

PROTECCIÓN, CONSERVACIÓN Y DIFUSIÓN DEL PATRIMONIO FERROVIARIO EN ARAGÓN¹

M.^a Pilar BIEL IBÁÑEZ*

RESUMEN.— Este artículo repasa las principales acciones tendentes a la tutela del patrimonio ferroviario llevadas a cabo en Aragón. Se inicia con un apartado en el que se incide en los valores que este tipo de bienes adquieren ya en el siglo XIX, valores que justifican su importancia a lo largo del XX. A continuación se repasan las actuaciones más destacadas en Aragón respecto a este patrimonio: el inventario, la protección jurídica, el estudio y la investigación, la musealización y la explotación turística. El texto concluye con una reflexión sobre la situación de la estación de Canfranc, emblema del patrimonio ferroviario español, y la demanda de un museo del ferrocarril en Aragón.

PALABRAS CLAVE.— Patrimonio ferroviario. Estación de ferrocarril. Tutela del patrimonio ferroviario. Canfranc.

ABSTRACT.— This article reviews the main actions taken in Aragon to protect its railway heritage. It begins with a section which focuses on the value that such

* Universidad de Zaragoza. pbiel@unizar.es

¹ Texto elaborado a partir de la conferencia “La conservación y difusión del patrimonio ferroviario en la provincia de Huesca”, impartida por la autora el 24 de noviembre de 2014 dentro del ciclo *Historia del ferrocarril en Huesca: en conmemoración del 150 aniversario*, organizado por el Instituto de Estudios Altoaragoneses e Ibercaja en colaboración con la Asociación Altoaragonesa de Amigos del Ferrocarril.

properties already had acquired in the 19th century, a value that justifies its importance throughout the 20th century. The next section looks into the most important actions taken in Aragon in relation to this heritage: the inventory, legal protection, study and research, integration into museums and touristic exploitation. The text concludes with a reflection on the current state of the Canfranc station, a symbol of the Spanish rail network, and the demand for a railroad museum in Aragon.

EL FERROCARRIL, SÍMBOLO DE LA MODERNIDAD

El ferrocarril es uno de los símbolos que mejor representan la Revolución Industrial. En 1825 George Stephenson construye Locomotion, la primera locomotora de vapor utilizada para el transporte público, que une las ciudades de Stockton y Darlington. A partir de ese momento, el éxito de este tipo de locomotoras impulsa la expansión de las líneas de ferrocarril por todo el mundo y este medio de transporte se convierte en heraldo de la civilización moderna.

Desde muy temprano el ferrocarril encarna el espíritu del siglo XIX y adquiere importantes significados culturales.² Así, se convierte en el emblema del poder mecánico que acorta las distancias y une localidades situadas en lugares remotos. Muchas aldeas mal comunicadas quedan integradas en la red nacional y algunos pueblos nacen al calor de su ocupación del territorio. Con el ferrocarril lo rural se vuelve más accesible para la ciudad, cambiando la relación entre el hombre urbano y la naturaleza. Al mismo tiempo, este nuevo medio de transporte, que se extiende por parajes poco transitables, perfora túneles en escarpadas montañas y lleva sus vías desde las ciudades a los lugares más alejados, se identifica con la prosperidad. Los avances alcanzados con la construcción del camino de hierro son objeto de noticias y sus logros se narran con fervor y con patriotismo. Los deleznable caminos de tierra, que hasta ese momento han dificultado el comercio, se confrontan con los prósperos caminos de hierro, que permiten a las empresas salvar los obstáculos impuestos por la naturaleza y alcanzar la ganancia económica.

En España, a estos significados se le añade uno más, como símbolo de patriotismo. El ferrocarril genera una capacidad de unión territorial real que lo convierte en el

² LITVAK, Lily, *El tiempo de los trenes: el paisaje español en el arte y la literatura del realismo (1849-1918)*, Barcelona, Ediciones del Serbal, 1991; *Pintura española de la era industrial, 1800-1900*, Madrid, Fundación Arte y Tecnología, 1998.

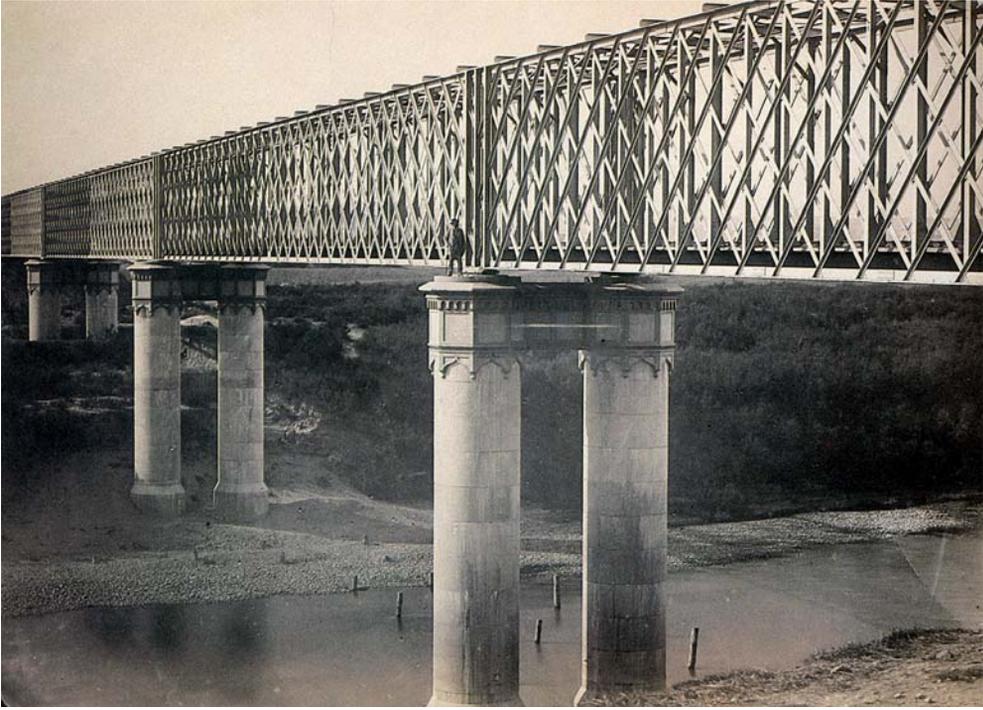
estandarte de la unión del país. Esta situación, buscada pero no alcanzada con las leyes, se consolida con la expansión por la península del nuevo medio de transporte. El ferrocarril cambia la vida y los valores nacionales españoles cumpliendo el viejo sueño de unificar el país, y de ahí que promueva la nacionalización y la centralización de España. Por ello, la iconografía gráfica ferroviaria abunda en emblemas de unidad nacional, en trenes que se mueven fácilmente por todos los territorios, en puentes recién construidos, en estaciones llenas de pasajeros de la más diversa procedencia.

En la literatura, las alusiones ferroviarias se expresan por medio de una retórica que bordea lo sublime tecnológico. Las obras ferroviarias se equiparan a “un poema de trabajo, de ingeniería, de ciencia, de colosal y brioso empeño; algo que embarga el ánimo, asusta y a la vez inspira febril entusiasmo y admiración”, y se habla de un proyecto “ciclópeo, atrevidísimo, gigantesco”, de una “obra magna de un pueblo que no se detiene ante las dificultades”.³ La locomotora y el humo, la vía férrea, el puente o el viaducto, la estación y el paisaje que genera el ferrocarril son los elementos con los que se representa este emblema de la sociedad moderna.

La locomotora se considera, tanto en la literatura como en la prensa, *peligrosa y magnífica, aterradora, emocionante, inmensa, poderosa o maravillosa*. O todo a la vez. El humo está asociado a su presencia y es su metáfora. La representación del vapor expresa el triunfo de lo mecánico sobre lo animal y su dominio sobre la naturaleza. Ya nunca más el transporte se verá condicionado por los fenómenos naturales, pues el humo del tren atraviesa acueductos, puentes o pendientes, entra y sale de túneles y escenifica la conquista del espacio.

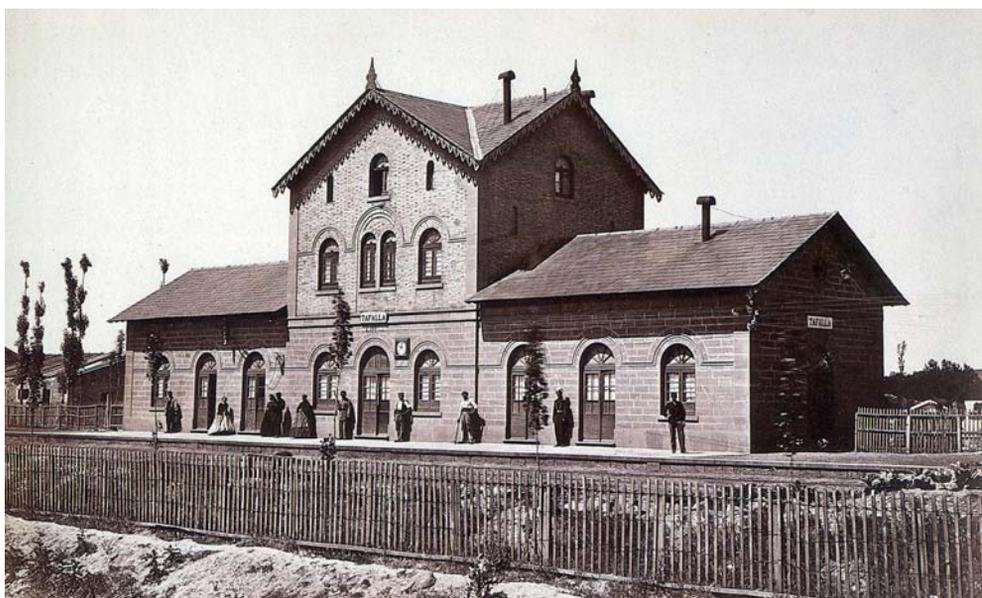
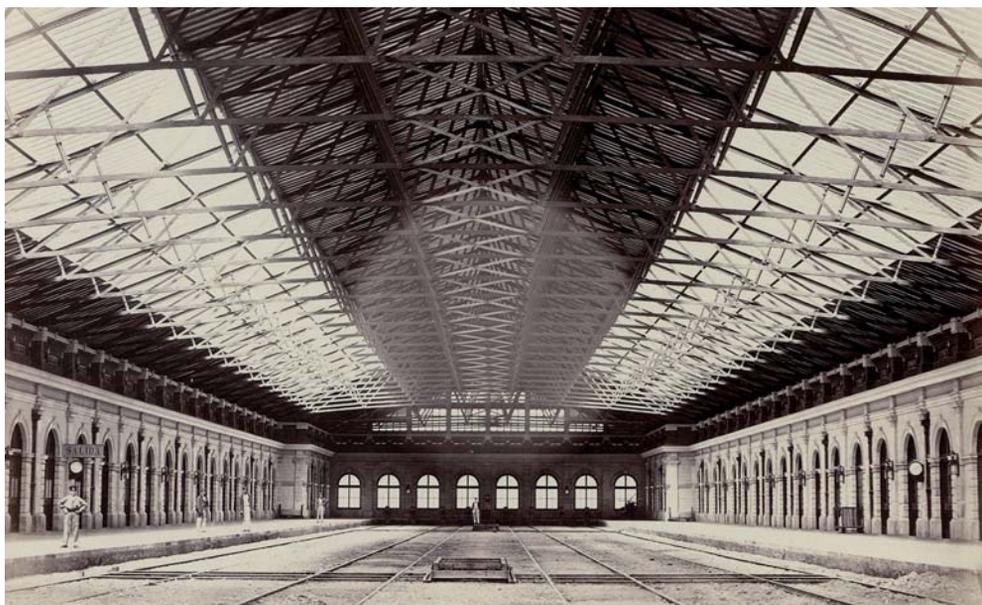
Otro de los elementos que simbolizan lo ferroviario es la presencia de las vías férreas. Generalmente los raíles describen una geometría que se pierde en la distancia, pero dibujan una retícula que se repite uniformemente hasta llegar al túnel o salvar un abismo. También trepan por una montaña o salvan un gran pendiente. Representan la regularidad de lo mecánico frente a la irregularidad de lo natural. Un valor semejante se atribuye a los puentes y a los viaductos metálicos que se levantan para el paso del ferrocarril sobre los ríos o las vaguadas. Estos pasos de hierro alcanzan la consideración de obra de arte y son exaltados por poetas y artistas al mismo tiempo que generan la admiración del hombre común.

³ WILSON, Emilia Serrano, baronesa de, *Maravillas americanas: curiosidades geológicas y arqueológicas, tradiciones, leyendas, algo de todo*, 2 vols., Barcelona / Buenos Aires, Maucci, 1910, vol. 2, p. 212.



Viaducto en la línea de Córdoba a Málaga. (Foto: José Spreafico, 1867; extraída del libro Viajeros al tren: cien años de fotografía y ferrocarril, Madrid / Barcelona, Renfe / Lunweg, 1988)

La estación ferroviaria es *la iglesia moderna, el palacio de la industria o la puerta de la ciudad*. Con las dos primeras ideas se simboliza el progresismo mecánico de la nueva sociedad; con la tercera, el aura romántica del ferrocarril, medio que lleva al individuo a un viaje desconocido, lejano, aventurero... Estas construcciones también representan la confianza en los valores de la ingeniería, con su fe en el futuro tecnológico y productivista, frente al inmovilismo de la arquitectura anclada en el lenguaje de los estilos. No obstante, sus fachadas eclécticas o historicistas combinadas con sus estructuras metálicas representan el espíritu de la época, en el que modernidad y tradición conviven naturalmente. Por otro lado, su presencia tanto en la ciudad como en el medio rural es sinónimo de la creación de un nuevo paisaje. En el caso de la ciudad, expresa su crecimiento y su transformación en una gran urbe industrial; en el caso del campo, las pequeñas estaciones de los pueblos son los símbolos de la era industrial.



*Interior de la estación de Bilbao y exterior de la estación de Tafalla, en la línea de Zaragoza a Alsasua.
(Fotos: J. Laurent, 1867; extraídas del libro Viajeros al tren: cien años de fotografía y ferrocarril,
Madrid / Barcelona, Renfe / Lunweg, 1988)*

Viajar en tren significa modificar la percepción del entorno y construir una nueva mirada sobre el paisaje. El ferrocarril introduce la fascinación por la velocidad y altera la sensación paisajística, ya que ahora todo está en movimiento y la unidad de la visión queda dividida en una sucesión de impresiones. Los elementos que se encuentran en el viaje ya no son objeto de contemplación, sino que se transforman en una secuencia de imágenes cambiantes y discontinuas, de tal manera que el paisaje que se ve desde la ventanilla del tren varía constantemente. En definitiva, el ferrocarril ayuda a forjar una nueva conciencia del paisaje en la que la distancia se acorta, se genera una sucesión de escenarios y el viajero adquiere una nueva habilidad sintética para contemplarlos indiscriminadamente como si se tratase de un panorama. El paisaje ha perdido la profundidad y se ha vuelto panorámico.

EL PATRIMONIO FERROVIARIO COMO PARTE DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL: CARACTERÍSTICAS Y VALORES

Ya en el siglo XX, la máquina de vapor deja paso a la eléctrica y el tren carbonero a la alta velocidad, y la estación como puerta de la ciudad se convierte en centro comercial. Estos y otros hechos son síntomas de las transformaciones que se producen en el seno de la sociedad industrial. El cambio en el modelo productivo implica la necesidad de una renovación de estructuras e instalaciones para seguir creciendo económicamente. Del mismo modo, los asentamientos industriales de la ciudad se trasladan a otros lugares y las antiguas estructuras fabriles se quedan obsoletas y abandonadas a la espera de la desaparición, pues la dinámica de crecimiento de la ciudad implica la ocupación de esos terrenos antaño extramuros. Algunas de esas antiguas edificaciones se salvan del derribo porque la sociedad posmoderna reconoce en ellas los valores de una modernidad ya superada y convertida en historia de esta nueva etapa.⁴

En un número nada desdeñable de casos, la propia la sociedad civil⁵ ha sido la que ha reaccionado ante el derribo indiscriminado de la vieja industria y ha reivindicado su conservación. Estos movimientos han impulsado los estudios en torno a este

⁴ BIEL IBÁÑEZ, M.^a Pilar, “El patrimonio industrial y los nuevos modelos de gestión cultural”, *Artigrama*, 28 (2013), pp. 55-82.

⁵ HIDALGO GIRALT, Carmen, “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 (2011), pp. 75-84.

legado desde los más diversos puntos de vista: el económico, el tecnológico y el histórico, entre otros. A todos ellos hay que sumar su defensa patrimonial y su puesta en valor mediante su explotación turística, su musealización o su reconversión.

Pero para llegar hasta esta patrimonialización de lo industrial (incluido lo ferroviario) y a las políticas de tutela puestas en marcha en España (y en Aragón) ha sido necesario el desarrollo del concepto de patrimonio desde el monumento hacia su dimensión territorial.⁶ Si en el siglo XIX se genera la idea de patrimonio asociada a la de monumento, entendido como un símbolo histórico y religioso además de estético, ya en el XX, a través de las diversas cartas internacionales se avanza hacia la idea de patrimonio definido como bien cultural (Convención de La Haya, 1954), que engloba cualquier manifestación material e inmaterial de una civilización o una nación. Esta definición de patrimonio introduce los valores históricos, etnológicos y sociales, junto a los artísticos, y crea una manera unitaria de entenderlo en torno a la idea de cultura. Finalmente, en estos momentos se avanza hacia una confluencia entre los bienes culturales y los naturales (Convenio del Paisaje, Florencia, 20 de octubre de 2000) que constituye la nota más característica del concepto de patrimonio en el siglo XXI.

El patrimonio industrial, aunque ya reconocido como parte del patrimonio cultural, y debido a su propia especificidad (su juventud, su rápida obsolescencia y su fácil desaparición), es poco valorado por las instituciones, ya que estas todavía mantienen criterios estéticos y de antigüedad a la hora de intervenir y de proteger el patrimonio cultural. En este sentido, la patrimonialización de lo industrial ha sido posible, por un lado, gracias al nuevo concepto de patrimonio cultural y su deriva territorial, pero, por otro, ha sido necesario un apoyo legislativo específico para que, definitivamente, su inclusión dentro del patrimonio cultural no sea ignorada por parte de la Administración. Del conjunto normativo aprobado por las instituciones europeas y mundiales destaca la Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial,⁷ promovida por el Comité Internacional para la Conservación y Defensa del Patrimonio Industrial (Ticcih) —como órgano asesor del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (Icomos)— y ratificada en 2003 con el documento *Criterios conjuntos de Icomos-Ticcih para la conservación de sitios, edificios, áreas y paisajes*

⁶ GARCÍA CUETOS, M.^a Pilar, *El patrimonio cultural: conceptos básicos*, Zaragoza, PUZ, 2012.

⁷ <http://international.icomos.org/18thapril/2006/nizhny-tagil-charter-sp.pdf> [consulta: 18/5/2015].

del patrimonio industrial,⁸ también conocido como *Principios de Dublín*, que fue aprobado a finales de 2011 en la 17.^a Asamblea General y Simposio Científico de Icomos, celebrada ese año en París bajo el lema “Patrimonio como motor para el desarrollo”.

En esta carta de 2003 se indica que los valores del patrimonio industrial son históricos, sociales, tecnológicos, científicos y estéticos. Se trata de un patrimonio cuyas actividades han tenido y siguen teniendo profundas consecuencias históricas de alcance universal. Además, posee un valor social como parte de la vida cotidiana de los hombres y las mujeres, pues les proporciona un sentimiento de identidad. Asimismo ostenta un valor tecnológico y científico por su repercusión en la historia de la producción, de la ingeniería y de la construcción. También alcanza en algunos casos un valor estético por la calidad arquitectónica que demuestran algunas de sus estructuras. En la carta se insiste en que estos valores se sintetizan en el paisaje que genera la industria, que es el resultado del sitio mismo, de su entramado, de sus componentes, de su maquinaria y de su funcionamiento, sin olvidar la documentación escrita y los registros intangibles almacenados en los recuerdos y las costumbres de las personas.

No obstante, como ya se ha indicado, la tutela del patrimonio industrial presenta algunos problemas relacionados con su propia idiosincrasia: es un patrimonio relativamente reciente y su condición estética no es uno de sus aspectos más destacados. La Revolución Industrial se extiende desde la segunda mitad del siglo XVIII en algunos países, y en España desde el XIX. Así, los bienes legados por esta no presentan la antigüedad milenaria de los histórico-artísticos, y su rápido desarrollo implica su sustitución y, por lo tanto, su desaparición. A ello se suma su carácter estandarizado como consecuencia de su fabricación en serie. Esto hace que existan cientos de ejemplares de cualquier objeto (por ejemplo, en el ámbito ferroviario, una serie de locomotoras o un tipo de mesa de comunicaciones, de señal mecánica, de mesa de enclavamientos, de placa giratoria...) que por ser numerosos no son valorados como patrimonio industrial. Sin embargo, su rápida obsolescencia y su renovación pueden provocar su total desaparición, al no preservarse ni estar adecuadamente documentado ningún ejemplar.

⁸ http://www.ticcih.es/wp-content/uploads/2012/03/GA2011_ICOMOS_TICCIH_joint_principles_EN_FR_final_20120110.pdf [consulta: 18/5/2015].

A esto se añade la pérdida de los oficios y de las destrezas técnicas especializadas de cada uno de los sectores industriales al ser sustituidos por otros.

El patrimonio ferroviario es un ejemplo tanto de los valores indicados como de la problemática de su conservación. Se podría caracterizar como un paisaje articulador de la producción, ya que aúna lugares intermedios entre la región y la ciudad y favorece el intercambio de flujos entre otros paisajes de la producción.⁹ Los bienes que caracterizan este paisaje ferroviario son muy heterogéneos,¹⁰ pues abarcan los bienes inmuebles (desde la estación con todas sus infraestructuras hasta los apeaderos y los poblados ferroviarios),¹¹ los bienes muebles (vehículos, material rodante, placas giratorias, aguadas, cargadores de fuel, depósitos de combustible, muebles de uso ferroviario), las infraestructuras (plataformas, puentes, túneles, la vía y sus elementos constitutivos, instalaciones fijas asociadas a la línea ferroviaria, como catenaria o señalización de comunicaciones) y el patrimonio documental y gráfico.

Esta importancia patrimonial del ferrocarril queda plasmada en la protección que bajo el amparo de la Ley de Patrimonio Histórico (Ley 16/1985) y las autonómicas han recibido algunos de los edificios ferroviarios más destacados en el ámbito nacional. Así, están declaradas como bienes de interés cultural en la categoría de monumentos estaciones ferroviarias como las de Atocha (1977)¹² o Toledo (1991). Con esta misma categoría se encuentra protegida la línea férrea La Fuente de San Esteban – La Fregeneda, en Salamanca (2000),¹³ mientras que el poblado ferroviario de Monfragüe, en Cáceres, lo está con la categoría de conjunto histórico (2004).¹⁴

⁹ SOBRINO SIMAL, Julián, “Los paisajes históricos de la producción en Cuba”, en Lourdes GÓMEZ CONSUEGRA y Olimpia NIGLIO (eds.), *Conservación de centros históricos en Cuba*, Roma, Aracne (Esempi di Architettura, 32, vol. 1), 2015, pp. 225-246.

¹⁰ GARCÍA ÁLVAREZ, Alberto, “Patrimonio ferroviario aragonés. Propuesta para una red de museos especializados”, en M.^a Pilar BIEL IBÁÑEZ (coord.), *Jornadas Patrimonio Industrial y la Obra Pública*, Zaragoza, Gobierno de Aragón, 2007, pp. 239-252.

¹¹ CUÉLLAR VILLAR, Domingo, Miguel JIMÉNEZ VEGA y Francisco POLO MURIEL (coords.), *Historia de los poblados ferroviarios en España*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2005.

¹² *Boletín Oficial del Estado*, 162, 8 de julio de 1977.

¹³ *Boletín Oficial del Estado*, 291, 5 de diciembre de 2000.

¹⁴ *Boletín Oficial del Estado*, 191, 9 de agosto de 2000.

SITUACIÓN ACTUAL DEL PATRIMONIO FERROVIARIO EN ARAGÓN: EL CATÁLOGO DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL Y LA OBRA PÚBLICA

El primer paso para desarrollar una política de protección y conservación del patrimonio en general, y por lo tanto del industrial, es conocer lo que se tiene y el estado en que se encuentra. Para ello la Administración dispone del instrumento más eficaz: la redacción de inventarios o catálogos. En ellos se recogen todo tipo de bienes, muebles e inmuebles, vinculados con el objeto de estudio mediante una breve descripción y su localización georreferenciada.

La realización de los inventarios del patrimonio industrial recae en las consejerías de Cultura de las comunidades autónomas, en concreto en cada una de sus direcciones generales de Patrimonio. En estos momentos, las comunidades autónomas de Castilla y León, País Vasco y Aragón disponen del inventario completo de su patrimonio industrial, mientras que otras como Navarra o La Rioja ni tan siquiera han empezado a planificar su realización. Esto demuestra que la tutela del patrimonio industrial es muy variada y depende de la sensibilidad de cada una de las autonomías, y en concreto de la predisposición que hacia este patrimonio muestren los directores generales de Patrimonio en cada legislatura.¹⁵ Por otro lado, pone de manifiesto que no hay un catálogo de ámbito nacional, que se carece de unos criterios homogéneos a la hora de abordar este tipo de trabajos y que no existe un instrumento común o consensuado entre todas las comunidades para la gestión y la difusión de esta información. La redacción de este instrumento es uno de los objetivos del Plan Nacional de Patrimonio Industrial aprobado en 2011.¹⁶ Tras los cuatro años de vigencia que ya tiene este segundo plan, la redacción de un catálogo para el conjunto del territorio nacional es todavía un objetivo sin alcanzar.

Aragón dispone en estos momentos de un inventario de su patrimonio industrial y de la obra pública gracias a la financiación del Gobierno de Aragón en colaboración con las tres diputaciones provinciales y el apoyo de las comarcas aragonesas.

¹⁵ BIEL IBÁÑEZ, M.^a Pilar, “Los inventarios y catálogos del patrimonio industrial y la obra pública en España: metodología y criterios”, en Miguel Ángel ÁLVAREZ ARECES (ed.), *Patrimonio industrial y paisaje. V Congreso para la Conservación del Patrimonio Industrial y la Obra Pública en España*, Madrid, Ticcih España, 2010, pp. 183-199.

¹⁶ http://ipce.mcu.es/pdfs/PN_PATRIMONIO_INDUSTRIAL.pdf [consulta: 18/5/2015].

Este inventario se realizó entre los años 2004 y 2008 y recoge la totalidad de los bienes industriales y de la obra pública de los siglos XIX y XX (hasta la década de los setenta). Incluye los siguientes elementos: arquitectura hidráulica como ferrerías, molinos harineros, almazaras, molinos de cerámica, molinos papeleros, salitreras, molinos de pólvora, batanes y otros ingenios hidráulicos (en este caso es necesario señalar que no se inventaría todo tipo de arquitectura hidráulica, sino solo aquella que mantiene una relación con el siglo XIX; así, se registran los azudes y los acueductos vinculados a un molino y no se recogen pozos, aljibes o balsas no construidos en los siglos XIX y XX); arquitectura industrial como fábricas vinculadas con los distintos sectores industriales, centrales eléctricas, mercados, mataderos, lavaderos, depósitos de aguas, fuentes, silos de cereal; el patrimonio de la obra pública relacionado con las infraestructuras de ferrocarril, puentes carreteros, canales y acueductos, pantanos (en estos casos, solo los construidos en los siglos XIX y XX); el patrimonio tecnológico centrado en todo tipo de ingenios y máquinas conservados *in situ* o expuestos en el espacio público; y el patrimonio documental, que incluye los archivos de empresas y los localizados en las industrias visitadas.

Toda la información recogida en el trabajo de campo se vuelca en el Sistema de Información del Patrimonio Cultural Aragonés (Sipca).¹⁷ El Gobierno de Aragón utiliza las herramientas informáticas de esta red institucional, diseñadas para la catalogación de todo tipo de bienes culturales, para cualquier acción centrada en su patrimonio cultural, ya que las bases de datos del Sipca, además de contener toda la información relacionada con lo industrial y la obra pública, incluyen otros inventarios de patrimonio, desde el histórico-artístico hasta el etnográfico y arqueológico.

En estos momentos el Sipca no recoge la complejidad y la variedad de los bienes inventariados relacionados con el patrimonio ferroviario aragonés, ya que este inventario no está publicado en su totalidad porque todavía no ha concluido la fase de revisión final de toda la información introducida (esta acción se ha centrado solo en la categoría de la arquitectura industrial). 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,

¹⁷ www.sipca.es/ [consulta: 28/4/2015].

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. Así, se concibe una ficha madre (estación) de la que van colgando las fichas secundarias de los elementos que conforman el conjunto. No obstante, esta posibilidad no queda recogida para todos los bienes inventariados publicados, ya que, si consultamos por ejemplo la información sobre la estación de La Puebla de Híjar,¹⁸ tan solo hay una ficha, en la que se sintetizan todos los elementos que la conforman, mientras que, si se abre la de Tarazona,¹⁹ de la ficha madre cuelgan las secundarias (en este caso, tres: la del edificio de pasajeros, la de la nave de máquinas y la de la plataforma giratoria).

En definitiva, en estos momentos desde la aplicación Sipca solo se accede a la consulta de la descripción de 26 estaciones de ferrocarril de un total de 110 inventariadas en todo Aragón (Huesca: 23; Zaragoza: 44; Teruel: 33). Asimismo, a la hora de presentar la información se renuncia a que el conjunto de la infraestructura ferroviaria (estación, túneles, puentes, casetas, etcétera) cuelgue de una ficha general que se identifica con la línea ferroviaria. Esta entidad, desde nuestro punto de vista, da sentido al conjunto y es la manera más adecuada de plasmar, en una herramienta de gestión como es Sipca, el concepto de paisaje ferroviario.

Otros inventarios ferroviarios en los que hay presencia de bienes aragoneses son los realizados desde la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, que ha publicado el inventario de los puentes, túneles y poblados ferroviarios. En relación con los puentes se recoge información todos los existentes en España mayores de 25 metros, incluidos los que prestan servicio en la actualidad y en los nuevos corredores de alta velocidad.²⁰ Por su parte, el inventario de los túneles recoge todas las galerías ferroviarias que hay en la actualidad en España.²¹ En ambos casos son proyectos impulsados

¹⁸ <http://www.sipca.es/censo/1-INM-TER-023-191-008/Estaci%C3%B3n/de/ferrocarril.html#.VTyUsNLtBd> [consulta: 28/4/2015].

¹⁹ <http://www.sipca.es/censo/1-INM-ZAR-012-251-042/Estaci%C3%B3n/de/ferrocarril.html> [consulta: 28/4/2015].

²⁰ GARCÍA MATEO, José Luis, Miguel JIMÉNEZ VEGA y Domingo CUÉLLAR VILLAR, *Inventario de puentes ferroviarios de España*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2004.

²¹ MELIS MAYNAR, Manuel, Miguel JIMÉNEZ VEGA y Domingo CUÉLLAR VILLAR, *Inventario de túneles ferroviarios de España*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2004.



Poblado de Los Arañones. (Foto: Carlos Colás)

por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, el grupo Sando y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

En el caso de los poblados ferroviarios el inventario nace en el marco de los trabajos llevados a cabo en el seno del Plan Nacional de Patrimonio Industrial.²² La comisión de este plan consideró que ciertas construcciones generadas por el ferrocarril, como estaciones o puentes, ya gozan de reconocimiento y protección, y sin embargo los poblados son poco conocidos pese a las características que los singularizan, como su dimensión social, al ser testigos de sistemas de trabajo y de modos de vida. Desde el Instituto de Patrimonio Cultural se encargó a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles la realización del inventario de los poblados ferroviarios de España, que fue ejecutado a lo largo de los años 2002 y 2003. Se recorrieron un total de 95 núcleos y se alcanzó una visión general y completa del conjunto de estos poblados. Por lo que respecta a Aragón, aparecen recogidos los de Canfranc, Sierra Menera, Ojos Negros (Teruel) y La Almozara (Zaragoza).

²² CUÉLLAR VILLAR, Domingo, Miguel JIMÉNEZ VEGA y Francisco POLO MURIEL (coords.), *op. cit.*

LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO FERROVIARIO EN ARAGÓN

Además del inventario, las instituciones cuentan con otro importante instrumento de protección del patrimonio, como es la legislación sobre patrimonio cultural. En el año 1999 las Cortes de Aragón aprueban la Ley sobre el Patrimonio Cultural Aragonés,²³ norma en la que se regula la protección del patrimonio cultural de nuestra comunidad autónoma. Esta Ley establece, en su título preliminar, artículo 2, que el patrimonio cultural aragonés está integrado por todos los bienes materiales e inmateriales relacionados con la historia y la cultura de Aragón que presenten interés antropológico, histórico, artístico, arquitectónico, mobiliario, arqueológico, paleontológico, etnológico, científico, lingüístico, documental, cinematográfico, bibliográfico o técnico. Es decir, aunque sin citarlo de forma explícita, se puede considerar que el patrimonio industrial queda subsumido en el científico y en el técnico, siguiendo el modelo que presenta la Ley estatal de 1985.²⁴ Por otro lado, en su título cuarto, dedicado al patrimonio etnográfico e industrial, señala, en el artículo 73, que el patrimonio industrial está constituido por aquellos bienes de carácter etnográfico que forman parte del pasado tecnológico, productivo e industrial aragonés y son susceptibles de ser estudiados con métodos arqueológicos. Es decir, la Ley aragonesa pertenece a ese conjunto de leyes de patrimonio autonómicas que asocian los bienes de carácter industrial con la etnografía y con una metodología de investigación propia de la arqueología.²⁵ Además, dispone que la figura máxima de protección de un elemento patrimonial es su declaración como bien de interés cultural, y establece distintas categorías legales en función del nivel de protección en el que estén declarados.

La tabla pone de manifiesto el escaso peso específico que en el Censo General del Patrimonio Cultural Aragonés tiene el patrimonio de la obra pública, al no estar protegidos elementos muy destacados del patrimonio ferroviario aragonés (como puede ser la línea de Caminreal en su conjunto). Se trata de declaraciones publicadas hace ya dos legislaturas (2004-2007), lo que evidencia que, a pesar de existir un inventario

²³ Ley 3/1999, de 10 de marzo, del Patrimonio Cultural Aragonés.

²⁴ Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español.

²⁵ Estas leyes son la cántabra (Ley de 11/1998, de 13 de octubre), la valenciana (Ley de 4/1998, de 11 de junio), la canaria (Ley de 4/1999, de 15 marzo), la extremeña (Ley de 2/1999, de 29 marzo), la de Castilla y León (Ley de 12/2002, de 11 de julio) y la madrileña (Ley de 03/2013, de 18 de junio).

Estación de ferrocarril de Caminreal	Zaragoza	Bien catalogado	1980-2002
Estación de ferrocarril	Canfranc (Huesca)	Bien de interés cultural – monumento	1992-2002
Nave de máquinas de la estación de ferrocarril	Tarazona (Zaragoza)	Bien catalogado	2005
Estación de ferrocarril	Encinacorba (Zaragoza)	Monumento de interés local	2006
Estación de ferrocarril	Ayerbe (Huesca)	Monumento de interés local	2006
Estación nueva de ferrocarril	Caminreal (Teruel)	Bien catalogado	2006

Tabla-resumen de los bienes de la obra pública protegidos por la legislación aragonesa.

de la obra pública, este no se ha convertido en un instrumento para la protección de estos elementos.

Asimismo, se constata que en algunos casos estas declaraciones son el resultado de una actuación inmediata para evitar su desaparición. La figura del monumento de interés local es utilizada por algunos ayuntamientos para evitar derribos inmediatos de bienes significativos para su localidad, como ha sucedido con las estaciones de Encinacorba, Caminreal o Tarazona.



Nave de máquinas de la antigua estación de ferrocarril de Tarazona. (Foto: Carlos Colás)



Estaciones de Encinacorba y Caminreal. (Fotos: Carlos Colás)

Finalmente, se observa que en ningún caso se protege el paisaje ferroviario, sino tan solo el edificio de pasajeros, tal y como sucede, por ejemplo, en el caso más emblemático: la estación de Canfranc. Esta situación demuestra que la Administración no entiende la idiosincrasia de lo industrial y de la obra pública y sigue aplicando unos criterios de protección basados en los valores monumentales y estéticos, olvidando que los valores de lo industrial y la obra pública son otros. Además, con estos modelos de protección ignora la impronta de lo industrial y de la obra pública en el territorio y su capacidad para generar un paisaje específico.

INVESTIGAR, CONSERVAR Y DIFUNDIR EL PATRIMONIO FERROVIARIO DE ARAGÓN

Investigar

La investigación sobre los diversos aspectos del mundo ferroviario se lleva a cabo tanto en el ámbito nacional como en el local. Dentro del primero destaca la labor que desde su creación, en 1985, viene realizando la ya citada Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Esta entidad tiene encomendada la recuperación, la custodia y la difusión del patrimonio histórico, cultural, científico y tecnológico ferroviario. De ella dependen el museo ferroviarios de Madrid (en la antigua estación de Delicias) y Cataluña (en Vilanova i la Geltrú), el Archivo Histórico Ferroviario, el Centro de Documentación Ferroviaria, la Biblioteca y Hemeroteca Ferroviaria y el Aula de Formación Ferroviaria, todos ellos centros de referencia para investigadores y usuarios institucionales. El Museo del Ferrocarril de Madrid es la sede de la investigación histórica, y en él se custodian el Archivo Histórico y la Biblioteca. La Fundación desarrolla el Programa de Historia Ferroviaria, creado en el año 2001 (y paralizado desde 2012), como instrumento para fomentar, desde una metodología académica, estudios y trabajos de investigación histórica sobre el ferrocarril. Además, dentro de este programa se editan diferentes publicaciones, como la Colección de Historia Ferroviaria, la revista *TsT*, la colección Cuadernos del Archivo Histórico Ferroviario o las actas de los congresos que se han organizado.

Desde estos programas se ha publicado muy poco en relación con el ferrocarril aragonés, lo que sin duda es síntoma de la debilidad de este tipo de investigaciones en la historiografía aragonesa. No existen todavía grupos o proyectos en torno a este patrimonio ni ningún órgano que centralice estos estudios, los impulse y los difunda. Esta situación queda reflejada en la escasa presencia de investigadores aragoneses de este tema en el ámbito nacional.

No obstante, el panorama cambia cuando abordamos la producción editorial desde el ámbito autonómico y el local. En este caso destaca el papel que están llevando a cabo los institutos de estudios locales y las propias comarcas. Un repaso no exhaustivo a las novedades editoriales constata que los estudios pioneros se centran en la historia del ferrocarril desde un punto de vista territorial. Así, se han publicado estudios generales del ferrocarril en Aragón, como el de Francisco Wais (1956)²⁶ y el de Daniel Alonso (1998);²⁷ en Teruel, como el de Eloy Fernández Clemente (1987);²⁸ en la comarca de las Cinco Villas, como el de Ignacio Barrón (1982);²⁹ o en Monzón, como el de José Rivera Porté y Alberto Ballarín Tarrés.³⁰

A estos les siguen estudios centrados en las líneas ferroviarias, como por ejemplo los que indagan en la historia del ferrocarril central de Aragón,³¹ la del secundario de Sádaba a Gallur,³² la del de Cortes a Borja³³ o la del de Selgua a Barbastro.³⁴ A ello se debe sumar la importante producción bibliográfica que ha generado la estación emblema de Aragón, la de Canfranc, con libros escritos por Santiago Parra,³⁵ Ezequiel Usón³⁶ o el más reciente, una colaboración de varios autores.³⁷

En definitiva, es necesario señalar la gran labor de divulgación que se realiza desde las instituciones autonómicas, que se completa con la actuación de las comarcas

²⁶ WAIS, Francisco, *Origen y desarrollo de los ferrocarriles aragoneses*, Zaragoza, DPZ, 1956.

²⁷ ALONSO, Daniel F., *Historia del ferrocarril en Aragón*, Zaragoza, DPZ, 1998.

²⁸ FERNÁNDEZ CLEMENTE, Eloy, *Historia del ferrocarril turolense*, Teruel, IET, 1987.

²⁹ BARRÓN DE ANGOITI, Ignacio, *El ferrocarril de las Cinco Villas*, Madrid, Carril, 1982.

³⁰ RIVERA PORTÉ, José, y ALBERTO BALLARÍN TARRÉS, *El ferrocarril en Monzón: 150 años de historia*, Monzón, Cehimo, 2012.

³¹ SANZ AGUILERA, Carlos, *Historia del Ferrocarril Central de Aragón*, Zaragoza, Delegación del Gobierno en Aragón, 2010.

³² GONZÁLEZ FRAILE, Pedro Manuel, y MARIANO RODRÍGUEZ GONZALVO, *El ferrocarril secundario de Sádaba a Gallur: el tren de las Cinco Villas*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2014.

³³ MARCO, Alfonso, *El ferrocarril de Cortes a Borja: ilusión, realidad y progreso*, Borja, Cesbor, 1999.

³⁴ BOTANCH, Andrés, *El ferrocarril de Selgua a Barbastro*, Huesca, DPH, 2013.

³⁵ PARRA DE MAS, Santiago, *El ferrocarril del Canfranc: origen y sentido actual de una reivindicación*, Zaragoza, SIPA, 2000; *IDEM, El ferrocarril de Canfranc y los transpirenaicos*, Madrid, Aldaba y Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1988.

³⁶ USÓN GUARDIOLA, Ezequiel, *La estación internacional de Canfranc*, Barcelona, Àmbit, 2004.

³⁷ *Canfranc: el mito*, Jaca, Pirineum, 2005.

y los centros de estudios locales. 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. Finalmente, hay que mencionar la existencia de *Alarifés*,³⁸ revista electrónica centrada en las noticias relacionadas con el tema tratado.

Conservar y difundir

El museo es posiblemente la manera más idónea de conservar el patrimonio industrial, en este caso el ferroviario, ya que esta institución abarca el conjunto de acciones necesarias para la adecuada tutela del patrimonio. Los primeros pasos de los museos industriales se dieron en las décadas de los años sesenta y setenta del siglo xx, coincidiendo con dos hechos ya señalados: la desindustrialización que vivió Europa en esas décadas y el cambio del modelo económico, que propició el abandono de las antiguas estructuras industriales. Así, países como Gran Bretaña, Francia, Alemania o Bélgica inauguraron los primeros museos industriales de Europa. España no fue ajena a este proceso, y en la década de los noventa proliferaron las aperturas de museos de temática industrial, como por ejemplo el Museo de la Ciencia y la Técnica de Cataluña, germen del actual Sistema Territorial del mNACTEC, en Tarrasa (1982); el Museo Vasco del Ferrocarril, en Azpeitia (1994), o el Museo de la Minería y de la Industria, en Asturias (1994), entre otros. Desde esos años hasta el momento actual, los museos industriales, y en concreto los ferroviarios, se han extendido por el conjunto del territorio español. Se pueden destacar el Museo de Ferrocarril de Madrid, el Museu del Ferrocarril de Catalunya, el Museo del Ferrocarril de Asturias, la Fundación del Museo Vasco del Ferrocarril, el Museo del Ferrocarril de Ponferrada, el Museo do Ferrocarril de Galicia y el Museo del Tren de Aranda del Duero.

Todos ellos se ubican en estaciones ya en desuso con un gran impacto en el territorio en el que se asientan, custodian máquinas y vagones vinculados con la explotación

³⁸ <http://www.cazarabet.com/alarifés/> [consulta: 28/4/2015].

ferroviaria de su entorno más próximo y exponen colecciones de material móvil que completan con otro tipo de objetos y utensilios relacionados con las diversas actividades del ferrocarril y de su discurrir diario. Este conjunto de objetos y documentación se exhibe con recursos museográficos puestos al servicio del relato de la historia de la línea o las líneas que trabajaron en el entorno más inmediato.

Aragón cuenta con el Centro de Interpretación del Ferrocarril de la Comarca Campo de Cariñena,³⁹ situado en esta localidad. Se ubica en el antiguo muelle de mercancías de la estación, correspondiente a la línea ferroviaria Caminreal – Zaragoza, diseñado en los años veinte del siglo pasado por Secundino Zuazo y rehabilitado por el arquitecto Javier Gracia Marzo. Su temática es el ferrocarril en la comarca de Cariñena y tiene como elemento principal un vagón *foudre* (que se utilizaba para el transporte de vino) recuperado y rehabilitado por la Asociación de Amigos del Ferrocarril Pro Esla 10, promotora del conjunto. El enorme vagón articula el discurso expositivo, en el que se narra el inicio de las comunicaciones en la comarca de Cariñena, el desarrollo del ferrocarril de vía estrecha, el del central de Aragón y el del Caminreal, para concluir con unos paneles dedicados al transporte ferroviario en la actualidad.

Además del museo como instrumento de conservación y difusión del patrimonio ferroviario, Adif (como depositaria del patrimonio histórico de Renfe), en colaboración con las administraciones públicas, ha desarrollado proyectos de recuperación de este patrimonio vinculados con el turismo entre los que destacan los trenes turísticos y el programa de vías verdes. Los primeros utilizan las vías que ya no se usan en el tráfico diario, recuperan antiguas máquinas y vagones o recrean las características históricas de estos últimos, de manera que el viaje se realiza en un tren que pertenece a un momento histórico determinado o lo evoca. Los promueve fundamentalmente Feve, y algunos de los más destacados son el Costa Verde, que recorre la montaña leonesa; el Tren de la Fresa; el Campos de Castilla, que sigue los pasos de Antonio Machado por los campos de Castilla; o el Transcantábrico, que recorre todo el litoral cantábrico en un producto de lujo. En Aragón, en el año 2013 se puso en marcha el Canfranero, un tren de principios de siglo xx que los cuatro primeros días de mayo circula por la vía que une las localidades de Sabiñánigo, Jaca y Canfranc reconstruyendo la manera de viajar característica de ese momento histórico.⁴⁰

³⁹ <http://www.trencarinena.es/> [consulta: 28/4/2015].

⁴⁰ <http://www.elcanfranero.com/> [consulta: 28/4/2015].

Por otro lado, el programa Vías Verdes, que se desarrolla desde 1993, promueve la recuperación de trazados ferroviarios en desuso con la finalidad de impulsar un modelo de turismo activo y sostenible, respetuoso con la naturaleza y basado en la realización de actividades al aire libre.⁴¹ Es fruto de la colaboración entre el Ministerio de Medio Ambiente, Adif, Feve, las comunidades autónomas, las diputaciones y los ayuntamientos, y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles es el organismo encargado de su coordinación. En 2011 existían más de 1800 kilómetros de vías verdes por toda la geografía española. En el caso de Aragón, en estos momentos están acondicionados los siguientes tramos: en la provincia de Zaragoza, la vía verde de Campo de Borja y la del Tarazona; en Teruel, la de Ojos Negros y la del Val de Zafán; y en Huesca, la vía verde Huesca – Alerre, que se puso en marcha en 2011.

A estos programas se suman otras iniciativas que, aunque sin estar vinculadas a Adif o Feve, recuperan antiguas vías y recorridos: son los trenes mineros. Se enmarcan dentro de proyectos de mayor envergadura consistentes en la musealización del entorno minero en el que desarrollan su actividad. Algunos de los trenes mineros más destacados son el de Riotinto y el del valle de Samuño. En Aragón destacan las iniciativas promovidas por el Museo de la Ciencia y la Arqueología Minera de Utrillas⁴² y el Parque Tecnológico Minero Mwinas, de Andorra,⁴³ ambos en la provincia de Teruel. En el caso de Utrillas, en 2012 arrancó el tren minero conducido por la locomotora Hulla, que tiraba de un coche de viajeros conocido en la zona como *el Tranvía*. Este proyecto ha sido impulsado por el Ayuntamiento de Utrillas y la Asociación de Amigos del Museo Minero de Utrillas. Esta última ha llevado a cabo los trabajos de recuperación y restauración de la locomotora y del citado vagón. El tren circula por un tramo de vía que va desde los lavaderos hasta la mina, y es tan solo el inicio de un proyecto más ambicioso de recuperación de todo el recorrido del tren minero. En cuanto al Parque Tecnológico Minero Mwinas, en 2014 se inauguró el tren minero del Pozo de San Juan. Consiste en un circuito ferroviario de unos 2 kilómetros que recorre todo el perímetro del parque. Los trabajos son realizados por voluntarios de la Asociación Pozo de San Juan y la empresa constructora adjudicataria del proyecto. Se han

⁴¹ <http://www.viasverdes.com/> [consulta: 28/4/2015].

⁴² <http://www.minasdeutrillas.com/htm/es/tren/tren.htm> [consulta: 28/4/2015].

⁴³ ALQUÉZAR, Mabel, “Arranca la instalación del tren minero, el nuevo atractivo turístico del Pozo de San Juan”, *Diario de Teruel*, 21 de septiembre de 2014 <<http://www.diariodeteruel.es/noticia/52872/arranca-la-instalacion-del-tren-minero-el-nuevo-atractivo-turistico-del-pozo-de-san-juan>> [consulta: 28/4/2015].



Estación del Norte de Zaragoza, hoy centro cívico: alzado principal del edificio de entrada y fachada correspondiente al lado de las vías desaparecidas. (Fotos: Carlos Colás)

instalado raíles por el antiguo tramo de vía existente en el Pozo, que nunca entró en servicio, y se ha puesto en funcionamiento una locomotora Deutz de hace un siglo con el correspondiente vagón de pasajeros.

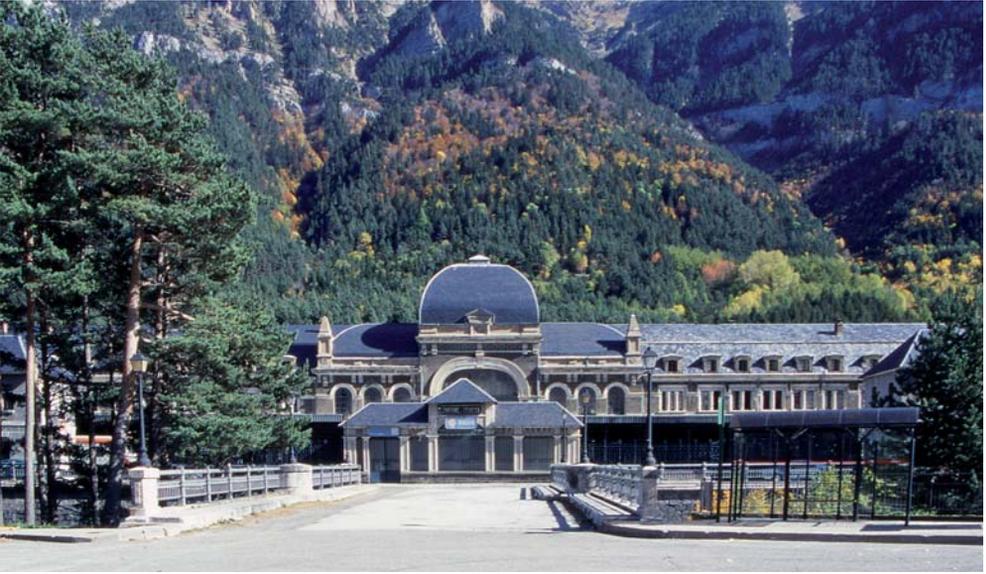
Finalmente, hay que señalar que el patrimonio ferroviario, en concreto el edificio de viajeros, ha sido objeto de intervenciones de recuperación para dedicarlo a usos diferentes de aquellos para los que originalmente fue concebido. Así, la estación del ferrocarril de la línea del Val de Zafán en la localidad de Torre del Compte (Teruel) ha sido transformada en hotel; la de Belchite, en parque de bomberos voluntarios de la Diputación Provincial de Zaragoza; la del Norte, en Zaragoza, en centro cívico; y la de Caminreal (Teruel) ha sido convertida en el Centro de Interpretación de la Cultura Romana.

¿Y LA ESTACIÓN DE CANFRANC?

La estación de Canfranc es, sin lugar a dudas, el conjunto ferroviario más destacado del patrimonio histórico ferroviario aragonés y uno de los más emblemáticos de España por la calidad de su arquitectura, por su historia y por el valor simbólico de la propia línea, representado en el edificio de la estación. Se trata de una construcción de 1928 diseñada por el ingeniero Fernando Ramírez de Dampierre, de planta rectangular y doble altura y con una gran mansarda como elemento de cubrición. Tenía múltiples usos, ya que, no solo contaba con los espacios propios de una estación de viajeros, sino también con dependencias administrativas, fiscales, comerciales y de explotación ferroviaria de ambos países, España y Francia, además de disponer de un hotel internacional y de un gabinete sanitario. Desde el punto de vista estético, es un edificio monumental de estilo ecléctico en el que se combina el clasicismo francés con el lenguaje *beaux-arts*, y desde el punto de vista constructivo destaca su solución estructural, realizada en hormigón armado y con forjados de losa maciza de hormigón embrochada en pórticos compuestos por jácenas colgadas, de unos 6 metros de luz, y pilares unidos por cartelas.

En el año 1992, a propuesta del Colegio Oficial de Arquitectos de Aragón, se incoa el expediente de bien de interés cultural en la categoría de monumento,⁴⁴ aunque

⁴⁴ Resolución del 16 de septiembre de 1992 de la Dirección General de Patrimonio Cultural y Educación, publicada en el *Boletín Oficial del Estado* el 3 de octubre de 1992 <<https://www.boe.es/boe/dias/1992/10/03/pdfs/A33694-33695.pdf>> [consulta: 28/4/2015].



*La estación de Canfranc en 2002: alzado principal, playa de vías e infraestructuras.
(Fotos: Carlos Colás)*



La estación de Canfranc en 2002: interior del depósito de máquinas y escaleras para cambiar de vías. (Fotos: Carlos Colás)

habrá que esperar al Decreto 87/2002, de 6 de marzo,⁴⁵ del Gobierno de Aragón, para que se lleve a efecto la declaración. Es el único edificio ferroviario de Aragón que ha alcanzado la máxima protección que la Ley de Patrimonio otorga a un elemento patrimonial, tras una dilatada lucha en la que ha destacado el activismo de diversos colectivos ciudadanos.

Los diez años transcurridos entre la incoación del expediente y su resolución final han propiciado, por un lado, el desarrollo del concepto de bien industrial, entendido no como un edificio singular, sino como un paisaje productivo; por otro, han definido la

⁴⁵ [http://bases.cortesaragon.es/bases/NDocumen.nsf/b4e47719711a1d49c12576cd002660cc/18cf1149edb33cdfc12577bb002f350c/\\$FILE/decreto%2087.2002.pdf](http://bases.cortesaragon.es/bases/NDocumen.nsf/b4e47719711a1d49c12576cd002660cc/18cf1149edb33cdfc12577bb002f350c/$FILE/decreto%2087.2002.pdf) [consulta: 28/4/2015].

idea de entorno del BIC, que incluye, como señala la propia Ley, los inmuebles y los espacios no colindantes o alejados, siempre que una alteración de estos pueda afectar a los valores propios del monumento o a su contemplación. La declaración final de 2002 no ha tenido en cuenta el señalado avance que el transcurso de los años ha aportado en ambos aspectos. Así, tan solo protege el edificio de pasajeros delimitando un entorno basado en un parámetro numérico (50 metros), sin entender que una estación ferroviaria no es solo un edificio, sino un conjunto de construcciones con funciones muy diversas.⁴⁶ De esta forma, dentro del entorno han quedado los muelles localizados en paralelo al propio bien, las naves de depósito más próximas a él, el taller de vías y obras y el hospital, pero han sido excluidas el resto de las edificaciones que componen el conjunto, como los edificios que forman el poblado de Los Arañones, parte de las construcciones de explotación ferroviaria y las viviendas de los aduaneros. Es decir, en el expediente de declaración se maneja un concepto de bien basado en la idea del monumento aislado, sin entender que el patrimonio ferroviario (el patrimonio industrial) no puede desligarse ni del resto de las edificaciones que explican sus diversos usos y funciones ni del territorio en el que se asienta. Aquí es necesario recordar todo el trabajo paisajístico que se realiza para evitar los derrumbes de las laderas y garantizar la seguridad de lo allí levantado. No cabe duda de que la declaración en la categoría de monumento no responde a todas las necesidades de un edificio de estas características y debería haberse optado por otra, como por ejemplo la de conjunto histórico, que exprese los valores paisajísticos del conjunto además de los arquitectónicos que tiene la estación.

Por otro lado, en 1994⁴⁷ se creó el Consorcio Canfranc 2000 para la gestión del complejo ferroviario, que dejó de funcionar como tal en la década de los setenta, aunque el hotel se mantuvo en activo hasta 1984. A partir de ese año el deterioro del conjunto se acrecentó y, con el fin de detenerlo, el Ayuntamiento y el Ministerio de Fomento firmaron un primer convenio para la rehabilitación de la estación y su entorno. El primer concurso fue ganado por el proyecto básico de intervención de los arquitectos José María Valero y Ezequiel Usón. No obstante, y tras una larga disputa judicial,⁴⁸ el

⁴⁶ <http://www.boe.es/boe/dias/1999/04/13/pdfs/A13657-13674.pdf> [consulta: 28/4/2015].

⁴⁷ USÓN GUARDIOLA, Ezequiel, *op. cit.*; *Canfranc, el mito*, cit.

⁴⁸ Un relato de todos los acontecimientos, en <http://apudepa.blogia.com/2015/032602-la-estacion-de-canfranc.-cronograma-apudepa-2000-2015.php> [consulta: 28/4/2015]. Véase también BITRIÁN, Carlos, "APUDEPA. El patrimonio cultural en un espacio de consumo", <http://www.revistadepatrimonio.es/revistas/numero4/iniciativasciudadanas/articulo/articulo5.php> [consulta: 28/4/2015].

proyecto de remodelación que se ejecutó fue el del arquitecto José Manuel Pérez Latorre, aprobado por la Comisión Provincial de Patrimonio Cultural en septiembre de 2005. En líneas generales,⁴⁹ este proyecto consiste en ubicar en las alas norte y sur de la estación un hotel de alta gama; elevar la cubierta para alcanzar el número de habitaciones previsto, lo que supone desmontar el forjado metálico y sustituirlo por otro nuevo, abrir ventanas por encima del nivel de la mansarda y añadir una crestería como remate de la nueva cubierta; remodelar el vestíbulo central, donde se encuentran los elementos de distribución (escaleras y ascensores), con la necesidad de crear un nuevo forjado; sustituir las cristaleras transparentes de las puertas de acceso por vidrieras de colores; cerrar el perímetro de la marquesina en los frentes oriental y occidental; sustituir las columnas de fundición originales; dotar de mayor inclinación a las cubiertas; dar una nueva curvatura a las cúpulas, que han de tener un perfil más peraltado debido a la nueva altura de las alas laterales; y sustituir la pizarra del tejado por placas de cinc.

En definitiva, se somete al edificio a un vaciamiento casi integral que implica alterar su distribución interior y eliminar los detalles decorativos. Además se modifica el perfil exterior al elevar una planta más la altura y peraltar las cúpulas y, finalmente, se transforma la composición de los alzados al abrir una nueva línea de óculos en la parte superior, una crestería y un nuevo diseño en las columnas de fundición. Ante todos los cambios en el edificio que este proyecto implica, es necesario recordar que la Ley 3/1999, de 10 de marzo, señala en su artículo 34 que “En los bienes de interés cultural queda prohibida toda construcción que altere su carácter o perturbe su contemplación”.⁵⁰

A MODO DE CONCLUSIÓN: EL MUSEO DEL FERROCARRIL ARAGONÉS QUE NUNCA LLEGA

La estación de Canfranc y la de Caminreal en Zaragoza son el centro de una de las reivindicaciones museísticas históricas de la comunidad: el Museo del Ferrocarril de Aragón. Para este museo se han propuesto ubicaciones y se han mantenido reuniones, pero nada se ha hecho realidad a día de hoy. José Manuel Pérez Latorre redactó en julio de 2007 un anteproyecto de museo, que se ubicaría en el antiguo depósito de

⁴⁹ URGEL MASIP, Asunción, “Ocasiones perdidas en el patrimonio industrial aragonés o lo que pudo haber sido”, en M.^a Pilar BIEL IBÁÑEZ (coord.), M.^a Pilar BIEL IBÁÑEZ (coord.), *Jornadas Patrimonio Industrial y la Obra Pública*, Zaragoza, Gobierno de Aragón, 2007, pp. 75-101.

⁵⁰ <http://www.boe.es/boe/dias/1999/04/13/pdfs/A13657-13674.pdf> [consulta: 28/4/2015].

máquinas situado en las inmediaciones de la estación de Canfranc, pero la falta de fondos provocó la paralización de las obras de remodelación de la estación en 2010, el abandono del proyecto del hotel y, por lo tanto, también el del museo. Otra de las sedes propuestas para albergar el Museo del Ferrocarril de Aragón ha sido la nueva estación de Zaragoza-Delicias, inaugurada en 2003, en concreto el edificio de la vieja estación de Caminreal. El proyecto debía acoger la importante colección de vehículos ferroviarios de la Asociación Zaragozana de Amigos del Ferrocarril y Tranvías (Azafit). Nada más se ha sabido.

Los vaivenes del futuro museo son un ejemplo de la situación en la que se encuentra el patrimonio histórico ferroviario en Aragón. La Administración autonómica no desarrolla una política de tutela centrada en los valores de este patrimonio, y la Administración comarcal, apoyada por colectivos ciudadanos, es la que lleva a cabo iniciativas de salvamento *in extremis* gracias a las cuales se mantienen edificios históricos ferroviarios. No obstante, estas acciones son insuficientes y es necesario reclamar una actuación política que incluya la protección del paisaje ferroviario para ponerlo a disposición de los ciudadanos como parte de su historia y como recurso económico.