

Vías al patrimonio: el cierre de las líneas ferroviarias en España y su puesta en valor

From railways to heritage: the closure of railway lines in Spain and their valorisation as a cultural good

Domingo Cuéllar Villar
Renfe Operadora

Resumen

En este texto se hace una primera aproximación al estudio de los cierres de líneas de ferrocarril en España y sus consecuencias en la preservación y puesta en valor del Patrimonio Ferroviario. Este patrimonio, como parte del Patrimonio Industrial, debe someterse a los mismos criterios de estudio sistematizados en la Carta de Nizhny Tagil de 2003, y en las recomendaciones, para el caso español, del Plan Nacional de Patrimonio Industrial de 2007, y su revisión de 2011. En este contexto es de gran interés conocer las normas básicas legales que regulan la titularidad, gestión y enajenación de los bienes patrimoniales ferroviarios. Este conocimiento previo es muy útil para interpretar cuáles han sido los resultados de la patrimonialización social de las líneas cerradas a partir de la década de 1990, concretados en un intenso y exitoso plan de adecuación de vías verdes y una escasa ejecución de proyectos de reutilización de líneas cerradas y circulación de trenes históricos y turísticos.

Palabras Clave: Historia del ferrocarril, Patrimonio ferroviario, Cierre de líneas de ferrocarril, España.

Códigos JEL: L32, N74, R49

Abstract

This paper makes a first approach to the study of the closure of rail lines in Spain and its consequence in the preservation and valorisation as railway heritage. This heritage, as part of the Industrial Patrimony, must be subject to the same criteria of study systematized in the Nizhny Tagil Charter of 2003, and in the recommendations, for the Spanish case, of the National Industrial Patrimony Plan of 2007, and its revision of 2011. In this context, it is of great interest to know the basic legal rules governing the ownership, management and disposal of railway assets. This previous knowledge is very useful to interpret what the results were of the social *patrimonialisation* of lines closed since the 1990s. We will show how these efforts have been concretized in an intense and successful plan to open greenways, but as a poor implementation of projects to reopen closed lines with the circulation of historical and touristic trains.

Key words: Railway History, Railway Heritage, Closure of Railway Lines, Spain

JEL Codes: L32, N74, R49

Vías al patrimonio: el cierre de las líneas ferroviarias en España y su puesta en valor

[Fecha de recepción del original: 26/1/2017; versión definitiva: 24/6/2017]

Domingo Cuéllar Villar ^Ψ
Renfe Operadora

1. Una introducción acerca del concepto y naturaleza del Patrimonio Industrial y Ferroviario

La Arqueología Industrial surgió a partir de una protesta social que quería impedir el derribo del pórtico neodórico de la estación londinense de Euston en 1962¹. Casual o no, ese carácter reivindicativo aportó una impronta que sigue estando presente en muchas de las actuaciones relativas al Patrimonio Industrial y, por extensión, al Patrimonio Ferroviario.

Aunque el término Arqueología Industrial fue utilizado por primera vez por Michael Rix (1955), no sería hasta 1963 cuando Kenneth Hudson, todavía con los rescoldos de Euston humeantes, publicara su introducción a la Arqueología Industrial que se convirtió en un primer ensayo, a modo de manual, para una sistematización del Patrimonio Industrial².

^Ψ Contacto: domingo.cuellar@renfe.es. Dirección postal: Avenida Ciudad de Barcelona, 6, planta 2, Madrid, 28007.

¹ Buchanan, 1972, p. 23.

² Hudson, 1963.

La movilización londinense no logró su objetivo y el pórtico fue finalmente derruido, si bien quedó de manifiesto el problema de la valoración de las antiguas instalaciones industriales y su necesario encaje dentro de los cánones del Patrimonio Histórico tradicional.

Hasta ese momento, la valoración patrimonial se basaba solo en criterios artísticos y creativos, tal y como hab  quedado de manifiesto en la publicación de las denominadas Carta de Atenas (1931) y Carta de Venecia (1964), que habían surgido en sendos congresos internacionales sobre arquitectura, en el marco de la preocupación por la preservación del “patrimonio artístico y arqueológico de la humanidad”. Es decir, aquí todavía no tenía cabida la puesta en valor del Patrimonio Industrial.

Más adelante, en 1978, se creó el TICCIH (*The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*), como una organización supranacional encargada de velar por esos intereses y aglutinar la gestión de proyectos, congresos e iniciativas a nivel mundial.

En estos años, con diferentes cronologías y orígenes, se crearon buena parte de los museos ferroviarios e industriales, que acogen elementos del ferrocarril, en Europa, y que fueron los protagonistas de la orientación dada a la preservación de ese patrimonio³.

En 2003 se promulgó la Carta de Nizhny Tagil, donde se indicaba que el Patrimonio Industrial está compuesto por los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Se apuntaba también que la Arqueología Industrial es un método interdisciplinario para el estudio de toda evidencia, material o inmaterial surgida de los procesos industriales acaecidos, con especial interés en el periodo que va desde mediados del siglo XVIII, comienzo de la Revolución Industrial, hasta la actualidad.

Además, en la definición también se incluía en esta cultura industrial a los medios de transporte y toda su infraestructura, con lo que el patrimonio ferroviario se configuraba como una parte de ese conjunto de restos materiales e inmateriales de la industrialización. Quedan, pues, pocas dudas acerca de la adscripción o no del patrimonio ferroviario al patrimonio industrial, a pesar de que en algunos foros se haya discutido esta cuestión con cierta frecuencia.

Como parte, pues, del Patrimonio Industrial, el Patrimonio Ferroviario debe someterse a los mismos criterios de metodología y estudio sistematizados a partir de la Carta de Nizhny Tagil: catalogación, que incluye su registro e investigación; protección, que se debe llevar a cabo mediante procedimientos legales; conservación, que debe buscar la preservación de su funcionalidad y la reversibilidad de las

³ Méndez, 2016, pp. 95-97 y 147-157.

intervenciones; y, por último, difusión, a través de la formación de personal especializado, la educación de alumnos y ciudadanos, y la interpretación en museos y actividades de divulgación.

Estas vías académicas y formales no siempre han sido los canales de trabajo comunes, lo que ha supuesto una notable dispersión y no poca confusión⁴. Así, el patrimonio ferroviario se nos presenta en la actualidad como un actor de mil caras que cambia la función según el público asistente. Pero la preservación del patrimonio industrial, y del ferroviario en particular, es también un empeño social que se ha puesto de manifiesto con más intensidad en los últimos años. En palabras de Lalana y Santos (2009), está de moda. Aunque sería más deseable un mayor orden y coherencia en los planteamientos que abogan por su protección. Sirva de referencia el estudio sobre los poblados ferroviarios en España, que se acerca de forma interdisciplinar a los elementos tangibles e intangibles de este patrimonio⁵.

El sistema ferroviario tiene varias características y condicionantes que deben atenderse cuando se afrontan intervenciones destinadas a su integración dentro del patrimonio industrial. Durante su periodo de explotación, en los ferrocarriles se manifestaron de forma clara situaciones de altas barreras de entrada, largos periodos de amortización, rigidez funcional y tendencias monopolísticas. También es imprescindible entender la presencia de dos partes bien diferenciadas: infraestructura y servicios. Dualidad que se da también cuando hablamos de patrimonio⁶.

Además, el ferrocarril presenta durante esas largas etapas de explotación continuos cambios y transformaciones de renovación, aplicación de nuevos materiales e implantación de nuevas tecnologías que modifican sustancialmente la construcción inicial. Esto debe ser tenido en cuenta cuando se llega al periodo de desafección del uso, normalmente asociado a la titularidad pública, pero con frecuentes discontinuidades administrativas que hacen difícil su seguimiento⁷. Los conflictos sobre usos, modernización y preservación de la autenticidad son habituales en torno al patrimonio ferroviario⁸.

Desde estas premisas sobre el patrimonio industrial y ferroviario, queremos hacer una primera aproximación al estudio de los cierres de líneas de ferrocarril en España y sus consecuencias patrimoniales. Para ello haremos inicialmente un breve apunte sobre la contabilización y periodización de esos cierres, especialmente en la segunda mitad del siglo XX; a continuación estudiaremos las aportaciones de la legislación y su análisis para conocer cuál es la situación jurídica de estas líneas

⁴ Sánchez Picón, 2010.

⁵ Cuéllar, Jiménez y Polo, 2005.

⁶ Cuéllar, 2011.

⁷ Cuéllar, 2010.

⁸ Lalana, 2012.

después de su desafectación ferroviaria; y finalmente, reflexionaremos sobre cómo se ha producido la patrimonialización social de las líneas cerradas al tráfico en nuestro país, a partir de algunos estudios de caso de vías verdes, líneas protegidas y otras actuaciones de interés. Las conclusiones acerca de lo aquí estudiado cerrarán el texto.

En aras de evitar cualquier confusión terminológica al lector, aclaramos que el término patrimonio tiene aquí dos significados. Por un lado, el concepto tradicional que lo define como el conjunto de bienes pertenecientes a una persona natural o jurídica. Por otro lado, la definición que lo relaciona con el Patrimonio Cultural, que es el conjunto de bienes que una nación ha acumulado a lo largo del tiempo, y que por su significado artístico o arqueológico son objeto de protección especial por la legislación. En este último sentido es en el que utilizamos la expresión patrimonialización social.

2. Las dinámicas de cierre de líneas de ferrocarril en España

Casi todo lo que conocemos tiene un ciclo de uso que se alarga más o menos en el tiempo dependiendo de su eficacia, necesidad o rendimiento. El ferrocarril no iba a ser menos y, estando ya camino a los dos siglos de existencia, conocemos muchos ejemplos de fin de ciclo de líneas o instalaciones que dejaron de funcionar por unos motivos u otros. El cierre de líneas ha estado presente casi desde el mismo momento de la aparición del ferrocarril; sin embargo, su estudio ha sido poco frecuentado en los foros académicos, salvo alguna excepción⁹. Por el contrario, este tema sí ocupa un lugar destacado en la reivindicación social y el debate político. Así, plataformas de amigos del ferrocarril, manifestaciones en las calles con fines reivindicativos y propuestas llevadas al Congreso de los Diputados tienen habitualmente demandas sobre la reapertura de líneas como la de la Ruta de la Plata (Plasencia-Astorga), el Almanzora (Guadix-Almendricos) o el tramo de Valladolid a Ariza.

Aunque no es el objetivo principal de este texto, que está más centrado en su herencia patrimonial, sí consideramos necesario hacer un primer avance de esta situación a partir de la evaluación de los datos disponibles sobre aperturas y cierres de líneas de ferrocarril en España.

Constatamos que, en el caso español, desde la apertura de la primera línea de ferrocarril, de Barcelona a Mataró en 1848, hasta las últimas inauguraciones de líneas de alta velocidad, entre Olmedo y Zamora en 2015, se han sucedido casi sin solución de continuidad el cierre de algunas de esas líneas: por ejemplo, a finales de la década de 1860, al poco tiempo de su inauguración, en los tramos de Almansa a La Encina o de Albacete a Chinchilla se produjeron cierres de líneas que se habían duplicado por la competencia entre compañías y que eran innecesarias ante su integración en una compañía común. Otros cierres tempranos obedecieron a reformas urbanas o a la

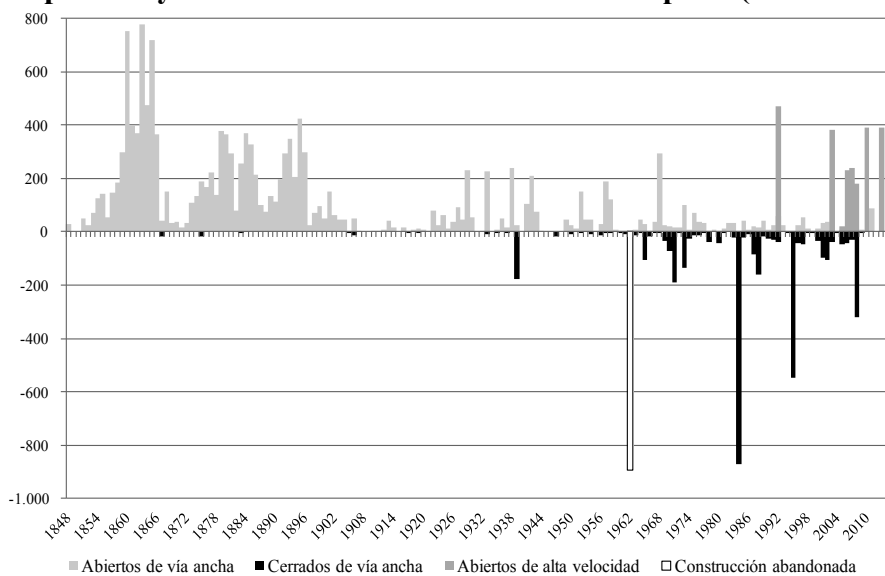
⁹ Véase, por ejemplo, Ferreira, 2015.

conclusión de la actividad extractiva de algunos de los escasos ferrocarriles mineros que se hicieron en vía ancha. En todo caso, cierres esporádicos y de escasa importancia.

Sin embargo, el grueso de los cierres de líneas, causados por la falta de rentabilidad económica y la reorganización a la que se vio sometido el sistema ferroviario, se produciría en la segunda mitad del siglo XX, cuando ya algunas de estas líneas tenían un siglo de actividad.

Según nuestros cálculos, en España se han abierto al tráfico 18.000 km de vía ancha o alta velocidad, habiéndose cerrado al servicio de ellos hasta el momento unos cuatro mil kilómetros, lo que pondría el listón del fracaso ferroviario en el 20% (gráfico 1)¹⁰.

Gráfico 1
Apertura y cierre de líneas de ferrocarril en España (1848-2015)



Fuente: elaboración propia a partir de Memorias y Anuarios de Obras Públicas, Artola (1978), Memorias de RENFE, Circulares Generales de RENFE y Boletín Oficial del Estado.

De fracaso, o de nuevas oportunidades, según se mire. La teoría económica nos explica que una de las características de las grandes infraestructuras de transporte es su

¹⁰ Las líneas que se recogen en este gráfico son las de ancho ibérico (1,686 m) y las de ancho UIC (1,435 m). La construcción de una serie detallada de aperturas y cierres de líneas resulta especialmente compleja y cada nuevo cálculo traerá pequeñas modificaciones o matices, por lo que las cifras aquí aportadas deben ser tomadas solo como una referencia general, susceptible de mejoras.

rigidez funcional. Es decir, solo es útil para el fin para el que se creó¹¹. Esta falta de elasticidad para un uso alternativo se ha modificado levisimamente en los últimos años, convirtiendo las obsoletas infraestructuras ferroviarias en nuevos pasillos de comunicación y movilidad, mediante vías verdes, artilugios sobre raíles o trenes históricos, que son las cuestiones sobre las que queremos reflexionar más adelante.

Si retomamos la información recogida en el gráfico 1, vemos que quedan de manifiesto cuáles son los periodos clave de apertura y cierre de las líneas de ferrocarril en nuestro país, donde se establece, en buena medida, cómo de irregular fue la expansión ferroviaria durante el siglo XIX y su estancamiento en el siglo XX. Estos ciclos determinan los momentos de mayor significación en la economía española y el papel del ferrocarril como uno de los grandes protagonistas de la contemporaneidad¹².

En el caso de las aperturas de líneas encontramos tres fases expansivas, dos de ellas en el periodo clásico del ferrocarril y una muy actual que tiene el protagonismo de la alta velocidad. Constatamos un primer impulso ferroviario, que iría desde la ley de ferrocarriles de 1856 hasta la crisis bursátil de 1866, al que seguiría un corto periodo de recesión que daría continuidad a partir de 1870 a un segundo impulso ferroviario, más moderado, pero más largo en el tiempo, ya que llegaría prácticamente hasta el cambio de siglo¹³.

En el siglo XX, la apertura de nuevas líneas quedó ralentizada y solo en la década de 1920 se construyeron unas pocas decenas de kilómetros que tenían que ver con el empuje dado en esta etapa por el gobierno de Primo de Rivera. Igualmente, y en otra etapa dictatorial, la del general Franco, se producirán esporádicas aperturas de líneas de discutible utilidad: Madrid-Burgos y Zamora-Orense. Ambas diseñadas en el siglo XIX, pero construidas a mediados del XX con parámetros obsoletos, sin electrificar y en vía única, lo que hace que hoy en día apenas tengan uso y estén próximas a su clausura oficial.

Finalmente, ya a partir de 1992 se constata de modo claro un tercer impulso ferroviario, el de la alta velocidad, que ha supuesto hasta el momento más de 3.000 kilómetros nuevos de moderna infraestructura para el siglo XXI, cuya principal finalidad es sustituir de forma progresiva a los complejos trazados de las líneas del siglo XIX.

Con respecto al cierre de líneas, como hemos dicho anteriormente, fue durante la segunda mitad del siglo XIX cuando se llevaron a cabo estos cierres. En el gráfico 1 observamos una primera fase importante de cierres en el año 1939, que está claramente asociada al cierre de líneas estratégicas construidas de modo acelerado durante el curso

¹¹ Thomson, 1976, p. 42, y Perelman, 1997, p. 44.

¹² Artola, 1978, Gómez Mendoza, 1982, y Comín et al., 1998.

¹³ Casares, 1973.

de la guerra civil, y que eran ya innecesarios tras el final del conflicto armado. Son los casos de las líneas de Mejorada a Tarancón, de Madrid a Cuenca, y de Torrepacheco a Santiago de la Ribera, en Murcia.

El siguiente ciclo importante de cierre de líneas llegó en la década de 1960 y se extendió hasta 1972. Se trataba, en la mayoría de los casos, de ramales de corto recorrido y algunos enlaces de líneas cuyo cierre se planificó por su escaso tráfico. Si bien, en ese momento también se produjo la publicación de un informe que había realizado el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (1962), en el que, entre otras recomendaciones a otros sectores económicos, planteaban la paralización definitiva de las obras que se venían realizando en varias líneas de ferrocarril, las cuales se consideraban innecesarias para mejorar el sistema ferroviario español¹⁴.

La medida supuso que la construcción de unos mil kilómetros de ferrocarril quedara definitivamente paralizada y que debemos sumar, por tanto, a la cifra de ferrocarriles cerrados al tráfico. Estas líneas eran las de Baeza a Utiel (371 km), Arcos de la Frontera a Almargen (89 km), Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena (163 km) y Teruel a Lérida (205 km). Además, también hay que incluir en este grupo a la línea de Totana a Cartagena (64 km) y el ramal de La Pinilla a Mazarrón, cuyas obras ya se habían paralizado con anterioridad.

En sentido literal, estas líneas no lo fueron porque nunca llegaron a estar abiertas, pero sí pasaron a formar parte de las que quedaron obsoletas para el uso ferroviario, y de ese acervo que entendemos puede tener un uso patrimonial. Como tales quedaron incluidas en el inventario del MOPTMA de 1993 del que hablaremos más adelante.

El cierre de líneas de enero de 1985 ha sido el más mediático de los acaecidos en España. Después de largos debates, y no pocas controversias, se proponía por parte del Ministro de Obras Públicas y Transportes al Consejo de Ministros del día 30 de septiembre de 1984 el cierre de varias líneas de ferrocarril basado en tres argumentos: su explotación era altamente deficitaria, disponían de una alternativa suficiente a través del transporte por carretera y no estaban incluidas en las obligaciones de servicio público que imponía a RENFE su explotación. Se cerraron aquí unos 900 km de ferrocarril y otros tantos quedaron condicionados a un cierre próximo si no había apoyos financieros por parte de las Comunidades Autónomas o Diputaciones Provinciales para compensar la explotación deficitaria. Entre estas líneas se encontraban las de Calatayud-Ciudad Dosante, Jaén-Campo Real y Guadix-Almendricos.

Finalmente, en la década de 1990, algunas de aquellas líneas que se habían salvado in extremis, como la de Valladolid a Ariza o Plasencia a Astorga, certificaron su cierre oficial, que también ha llegado a la línea de Colmenar Viejo a Burgos (256

¹⁴ BIRF, 1962, p. 256-262, y Comín et al., 1998, p. 115-120.

km) en 2008, aunque en este caso se trata de un cierre provisional, pendiente de reformas.

Así pues, según las referencias que hemos revisado, la cifra total de kilómetros de plataforma ferroviaria que se han cerrado al servicio o su construcción ha sido abandonada definitivamente entre 1962 y la actualidad supera los 4.200 km, en lo que se refiere a la vía ancha, a los que habría que sumar los de vía estrecha, que según el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente eran en 1993 otros 3.800 km¹⁵. Se trata, pues, de un importante activo cuya reutilización no estaba prevista en la legislación cuando estas líneas fueron planificadas un siglo atrás y que, como veremos, hubo que regular en los cambios normativos de la segunda mitad del siglo XX.

3. La titularidad de los bienes ferroviarios y su desafectación

Tal y como recuerda el preámbulo de la Ley 39/2003, del Sector Ferroviario, en España coexisten diversas redes ferroviarias de titularidad pública, tanto en el ámbito de la competencia estatal como en el de la autonómica. En este sentido, hemos de recordar que la Constitución Española de 1978 otorga al Estado la competencia exclusiva en materia de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad (art. 149), mientras que las Comunidades Autónomas pueden asumir las atribuciones en aquellos ferrocarriles cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la comunidad autónoma (art. 148).

Este carácter público de la mayor parte de las infraestructuras ferroviarias se había consolidado a partir del rescate del ferrocarril de vía ancha decretado por la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los transportes por carretera de 24 de enero de 1941, que señalaba la titularidad de todos los activos de las antiguas compañías por parte de RENFE a partir del primer día de febrero de ese año. Si bien, en la legislación decimonónica ya se planteaba la reversión en su día al Estado del patrimonio ferroviario, el cual sería propietario de esas infraestructuras¹⁶.

La norma nacionalizadora de 1941 otorgaba a la nueva empresa una personalidad jurídica propia y distinta del Estado, que se reiteró en el Estatuto de la compañía, aprobado por el Decreto 2.170/1964, de 23 de julio, si bien esa “personalidad jurídica independiente” y “plena capacidad para el desarrollo de sus fines” quedaba condicionada a los intereses del Gobierno, “a través del Ministerio de Obras Públicas”, lo que en realidad dejaba las decisiones más importantes al citado ministerio¹⁷.

Este modelo apenas cambió con la Ley 16/1987, de Ordenación de los

¹⁵ MOPTMA, 1993, Anexos.

¹⁶ García Pérez, 1996, p. 133.

¹⁷ Muñoz Rubio, 1995, pp. 81-96.

Transportes Terrestres, aunque sí se precisó más en lo relativo al régimen patrimonial de los bienes ferroviarios con respecto a lo recogido en el estatuto de 1964¹⁸. Sí fue un cambio sustancial la Ley 39/2003, del Sector Ferroviario, donde se diseñó el nuevo régimen para la gestión de las infraestructuras ferroviarias que se debía adaptar al marco europeo de liberalización del sector ferroviario¹⁹. La nueva configuración del sector ferroviario estatal atribuye un papel esencial al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), al que le corresponde, entre otras funciones, la construcción y administración de líneas ferroviarias, de tramos de las mismas o de otros elementos de la infraestructura ferroviaria, que forman parte de la red. El ADIF es una entidad pública empresarial, de las previstas, como organismo público, en el artículo 43.1.b) de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

Más recientemente, la nueva Ley 38/2015, del sector ferroviario, ha mantenido el diseño y funciones otorgados a ADIF en la anterior ley, si bien contempla ya la coexistencia de una pluralidad de administradores de infraestructuras e impone expresamente la sumisión a los mandatos de la ley de los administradores privados que en virtud de un contrato asuman la construcción y administración de una infraestructura ferroviaria.

En su artículo 27 se establece que los administradores generales de infraestructuras ferroviarias tendrán un patrimonio propio, distinto del de la Administración General del Estado, integrado por las infraestructuras ferroviarias pertenecientes a la Red Ferroviaria de Interés General, según la distribución que se realice mediante orden del Ministro de Fomento, así como los bienes y derechos que se le asignen por ley o reglamento, los que adquiera o construya con sus propios recursos. Se señala, además, que estos administradores generales de infraestructuras ferroviarias podrán ejercer, en cualquier momento, respecto de los bienes de dominio público de su titularidad, las facultades de administración, defensa, policía, investigación, deslinde y recuperación posesoria que otorga a la Administración General del Estado la legislación sobre el patrimonio de las administraciones públicas. Igualmente, les corresponderá establecer el régimen de uso de los bienes de dominio público de su titularidad y otorgar las autorizaciones y demás títulos que permitan su utilización por terceros.

Queda finalmente establecido que son de dominio público todas las líneas ferroviarias, los terrenos por ellas ocupados y las instalaciones que se encuentran situadas íntegramente en la zona de dominio público²⁰.

Como hemos visto en el apartado anterior, a partir de mediados del siglo XX una

¹⁸ Olmedo, 1999, pp. 59-62 y 105-110.

¹⁹ Directiva 91/440/CEE.

²⁰ Santos (2011), pp. 44-86.

parte sustancial de las explotaciones ferroviarias pasaron a estar en situación de desafectación, lo que planteaba un claro problema de gestión que no se había dado hasta entonces, al menos con tales dimensiones.

La cuestión inicial era decidir si se producía o no la reversión de los terrenos a sus anteriores propietarios, públicos o privados, a los que se había enajenado esta titularidad vía expropiación en base al interés público que tenían las obras. Esta posibilidad se recogía en las leyes ferroviarias (1855 y 1877, artículos 3 y 11, respectivamente) que se pusieron en marcha durante el siglo XIX, y que estuvieron en vigor hasta la promulgación del Estatuto Ferroviario de 1924.

Tras la nacionalización de 1941, era la empresa pública RENFE, previa autorización ministerial la que debía gestionar esos bienes. En el estatuto de la empresa de 1964 se reconocía a esta la posibilidad de proponer el cierre total o parcial de las líneas en explotación (art. 8), si bien se obligaba a la empresa a proponer servicios de sustitución (art. 56). La Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres, establecía que cuando RENFE pretendiera el cierre de alguna línea debería estar autorizada por la Administración, que se entendía otorgada si en el plazo de dos meses no se manifestaba en signo contrario (art. 176.3). En el reglamento que desarrolló dicha ley se concretaba que era necesaria la autorización del Ministerio, previo informe de las Comunidades Autónomas afectadas.

Por su parte, la ya citada Ley 39/2003, planteaba por primera vez cómo había que realizar el proceso de desafectación de uso ferroviario de las líneas cerradas o con cierre programado. Así, en su artículo 24 se indicaba que los bienes de dominio público de titularidad de ADIF, que no fueran necesarios para la prestación de los servicios de interés general y esenciales para la comunidad, podrían ser desafectados por aquél. La desafectación se llevaría a cabo previa declaración de innecesario realizada por el Consejo de Administración y determinaría la incorporación a su patrimonio de los bienes desafectados, que podrían ser objeto de enajenación o permuta. Además, en la disposición transitoria 9ª se señalaba que las líneas de ferrocarril cerradas o abandonadas de titularidad estatal quedarían integradas en el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias como bienes patrimoniales.

En este sentido es importante tener en cuenta lo que el legislador ya había promulgado unos meses antes con respecto al Patrimonio de las Administraciones Públicas, en su Ley 33/2003: en el artículo 69 se señalaba que los bienes demaniales (dominio público) perdían esa condición y se convertían en patrimoniales (pertenencia) cuando se produjera la desafectación, al no estar ya destinados al uso general o al servicio público. Lo cual ya había sido discutido en el ámbito del Derecho²¹. Además, en dicha norma se regulaba la cesión gratuita de bienes o derechos de este patrimonio. Por un lado, se señalaba que las entidades previstas para la cesión de estos derechos

²¹ García Pérez, 1996, pp. 136-137.

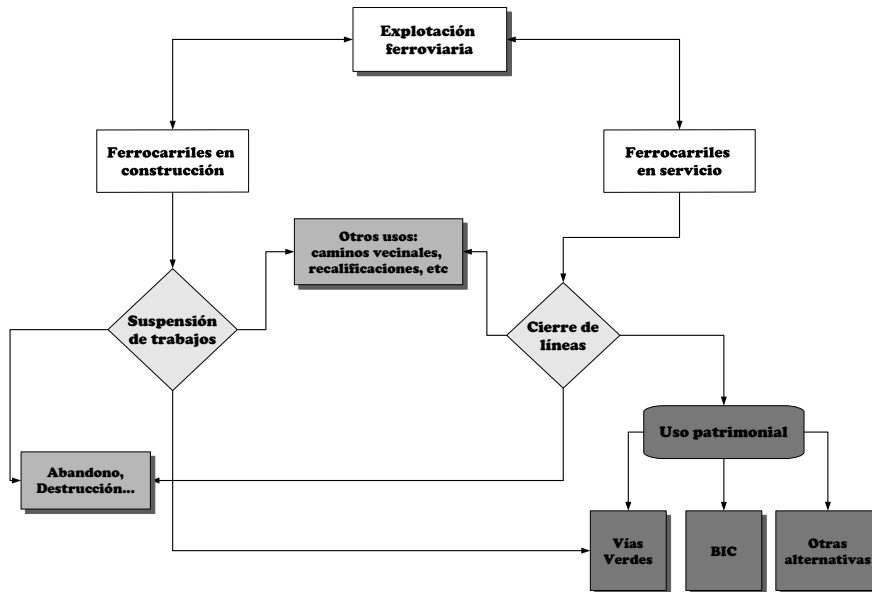
podían ser las comunidades autónomas, entidades locales, fundaciones públicas o asociaciones declaradas de utilidad pública (art. 145). Por otro lado, se consideraba que solo podrán ceder gratuitamente la propiedad o el uso de bienes o derechos de su titularidad cuando tuviesen atribuidas facultades para su enajenación y no se hubiese estimado procedente su incorporación al patrimonio de la Administración General del Estado (art. 147).

Para llevar a cabo esta desafectación y posterior enajenación o permuta era necesario que el órgano competente de ADIF, su Consejo de Administración, aprobase dicha situación, según establecía el estatuto de esta empresa pública, aprobado por RD 2398/2004, y que ha sido modificado por Real Decreto 1044/2013, que otorga también esta atribución al Consejo de Administración de la nueva empresa pública ADIF-Alta Velocidad, separada de la anterior.

La ley 38/2015, en su artículo 27, considera que los administradores generales de infraestructuras ferroviarias podrán desafectar los bienes de dominio público de su titularidad de que resulten innecesarios para la prestación de los servicios de interés general y esenciales para la comunidad. Esta desafectación se llevará a efecto por los órganos competentes de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias de acuerdo con sus estatutos, tras la correspondiente declaración de no necesidad, previo informe preceptivo del Ministerio de Fomento, y determinará la incorporación de los bienes desafectados a su patrimonio propio.

La ley vigente, pues, recoge que los bienes desafectados pueden ser objeto de enajenación o permuta siempre que se hubieren cumplido los requisitos establecidos en la legislación de expropiación forzosa para la reversión, ya que las líneas de ferrocarril cerradas o abandonadas de titularidad estatal quedaban integradas en el ADIF como bienes patrimoniales.

Ilustración 1 Líneas de ferrocarril: explotación y uso patrimonial



Fuente: elaboración propia.

En la ilustración 1 aportamos una interpretación de cuáles son las alternativas de uso de las infraestructuras ferroviarias una vez que quedan desafectadas y pasan a ser consideradas como un bien patrimonial susceptible de cesión, enajenación u otros usos. Así, bien por el cese de la explotación ferroviaria, que conlleva al cierre oficial de líneas, o por la suspensión definitiva de los trabajos de construcción, encontramos tres casos: por un lado, la posible reutilización y recalificación para su uso como vías de tránsito o el aprovechamiento de suelo en fines diversos; por otro lado, el abandono y pérdida para cualquier uso; y por último, el uso patrimonial de preservación más o menos integral de la infraestructura lineal, que a su vez presenta tres modelos que analizar, bien como vía verde, bien con la protección integral de línea para la circulación de trenes históricos y turísticos, o bien mediante otras alternativas proteccionistas. Estos tres modelos son los que vamos a analizar para el caso español.

4. La patrimonialización social de los ferrocarriles en desuso en España

Como hemos advertido, fue en el último cuarto del siglo XX cuando se percibió la necesidad de atender la nueva situación que se estaba creando con el progresivo cierre de líneas de ferrocarril. El objetivo de mantener estos activos bajo la gestión pública y los proyectos para la reconversión de este patrimonio ferroviario en desuso llevaron al

entonces Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente (MOPTMA) a la realización de un inventario de todos estos bienes, así como una serie de estudios para determinar posibles usos y estudiar su titularidad²².

En consonancia con esto, el nuevo estatuto de RENFE de 1994 establecía en su artículo 31 que se hiciera inventario de sus activos en el que constarán por separado qué bienes eran patrimoniales y cuáles eran demaniales²³.

Por lo tanto, 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 “caminos 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, los caminos de sirga de los viejos canales de navegación de Castilla y Aragón, la inmensa cantidad de vías pecuarias que se habían desarrollado durante los ciclos de la trashumancia, y otros caminos históricos, como el camino de Santiago o las calzadas romanas.

Según los cálculos del ministerio, cerca de diez mil kilómetros de caminos, que atravesarían el país de norte a sur y de este a oeste, serían una seña de identidad destacada de la política medioambiental de futuro que se quería implantar. La inversión, según recogía el Plan Director de Infraestructuras 1993-2007 superaría los 25 mil millones de pesetas²⁴. Los objetivos comprendían el mantenimiento del dominio público de las infraestructuras, servir de freno al deterioro de las infraestructuras abandonadas, el fomento del deporte, la educación en la naturaleza, la potenciación de recursos económicos, el fomento del empleo, el desarrollo de escuelas-taller, la fijación de la población en los lugares de origen, y la posibilidad de recuperar el antiguo aprovechamiento²⁵.

Así pues, las vías verdes fueron, y siguen siendo, una opción potente para la preservación de antiguas infraestructuras lineales ferroviarias en desuso. El levantamiento del carril, la retirada del balasto y la adecuación de la plataforma puede ser considerada una intervención no recomendable en pos de esa deseada preservación integral de cualquier bien histórico. Sin embargo, una visión más reflexiva del papel de las vías verdes desde una perspectiva de la protección patrimonial, y no solo medioambiental, nos sitúa en un modo eficaz de lograr la conservación de la mayor

²² Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1993, y MOPTMA, 1995.

²³ García Pérez, 1996, pp. 414.

²⁴ MOPTMA, 1994, p. 361.

²⁵ Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1994, pp. 36-37.

parte de la infraestructura ferroviaria, como terraplenes, trincheras, viaductos, túneles y, también, edificios anexos, manteniendo en la mayor parte de los casos la integridad de la traza original, y estableciendo una estrecha relación entre la visión del paisaje que tenía el viajero en el pasado y la que tiene en la actualidad el caminante o el cicloturista.

A esta mirada desde dentro hacia fuera, que no siempre es valorada, habría que añadir el impacto que provoca el propio ferrocarril en el territorio y, también, el paisaje singular que identifica al ferrocarril, con los elementos que les son característicos²⁶. En todo caso, todos forman parte de los paisajes de identidad de la industrialización²⁷.

En otro plano, la reutilización del ferrocarril a través de trenes históricos o recorridos turísticos cuenta con una legión de entusiastas seguidores que tienen su origen en dos procesos prácticamente paralelos acaecidos en la segunda mitad del siglo XX: la progresiva extinción de la tracción a vapor en Europa occidental, y el cierre de un volumen considerable de líneas de ferrocarril de escaso tráfico. Surgieron entonces movimientos preservadores cuyo objetivo era la recreación de los viajes históricos de los tiempos del vapor, para lo que aprovechaban el material rodante que quedaba sin uso y las líneas ya cerradas. Estas iniciativas se han extendido posteriormente a otras formas de tracción, diésel o eléctrica, con vehículos no operativos para las compañías ferroviarias.

Pero también su origen está en un desafío importante que debían asumir los museos tecnológicos, del transporte y ferroviarios al acabar el siglo XX, que eran los lugares a los que estaban destinados estos vehículos para su preservación, preocupados por captar visitantes e impulsar con mayor dinamismo la interpretación del legado ferroviario, especialmente en lo concerniente al material rodante, en la necesidad de “cambiar para sobrevivir”²⁸.

Aquella asociación entre el material rodante histórico y la línea en desuso ha tenido un desarrollo muy potente en Gran Bretaña, que se muestra hoy en día como un modelo a seguir. En 2013 se han transportado unos 8 millones de viajeros por los que se ha ingresado 80 millones de euros, habiéndose realizado un total de 15 millones de viajes a través de los 890 km en explotación. Esto ha generado unos 2.200 empleos directos, además de tener la colaboración de cerca de 20.000 voluntarios. Se trata, por tanto, de una actividad de gran solvencia que además ha crecido notablemente en los últimos años, ya que los datos del año 2003 se situaban prácticamente en la mitad de esas cifras. Además, deben sumarse otros datos de visitantes y ventas asociadas a este negocio, hasta un total de 10,8 millones de visitantes y 141 millones de libras²⁹.

²⁶ Lalana, 2012.

²⁷ Cruz Pérez y Español Echániz, 2007.

²⁸ Dival y Scott, 2001.

²⁹ Heritage Railway Association, 2015.

Más allá de las cifras, el sistema de explotación de ferrocarriles históricos en Gran Bretaña tiene ya una estructura típica de una industria turística orientada a una explotación eficiente³⁰. Las 150 líneas de ferrocarril preservadas en Gran Bretaña para fines propios del patrimonio ferroviario avalan una trayectoria en la que se han involucrado museos y otras organizaciones, formando en este momento parte sustancial de la industria turística británica³¹.

Francia y Bélgica también hicieron una apuesta temprana para la reutilización de líneas de ferrocarril cerradas con circulaciones de trenes históricos y turísticos impulsados por grupos de aficionados y otras instituciones relacionadas con la protección del patrimonio ferroviario, pero también con apoyo desde el ámbito oficial, como los respectivos ministerios de Cultura³². En el caso italiano también se identifica ya una incipiente industria turística relacionada con los antiguos ferrocarriles³³.

En España, la disponibilidad de esa mágica combinación de material rodante histórico y líneas en desuso es prácticamente inexistente; de ahí la escasez de proyectos consolidados en el panorama de los trenes históricos y turísticos que circulan hoy en día.

En un primer grupo se encuentran aquellos que están asociados a museos o instituciones culturales que cuentan con apoyo de diferentes administraciones públicas. Sin entrar en un exhaustivo análisis, podemos citar los casos del Tren de la Fresa, realizado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles desde el año 1985, como recreación del recorrido que se hizo a partir de 1851 con la puesta en servicio de la línea de Madrid a Aranjuez; el Tren del Urola, que realiza un corto recorrido con tracción vapor entre las estaciones de Azpeitia, sede del Museo Vasco del Ferrocarril e impulsor del proyecto, y Lasao, que formaba parte de la línea de Zumárraga a Zumaia abierta en los años veinte con tracción eléctrica; el Tren de los Lagos, que realiza su recorrido de temporada entre Lleida y La Pobla de Segur, cuya infraestructura es gestionada por los Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya desde el año 2005, y que se opera en colaboración con una entidad privada sin ánimo de lucro, la Asociación para la Reconstrucción y Puesta en Servicio de Material Ferroviario Histórico (ARMF); o el Tren de Arganda, también impulsado por una entidad privada sin ánimo de lucro, el Centro de Iniciativas Ferroviarias Vapor Madrid, que mueve desde 2001 un pequeño tren histórico en un corto tramo de la antigua vía estrecha de la azucarera de La Poveda, con el apoyo de la Comunidad Autónoma. En total, aunque no disponemos de cifras exactas, podemos estar hablando de unos 40.000 viajeros al año.

³⁰ Muriel, 2011, pp. 388-438

³¹ Fontana, 2012 y 2013.

³² Vaillant y Guyon, 1994; y Cotte, 2011 y 2012.

³³ Maggi, 2011.

En un segundo grupo se encuentra la oferta del operador ferroviario RENFE Viajeros SA, donde, una vez que se integraron a partir de 2012 los servicios de la antigua empresa pública de vía estrecha (FEVE), se ha consolidado un departamento de trenes turísticos con material especial que mueve anualmente unos cien mil viajeros, y tiene una facturación aproximada de seis millones de euros (RENFE Viajeros SA, Memoria anual, 2014). Es importante recordar que el transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística se presta en España en régimen de libre competencia desde el 31 de julio de 2013³⁴, mientras que la circulación de trenes históricos tiene una regulación propia del Ministerio de Fomento.

Aquí también sería necesario incluir el caso del Ferrocarril de Sóller SA, que realiza sus servicios comerciales entre Palma y Sóller mediante una concesión que recientemente ha sido prorrogada hasta 2055.

Sin embargo, a pesar de estos datos, hemos de recordar que las líneas en desuso que todavía conservan carril en España son numerosas y esperan una solución administrativa para llevar a cabo proyectos que hagan crecer al sector. Entre esas líneas se pueden citar las de Fuente de San Esteban a La Fregeneda (78 km), la de Quintanilla a Barruelo de Santullán (13 km), diversos tramos de Plasencia a Astorga o del antiguo ferrocarril Santander-Mediterráneo, así como los importantes ejes de Valladolid a Ariza (252 km) o de Colmenar Viejo a Burgos (256 km).

De todos ellos, destaca la línea de Fuente de San Esteban a La Fregeneda, situada en la provincia de Salamanca y fronteriza con Portugal a través de la línea Porto a Barca d'Alva, que sí está en explotación. Si bien el tramo portugués transita en un trazado sinuoso, aunque sin grandes pendientes, a lo largo de la ribera del río Duero, el tramo español debe salvar grandes complejidades topográficas, especialmente en su último tramo en las proximidades de la frontera, cuando corre paralelo al río Águeda y se adentra en el Parque Natural de "Los Arribes del Duero". Allí se suceden una serie de puentes metálicos y túneles levantados en 1887, que han hecho de esta línea acreedora de ser protegida con la declaración de Bien de Interés Cultural (BIC) con la categoría de monumento, mediante Real Decreto 1934/2000, de 24 de noviembre. Esta declaración está amparada en la Ley 16/1985 de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español.

Como hemos visto, la línea fue cerrada al servicio en 1985, y sin embargo hasta 1999 no se inició la incoación del expediente que protegiera su integridad (Resolución de 22 de noviembre, de la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales), que fue resuelto favorablemente un año después. A pesar de todo, poco se ha avanzado en su puesta en valor, y a día de hoy sufre un deterioro significativo, especialmente en sus espectaculares viaductos metálicos.

³⁴ Orden FOM/1403/2013.

A estas dos alternativas principales en la reutilización de las líneas de ferrocarril cerradas, habría que sumar la alternativa de las *dresinas* (vehículos sobre la vía a pedales), apenas emergente en el caso español, pero de gran difusión en otros países, como Alemania, donde cuenta con 250.000 visitantes al año y dispone de 30 líneas y un total de 500 km. Es una alternativa de ocio y diversión, sin duda, pero también se ha impulsado desde principios conservacionistas y como una solución provisional hasta la posible reapertura de la línea cerrada por cambios en la demanda y la organización del transporte³⁵. En España estas iniciativas no pasan todavía del grado de tentativas.

Si entendemos, pues, que las dos principales alternativas de uso de estas líneas ferroviarias cerradas son su adecuación como vías verdes o la protección integral del trazado para promover la circulación de vehículos, los resultados relativos al caso español son, sin duda, desiguales: 2.200 km han sido habilitados como vías verdes o caminos naturales (un 25 %) y apenas un centenar de kilómetros (1%) han recibido protección según lo establecido por la ley 16/1985 del Patrimonio Histórico Español y de toda la serie de normas autonómicas que le han seguido, sin que además por esta línea simbólica circule todavía tren alguno.

Para explicar el éxito de lo que podríamos llamar la vía medioambiental sobre la puramente ferroviaria hemos de volver a recurrir a la economía del transporte. Por un lado, tal y como ocurre con el transporte ferroviario convencional, concurren para la puesta en marcha de trenes históricos elevadas barreras de entrada, que reducen sobremedida a los posibles operadores; casi imposible para los entusiastas y con una participación casi obligatoria, como hemos visto en los ejemplos dados, de administraciones públicas. También hay que tener en cuenta la obligación de cumplir con una serie de requisitos administrativos y de gestión que garanticen la seguridad de la explotación, lo que además hace idóneos a los operadores comerciales para estas tareas, de ahí que en casi todos los países las empresas del sector tengan una división de trenes turísticos e históricos.

Sin embargo, la adecuación de una vía verde es mucho más accesible ya que las obras a realizar son siempre menores y resulta fácil involucrar a administraciones provinciales y locales. Además, una vez realizada la inversión, para lo que vimos que hubo inicialmente un programa específico de ámbito europeo, no hay grandes gastos de mantenimiento, y el impulso a través de escuelas taller y otras vías colaborativas hace más atractivas estas actuaciones³⁶.

Además, la política de la empresa ferroviaria RENFE con respecto a las líneas cerradas ayudó en su momento a desarrollar estos proyectos, ya que en la década de 1990 la división de patrimonio, encargada de la optimización de los bienes en desuso, centró sus actuaciones en la realización de contratos de cesión temporal de uso para

³⁵ Brauckmann, 2012.

³⁶ Hernández, Aizpurúa y Aycart, 2011.

alojamientos rurales, el desarrollo de escuelas talleres, la instalación de servicios municipales y otros fines sociales³⁷.

5. Conclusiones: usar, reutilizar y preservar el ferrocarril en España

El largo ciclo de uso ferroviario incluye una etapa final en la que algunas líneas son cerradas para la explotación ferroviaria habitual. Si no existiera una inquietud y sensibilidad para conservar estos bienes ferroviarios, su destrucción estaría garantizada. De ahí el interés que el Patrimonio Ferroviario, como parte del Patrimonio Industrial, tiene en la aplicación de distintas fórmulas, mediante el uso, la reutilización o la preservación, de medidas de protección y conservación³⁸.

Como hemos visto, España cuenta con un volumen importante de líneas de ferrocarril de vía ancha y estrecha (8.000 km) sin servicio, y dispone de una legislación que recoge en qué situación quedan estos bienes una vez han quedado desafectos del uso para el que fueron construidos. Además, hemos comprobado que las políticas de patrimonialización social se activaron a partir de las actuaciones del MOPTMA que propiciaron en 1993 la realización de un inventario de estas líneas y toda una serie de estudios para plantear alternativas de uso. A estos se sumaron las iniciativas de las comunidades autónomas a las que correspondía la gestión de algunos de esas líneas.

Un cuarto de siglo después, la puesta en valor del patrimonio ferroviario español se ha centrado casi exclusivamente en la adecuación de antiguos trazados ferroviarios como vías verdes, lo que ha configurado una importante y exitosa red de vías verdes de más de dos mil kilómetros. Sin embargo, como hemos visto, queda pendiente la puesta en marcha de proyectos que combinen la preservación de líneas ya cerradas con la circulación de material histórico y turístico. Quizá para llevar a cabo esta cuestión pendiente sea necesaria la puesta en marcha de un plan de ámbito nacional, similar al que impulsó en la década de los noventa a las vías verdes.

Tal vez estemos todavía simbólicamente en 1962, plantados ante el pórtico de Euston, sin tener una decisión clara de qué vía debe tomar nuestro patrimonio ferroviario, pero con la idea firme hacia la preservación y puesta en valor de este legado como una obligación para transmitir a las generaciones futuras.

³⁷ Jubert, 1994, pp. 191-197.

³⁸ Dinhl, 2011.

Agradecimientos

La primera versión de este texto se presentó al “III Congresso Internacional sobre Património Industrial: Reutilização de sitios industriais, um desafio para a conservação patrimonial”, en Lisboa del 16 al 19 de junio de 2016, donde recibí consejos y sugerencias que me fueron muy útiles. De allí salió la versión en inglés de este texto publicado por MIT-Portugal en el marco de los trabajos de investigación sobre el patrimonio ferroviario que se desarrollan en Tua desde hace varios años. Por eso agradezco, especialmente a Hugo Pereira, que me autoricen a publicar esta versión en castellano. Por último, agradecer a los dos evaluadores anónimos de la revista TST sus valoraciones y comentarios que me han sido de gran interés para mejorar la versión final de este texto.

Bibliografía

- Artola, Miguel (dir), 1978. Los ferrocarriles en España, 1844-1943. 2 vols. Servicios de Estudios del Banco de España, Madrid.
- Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, 1962. Informe del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento. El desarrollo económico de España. Oficina de Coordinación y programación económica, Madrid.
- Brauckmann, Stefan, 2012. “Utilising tourist draisines as a method to conserve railway heritage”, VI Congreso de Historia Ferroviaria, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Vitoria.
- Buchanan, Angus, 1972. Industrial Archaeology in Britain. Penguin Books, Middlesex.
- Casares Alonso, Aníbal, 1973. Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX. Instituto Iberoamericano de Desarrollo Económico, Madrid.
- Comín, Francisco, Pablo Martín-Aceña, Miguel Muñoz y Javier Vidal, 1998. 150 años de historia de los ferrocarriles españoles. 2 vols. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- Cotte, Michel, 2011. “Two cases studies in heritage and valorization of ancient mountain railways in France”, Mccants, A., E. Beira, J. M. Lopes Cordeiro and P. Lourenço (eds) Railroads in Historical Context: construction, costs and consequences, Inovatec, Vila Nova de Gaia, pp. 399-425.
- _____, 2012. “An example of renovation-adaptation for an old railway mountain line: the ‘Chemin de fe du Vivarais’, South-Eastern France”, en Mccants, A., E. Beira, J. M. Lopes Cordeiro and P. Lourenço (eds) Railroads in Historical Context: construction, costs and consequences. Inovatec, Vila Nova de Gaia, pp. 419-437.
- Coulls, Anthony, 1999. Railways as world heritage sites. Occasional Papers for the World Heritage Convention. International Council on Monuments and Sites (ICOMOS).
- Cruz Pérez, Linarejos e Ignacio Español Echániz, 2007. “Los paisajes de la

- industrialización”, *Bienes Culturales*, 7, pp. 119-131.
- Cuéllar, Domingo, 2010. “Transportes y Patrimonio Histórico: la herencia de la Revolución Industrial”, *Áreas*, 29, pp. 61-71.
- _____, 2011. “Historia Económica, Transporte y Patrimonio Industrial”, X Congreso Internacional de la AEHE, Sesión 10, Patrimonio Histórico Industrial y Economía, Universidad Pablo de Olavide, Sevilla.
- Dinhobl, Günter, 2011. “Railways Heritage. An overview”, Mccants, A., E. Beira, J. M. Lopes Cordeiro and P. Lourenço (eds), *Railroads in Historical Context: construction, costs and consequences*. Inovatec, Vila Nova de Gaia, pp. 445-462.
- Dival, Colin y Andrew Scott, 2001. *Making Histories in Transport Museums*. Leicester University Press, London.
- Ferreira Lopes, Patricia, 2015. “The production of the rail system. Towards a historical IDE of rail heritage of Andalusia”, *Virtual Archaeology Review*, v. 6, n. 13, pp. 41-50.
- Fontana, Dominic, 2012. “A new age of steam? The Tua Valley Line, Portugal. Experience and examples from the technological heritage operations and preserved railways of Britain”, Mccants, A., E. Beira, J. M. Lopes Cordeiro and P. Lourenço (eds) *Railroads in Historical Context: construction, costs and consequences*. Inovatec, Vila Nova de Gaia, pp. 393-417.
- _____, 2013. “Life, Death and Resurrection. Further Examples from the British Experience of Preserving Railway and Industrial Heritage”, Mccants, A., E. Beira, J. M. Lopes Cordeiro and P. Lourenço (eds) *Railroads in Historical Context: construction, costs and consequences*. Inovatec, Vila Nova de Gaia, pp. 483-497.
- Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1993. *Inventario de líneas ferroviarias en desuso*. Secretaría General de Planificación y Concertación General, Madrid.
- _____, 1994. *Seminario Experiencias de utilización alternativa de infraestructuras ferroviarias en desuso: Vive la Vía*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- García Pérez, Juan, 1996. *Régimen jurídico del transporte por ferrocarril*. Marcial Pons, Madrid.
- Heritage Railway Association, 2015. *Annual Report 2014*. The Heritage Railway Association, New Romney.
- Hernández, Arantxa, Nerea Aizpurúa y Carmen Aycart, 2011. *Desarrollo sostenible y empleo en las vías verdes*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Fundación Biodiversidad, Madrid.
- Hudson, Kenneth, 1963. *Industrial Archaeology: a new introduction*. John Baker Publishers, London.
- Jubert, Joan, 1994. “Política de RENFE frente a la reutilización de sus líneas desafectadas de servicio de tráfico débil. Proyectos y directrices para futuras actuaciones”, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, *Seminario Experiencias de utilización alternativa de infraestructuras ferroviarias en desuso: Vive la Vía*, pp. 189-197.
- Lalana, José Luis, 2012. “Los ferrocarriles y el patrimonio mundial. Del monumento

- al paisaje cultural”, VI Congreso de Historia Ferroviaria, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Vitoria.
- Lalana, José Luis y Luis Santos, 2009. “Las fronteras del patrimonio industrial”, *Lámpara*, 2, pp. 7-20.
- Maggi, Stefano, 2011. “A new role for old railways: tourism”, Mccants, A., E. Beira, J. M. Lopes Cordeiro and P. Lourenço (eds) *Railroads in Historical Context: construction, costs and consequences*. Inovatec, Vila Nova de Gaia, pp. 427-443.
- Méndez, Ramón, 2016. *Educación patrimonial, museos y ferrocarril: un estudio de caso sobre el Museo del Ferrocarril de Madrid*. Tesis doctoral. Universidad Autónoma de Madrid, Madrid.
- Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio ambiente, 1994. *Plan Director de Infraestructuras (1993-2007)*. Segunda edición. Centro de Publicaciones, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Madrid.
- _____, 1995. *Líneas ferroviarias susceptibles de usos alternativos*. Dirección General de Planificación Territorial, Secretaría de Estado de Política Territorial y Obras Públicas, Madrid.
- Muñoz Rubio, Miguel, 1995. *RENFE (1941-1991): Medio siglo de ferrocarril público*. Ediciones Luna, Madrid.
- Muriel, Manuel, 2011. *Patrimonio industrial y economía de la cultura: los ferrocarriles turísticos británicos y el caso andaluz*. Tesis doctoral, Universidad de Sevilla.
- Olmedo Gaya, Ana, 1999. *El nuevo sistema ferroviario y su ordenación jurídica*. Editorial Aranzadi, Elcano, Navarra.
- Perelman, Michael, 1997. *El fin de la economía*. Ariel, Barcelona.
- Sánchez Picón, Andrés, 2010. “A modo de introducción: miradas sobre el Patrimonio Industrial”, *Áreas*, 29, pp. 7-9.
- Santos y Ganges, Luis, 2011. *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*. Colección de Historia Ferroviaria, nº 5. 1ª edición, 2007. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- Thomson, John Michael, 1976. *Teoría económica del transporte*. Alianza Editorial, Madrid.
- Vaillant, Charles, y Gerard Guyon, 1994. “La utilización de líneas cerradas para el servicio de trenes turísticos en Francia y Bélgica. Panorama general”, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Seminario Experiencias de utilización alternativa de infraestructuras ferroviarias en desuso: *Vive la Vía*, pp. 175-187.