. Hereward Line Community Rail Partnership - Renewed in February 2022
39. Mid Cheshire Community Rail Partnership - Awarded in March 2021
40. Heart of England Community Rail Partnership - Awarded in May 2021
41. Blackmore Vale Community Rail Partnership - Awarded in July 2021
42. North Nottinghamshire y Lincolnshire CRP - Awarded in November 2021
43. New River Line Community Rail Partnership - Awarded in November 2021
44. South West Wales Connected CRP - Awarded in March 2021

Anexo 10. Diagrama del flujo de información de las páginas web de la FFE



Fuente: FFE (2016, p. 50)

Anexo 11. Organigrama de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana.



Fuente: OHCH (2006, p. 56)

Anexo 12. Diferentes enlaces relevantes de búsquedas, sitios, organizaciones, etc.

1. Búsqueda de entradas sobre patrimonio industrial en el Archivo nacional británico:
<https://www.nationalarchives.gov.uk/accessions/2015/15digests/trans.htm>
2. Blog de Patricia Ferrera: <https://patriciaferreiralopes.com/blog/docs/e-biblio/>
3. Blog de Juanjo Olaizola, Historias del tren: <http://historiastren.blogspot.com/>)
4. Biblioteca de la Universidad de York:
<https://dlib.york.ac.uk/yodl/app/collection/detail?ref=browseid=york%3A852571ypage=1>
5. Sección de noticias del IPCE: <https://ipce.culturaydeporte.gob.es/difusion/prensa.html>
6. Fichas de Museo del ferrocarril de Madrid: <http://ow.ly/64UV50INf6v>
7. IAPHtube, de la plataforma YouTube
<https://www.youtube.com/c/iaphtubepatrimonioIAPH>
8. En el Museo del Ferrocarril de Ponferrada se ha implementado una vista virtual
<http://www.jcyl.es/jcyl/patrimoniocultural/visitaMineriaLeon/>
9. Habana cultural: <http://habanacultural.ohc.cu/>
10. Proyecto Ciudad Inteligente: <http://ciudadinteligente.portal.ohc.cu/>