

Aportaciones metodológicas para un inventario patrimonial del legado ferroviario como base para un sistema territorial de patrimonio minero industrial en las comarcas de El Bierzo y Laciana (León, España)

Methodological contributions for a heritage inventory of the railway legacy as a basis for a territorial system of industrial mining heritage in the regions of El Bierzo and Laciana

Jorge Magaz Molina.
Universidad de Alcalá de Henares

Resumen

Se exponen las reflexiones realizadas con motivo del trabajo de inventariado patrimonial del legado ferroviario de las comarcas mieras del Bierzo y Laciana (León, España) integrado por los tramos locales de la línea de ancho ibérico de Palencia - A Coruña y la línea de ancho métrico Ponferrada-Villablino. Se explica la metodología desarrollada, orientada a definir una base de datos detallada en la que registrar los distintos elementos constitutivos de la infraestructura integrada en un paisaje industrial-minero, concretar su origen y grado de transformación, y caracterizar su situación actual y documentar las propuestas de reutilización patrimonial. Ofrece un análisis evolutivo de la instalación, y proporciona datos útiles para fases posteriores de selección y protección jurídica o planificación. El trabajo explica la estrategia de búsqueda y organización de información, fuentes manejadas, y desarrolla la estructuración de contenidos presentada en dos salidas: el inventario de bienes materiales e inmateriales identificados en el tramo estudiado, y un muestrario de tipos edificatorios desplegados en la línea.

Códigos JEL: L710, L920, R580, Z100

Palabras clave: arquitectura ferroviaria, archivo de empresa, inventario de patrimonio industrial, paisaje industrial

Abstract

We reflect here on the research carried out regarding the inventory of the railway legacy of Bierzo and Laciana mining regions (Leon, Spain) – integrated by local sections of the Iberian gauge lines of Palencia - La Coruña and Ponferrada - Villablino. The proposed method is explained, aimed at defining a detailed database in which to record the different elements of the infrastructure integrated in an industrial-mining landscape. Its degree of transformation along with its current situation were analyzed, and the proposals of patrimonial reuse were documented. An evolutionary analysis of the infrastructure was carried out to provide useful data for subsequent phases of selection, legal protection and strategic planning. This study lays out the search strategy and managed sources, and explains the content structure as a two-way path: the inventory of tangible and intangible assets on the section, and a sampling of building types deployed on the line.

Keywords: railway architecture, company archive, industrial heritage inventory, industrial landscape

JEL Codes: L710, L920, R580, Z100

Aportaciones metodológicas para un inventario patrimonial del legado ferroviario como base para un sistema territorial de patrimonio minero industrial en las comarcas de El Bierzo y Laciana (León, España)

[Fecha de recepción del original: 10/7/2020; versión definitiva: 1/12/2020]

Jorge Magaz Molina.
Universidad de Alcalá de Henares^ψ

Introducción¹

En este trabajo se publican los resultados presentados en la sesión previa del VIII Congreso de Historia Ferroviaria “*Na Ibéria ferroviária: arquitectura, materiais e usos para um registo patrimonial*”, celebrada en Entroncamento (Portugal) entre el 13 y el 15 de junio de 2019. Respondiendo a la convocatoria, que buscaba contribuciones metodológicas de inventariado sistemático de patrimonio ferroviario, se expusieron las estrategias planteadas en la investigación en curso sobre el legado ferroviario de las comarcas mineras del Bierzo y Laciana (León, España). A modo de síntesis, a continuación, se adelantan las fuentes y consideraciones manejadas para la elaboración de modelos de ficha de inventario integral con el que registrar los testimonios culturales ligados al legado ferroviario del área de estudio como estrategia para identificar los elementos constitutivos del paisaje industrial-minero.

Al menos en el Estado Español, la tarea de inventariado del legado ferroviario está mayormente incompleta y fragmentada (Martínez Corral, 2013, p. 35). Si bien existen distintas monografías sobre la arquitectura ferroviaria de las estaciones más importantes y de algunas líneas, y se han publicado inventarios sectoriales sobre túneles, puentes y poblados ferroviarios, el alcance general de los trabajos de inventariado patrimonial es limitado. A esta situación se suma además la disparidad de criterios de aquellos promovidos por las administraciones (Aguilar Civera, 1997, p. 121), que por lo general se han limitado a registrar los elementos históricos más

^ψ Contacto: jorge.magaz@edu.uah.es Escuela de Arquitectura. Universidad de Alcalá (despacho 5). Calle Santa Úrsula 8. 28801 Alcalá de Henares, Madrid, España.

¹ Este trabajo está enmarcado en el proyecto de investigación en curso: La imagen del Instituto Nacional de Industria en el territorio: cartografía y paisaje de la industria del Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades. Programa Estatal de Generación de Conocimiento y Fortalecimiento Científico I+D+i. Convocatoria 2018. Ref. PGC2018-095261-B-C22. Investigadora Principal: Ángeles Layuno Rosas. Agradezco a los evaluadores anónimos que han supervisado este trabajo y cuyas sugerencias han contribuido a mejorar la propuesta. Sincero agradecimiento también a los responsables de los archivos consultados.

representativos que se mantienen en pie, sin que, a menudo, se incluya una aproximación técnica al espacio ferroviario, el tramo en que se inscribe, o el conjunto de la línea.

Desde el marco operativo de la investigación sobre los conceptos *Arquitectura, patrimonio y paisaje*, el inventario, considerado un instrumento de gestión, constituye también una herramienta útil para el análisis cuantitativo y cualitativo de la práctica investigadora, pues, en sí mismo, es susceptible de conformar un primer nivel de conocimiento sobre los bienes que se describen. El marco esta mesa, “Metodología y herramientas para un inventario patrimonial”, ofrecía también margen para reflexionar sobre el papel actual del inventario de “patrimonio (arquitectónico) ferroviario”, sobre las estrategias de inventariado que se han desarrollado hasta ahora, objetivo(s) que se persigue(n) según se aplique una u otra metodología, y profundizar sobre las posibilidades que ofrecería un uso sistemático y coordinado del inventariado del legado ferroviario.

Un paso imprescindible para el ejercicio eficiente de la gestión del patrimonio cultural es conocer qué elementos son los que se tratan de gestionar, y al mismo tiempo disponer de una comprensión integral de su naturaleza y alcance. En este sentido, Myers (2016) señala que los inventarios constituyen una herramienta esencial para la gestión del patrimonio cultural en sus diversos aspectos, pues cuanto más se sepa de cada uno de los bienes, mayor preparación/preocupación habrá para cuidar de ellos. En Europa, desde la década de 1980 se han venido desarrollando sucesivos coloquios (Alsacia 1980, Granada 1985, Londres 1991, Nantes 1992, Estrasburgo 2001) a través de los cuales coordinar una metodología de inventariado patrimonial común (Pabois, 2003) y que ha tenido su reflejo en recomendaciones del Consejo de Europa. La dirección cultural de esta institución (2001, p. 21) apunta la pertinencia de realizar análisis precisos y objetivos que caractericen los diversos elementos del legado patrimonial de un territorio y faciliten las claves de su aportación al paisaje. Así, el inventario se ha demostrado un instrumento fundamental para la gestión cultural del territorio, pero además, para estados como Francia, el inventariado constituye también un declarado proceso de estudio del patrimonio (Art. 95 Ley 2004-809 2004/08/13).

Sin embargo, la eficacia de un inventario no sólo depende de su alcance y grado de detalle, también de su acceso público y de la contribución participativa que ofrezca en el registro y posterior selección de bienes catalogados o protegidos. Ese requerimiento participativo y democrático se halla expresado en el Convenio Europeo del Paisaje (Zoido Naranjo, 2004, p. 67) en relación al establecimiento de objetivos de calidad paisajística necesarios para la implementación de políticas públicas de paisaje. De esta forma, un inventario, más allá del censo administrativo, además de un registro más o menos detallado, reflejado en soporte cartográfico, debe trascender el ámbito académico y administrativo y constituir un documento accesible y útil para la ciudadanía. Como documento de referencia para la planificación e intervención,

debiera, a su vez, constituir una herramienta útil para reforzar los mecanismos democráticos y de control ciudadano sobre las acciones que desarrollan las administraciones. Pero en el caso particular del ferrocarril, en el que debe considerarse su dimensión supraterritorial, un inventariado sistemático de las infraestructuras ferroviarias desplegadas en las distintas líneas supondría un relevante instrumento de conocimiento histórico, técnico, arquitectónico y de la memoria social y del trabajo. En este sentido, cada estación o instalación ferroviaria tiene un valor dual: como parte de un sistema, y como bien de dimensión local; y por tanto, mantener o registrar solo una muestra parcial de las piezas de un sistema no constituye una representación adecuada, y supondría mantener una carencia en los registros de la historia regional o local (Walker, 1993, p. 32).

Para cumplir con estas premisas es preciso plantear el inventario como el registro resultante de un análisis histórico, social y patrimonial, diacrónico y a distintas escalas, a través del cual mostrar el impacto del despliegue del ferrocarril en el territorio en sus distintos tramos; debe reflejar la dispersión y el alcance de las instalaciones ferroviarias, su transformación a medida que evolucionó la tecnología, y fechar los periodos de ampliación u ocaso de las distintas instalaciones. Estos resultados permitirían evaluar el volumen del legado existente y perdido, y su grado de conservación.

La multiplicidad de escalas y tiempos que precisa el análisis del legado del ferrocarril hace especialmente pertinente el manejo de la noción de paisaje en detrimento de aproximaciones singulares fragmentarias, que, por otro lado, obvian las significativas relaciones con el entorno. En este sentido el cambio de paradigma en torno a la noción de “patrimonio” por el reconocimiento de las aproximaciones territoriales a este concepto ha venido acompañado de la incorporación de nuevas figuras de protección y planificación administrativas, como el “sistema de patrimonio territorial” andaluz (Mulero Mendigorri et al., 2011), o el “sistema territorial de patrimonio” de Castilla y León (PAHIS 2004-2012). Estas figuras se presentan como instrumentos orientados a ofrecer una gestión y ordenación unitaria de las redes de relaciones articuladas alrededor del legado patrimonial y el territorio, así como a facilitar su comprensión, puesta en valor y su entendimiento como recurso de desarrollo local a través de figuras de coordinación y políticas multiescalares (Zoido Naranjo, 2010-2, p. 214).

El *anteproyecto de Ley de Patrimonio Cultural de Castilla y León (28 de agosto de 2018, art. 61)* define los “sistemas territoriales de patrimonio” como figuras de gestión de unidades territoriales o conjuntos patrimoniales que precisan de la elaboración de estrategias comunes para el desarrollo de una gestión sostenible y coordinada del patrimonio cultural a través de un programa de actuaciones aprobado por la Junta de Castilla y León. Estos “sistemas territoriales de patrimonio” se conciben constituidos por los bienes incluidos en el llamado “Censo del Patrimonio Cultural de

Castilla y León”, que agrupa los BIC, Bienes Inventariados y aquellos “bienes integrantes del Patrimonio Cultural de Castilla y León documentados por la Administración”, con características comunes y vinculadas a un espacio físico o conceptual común. Si bien en Castilla y León todavía no se ha desarrollado la normativa para cumplir los requerimientos del Convenio Europeo del Paisaje ratificado por el Estado Español el 26 de noviembre de 2007 (BOE de 5/02/2008), y de momento tampoco ha tenido recorrido administrativo la figura del “sistema territorial de patrimonio”, sería de esperar que ambas regulaciones apoyaran su puesta en práctica sobre el ejercicio de labores detalladas de inventariado. Así, una ordenación territorial en clave de caracterización del paisaje, y articulada sobre “sistemas territoriales de patrimonio”, habría de requerir una metodología de inventario concreta y adaptada a las necesidades analíticas de cada conjunto y a las relaciones desplegadas en su entorno. En este sentido, para abordar la subrayada particularidad del ferrocarril de infraestructura territorial, algunos autores, como Lalana Soto & Santos y Ganges, han sugerido (Lalana Soto, 2016; Lalana Soto & Santos y Ganges, 2016) una aproximación metodológica multiescalar, e interesantes criterios a considerar a la hora de su catalogación, encaminados a evitar registros fragmentarios. Este planteamiento se ha intentado seguir para el desarrollo de este trabajo, que buscaba reconocer los indicadores necesarios para hacer del inventario de patrimonio ferroviario un soporte interpretativo del territorio. Además de los inventarios desarrollados en el área de estudio, de los que se hablará más adelante, para el desarrollo de este trabajo se tuvieron en cuenta los modelos de ficha planteadas en la Recomendación nº R(95)3 del Consejo de Europa, el inventario de patrimonio industrial y obra pública de Aragón (Biel Ibáñez, 2009), la base de datos del Patrimonio Inmueble de Andalucía, y las fichas del Inventario del Patrimonio Arquitectónico de Asturias.

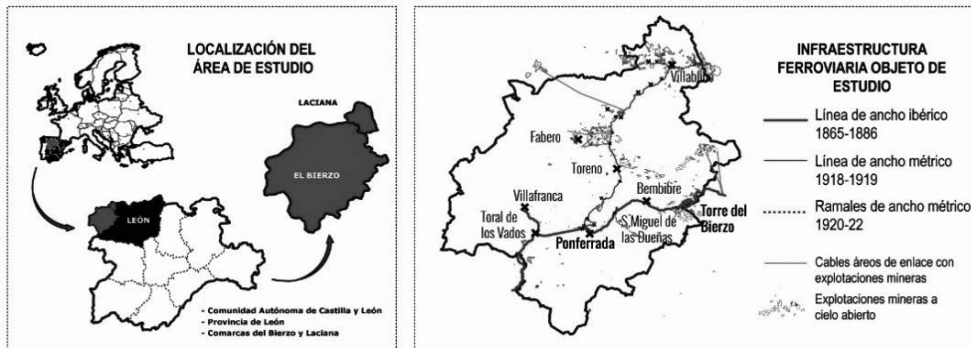
Una visión integral e integradora del patrimonio y paisaje ferroviario no puede pasar por alto su papel como contenedor de memoria social y del trabajo. Así, además de la definición material, se ha buscado documentar la dimensión inmaterial del ferrocarril. En este sentido, fuera de nuestro país resulta interesante la producción bibliográfica australiana sobre inventarios del patrimonio ferroviario, cuya particular significación, especialmente acerca de la historia del ferrocarril de Nueva Gales del Sur, animó el despliegue de un pormenorizado inventario acometido entre las décadas de 1980 y 1990 (Walker, 1993), y cuyos resultados constituyen la base para la labor rutinaria de actualización que se mantiene hasta nuestros días. La tesis de S. Sharp (Sharp, 1982) y sus trabajos posteriores (Sharp, 1984) adelantaron la base documental para el desarrollo del trabajo de campo acometido por Davies (Davies, 1988) y Walker (Walker, 1993, p. 33). El marco actual de análisis, postcolonial y feminista, exige trascender de la descripción morfo-cronológica para considerar también un estudio crítico que atienda a nociones de clase, etnia, racialidad y género; y se preocupe asimismo de los eventos cotidianos y conflictos, a partir del cual registrar nuevas geografías, recursos interpretativos y lugares de memoria, con el fin de equilibrar los significados atribuidos al legado patrimonial, y reflejar un acervo cultural

representativo, diverso y democrático. En este sentido, cabe inscribir el trabajo de L. Taksa sobre los Talleres de Everlight Railways en Sydney (Taksa, 1999, 2019) o Paisley (Paisley, 1977), que han subrayado cómo la dimensión social del patrimonio industrial no sólo se restringe a la memoria de los trabajadores y sus familias, la cultura empresarial o las relaciones funcionales del sector industrial.

Sobre la aproximación al paisaje que puede hacerse en los registros de bienes ferroviarios se ha tenido en cuenta el análisis paisajístico de las estructuras ferroviarias chilenas publicado por Bisbal Grandal et al. (2018), y el trabajo de Llano-Castresana et al. (2013). Éste último apunta modelos de estudio para el registro y valorización del legado ferroviario, considerando la dimensión paisajística y el valor social de los distintos inmuebles como recursos para el desarrollo local. En este sentido, planteaba la pertinencia de proceder con análisis diagnósticos a partir de inventarios actualizados y digitalizados, y sugería modelos de registro y valorización del legado ferroviario considerando la dimensión paisajística y su valor social como recursos para el desarrollo local. También se consultó la propuesta metodológica de análisis e inventariado del legado ferroviario vasco mediante GIS de Eizaguirre-Iribar et al. (2017).

Con este contexto, la aproximación a la elaboración de un inventario de patrimonio arquitectónico ferroviario para las comarcas leonesas de El Bierzo y Laciana (León, España), que se desarrolla en el marco de la investigación doctoral en curso, partía de las siguientes cuestiones previas que se trataban de responder: ante el escenario de la reconversión minero-industrial, el legado ferroviario, entendido como un conjunto multidimensional de naturaleza material e inmaterial, ¿podría ser susceptible de constituir, con una adecuada identificación y gestión, el elemento vertebrador de un “sistema territorial de patrimonio”, alrededor del cual proponer alternativas de desarrollo local y reconstruir las relaciones de pertenencia en aquellos territorios donde el ferrocarril tuvo un papel protagonista como infraestructura dinamizadora y organizadora del/los proceso/s de industrialización? ¿Qué aspectos sería conveniente considerar a la hora de realizar un inventario como instrumento de soporte?

Figura 1.
Localización del área y elementos de estudio.



Fuente: elaboración propia.

Metodología y fuentes

Este trabajo de inventariado del legado ferroviario de las comarcas mineras del El Bierzo y Laciiana no buscaba tanto identificar y seleccionar elementos de valor arquitectónico singular, como sí realizar un estudio previo de identificación del grueso de los elementos que conforman la instalación y concretar su estado de conservación. De acuerdo con la clasificación planteada en *Orientations pour l'inventaire et la documentation du patrimoine culturel* del Consejo de Europa (2001, p. 28), esta propuesta responde como un “inventario temático”, pudiendo servir de base para un análisis evolutivo sobre la instalación, y proporcionar datos útiles para fases posteriores de selección y protección jurídica y planificación. Este objetivo difiere del planteamiento habitual de los inventarios de patrimonio promovidos desde las administraciones públicas españolas que, a menudo, con el fin de reducir el volumen de registros, introducen criterios previos de significación y antigüedad (Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2016, p. 35). Frecuentemente estos “inventarios selectivos” de piezas singulares tienen la vista puesta en la eventual asignación posterior de figuras de protección legal, por lo que incluso para su elaboración se limita por contrato el número de elementos inventariados, lo que implica una pérdida de precisión del documento.

La metodología de trabajo seguida plantea un acercamiento dual en varias fases: el estudio de las instalaciones desplegadas en la línea y sus características tipológicas, y el registro de los elementos conservados y enclaves de memoria.

Después de un reconocimiento del área de trabajo se planteó, como requisito previo, la identificación de fuentes. Se procedió a la recopilación de bibliografía, antecedentes y datos espaciales y la localización de fuentes primarias. En esta fase se contempló la consulta de los inventarios realizados hasta la fecha en materia de

patrimonio industrial y/o ferroviario por distintas instituciones y agentes. A partir de la documentación manejada, se han podido identificar y contrastar las fórmulas de inventariado empleadas, así como adelantar un censo previo de los “bienes documentados” por la administración y reconocer tipos edificatorios frecuentes. En paralelo, se procedió a avanzar en una caracterización paisajística del territorio atravesado por el ferrocarril.

La localización en distintos archivos de los proyectos ejecutados y las planimetrías originales de los distintos tipos edificatorios desplegados resultó fundamental para situarlos cronológicamente y reconocer las modificaciones introducidas. Han resultado especialmente útiles los expedientes, minutas y fichas catastrales conservados en el Archivo Histórico Provincial de León, los proyectos de las compañías ferroviarias custodiados en el Archivo General de la Administración, así como la documentación de la S.A. Minero Siderúrgica de Ponferrada conservada por Coto Minero Cantábrico. También se consultaron los fondos del Archivo de la Fundación de Ferrocarriles Españoles, el Archivo Municipal de Ponferrada, el Depósito de la Secretaría Municipal de Fabero, el Archivo Histórico de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales SEPI y el Archivo Central de Fomento. La comprobación de los registros catastrales históricos permitió localizar numerosas construcciones menores adscritas al espacio ferroviario que carecían de registro.

Las fuentes secundarias han sido diversas: revistas como *Obras Públicas* o *Ingeniería y construcción*, boletines oficiales, diarios y semanarios aportaron las vicisitudes de la instalación; ilustraciones, grabados, colecciones de fotografía histórica, cartografía y planimetría histórica documentan el grado de ejecución de los proyectos localizados; y los vuelos aéreos y las series de ortofotos de organismos oficiales resultan especialmente útiles para determinar la evolución y pérdidas de los elementos presentes en los distintos tramos durante los últimos 70 años. El trabajo de campo y la consulta de reseñas recientes en medios de comunicación han permitido conocer el estado de conservación, amenazas u oportunidades de los distintos bienes, o reconocer características constructivas particulares. Las visitas a los distintos enclaves han permitido identificar sitios singulares del sistema ferroviario y recabar datos para la caracterización paisajística del entorno de cada uno de los bienes registrados. Se han consultado los inventarios de patrimonio Industrial de la Dirección de Patrimonio de la Consejería de Cultura de Castilla y León, los catálogos de inmuebles protegidos en los PGOU, así como otros inventarios que han sido objeto de publicación y se citan oportunamente.

El registro de los bienes identificados se ha realizado siguiendo el marco metodológico planteado por Lalana Soto & Santos y Ganges (2013), buscando la agrupación funcional de los elementos en conjuntos locales que permitiera una interpretación del sistema socio-técnico del ferrocarril. Los datos son recopilados, por su línea de ferrocarril, en una tabla, asociados a municipios y localidades, y agrupados

por los tramos históricos y subtramos definidos por el carácter paisajístico del entorno. El conjunto de la línea, tramos y subtramos, que conforman el eje articulador, se incluyen como obra pública con entidad propia susceptible de valorar. Los datos recogidos se refieren a fechas de proyecto, ejecución y modificaciones; categoría funcional, promotores, titularidad, referencia catastral, materialidad constructiva, estado de conservación, proyectos de reutilización planteados, las medidas a considerar para su preservación completa o parcial, grado de protección, inventarios previos en los que aparece registrado, fuentes documentales, bibliográficas y reseñas periodísticas, apuntes de memoria oral, relaciones funcionales y paisajísticas con el entorno, elementos o piezas ligadas a las instalaciones ferroviarias, referencias a los proyectos e imágenes localizadas. Como se ha apuntado, para un mejor conocimiento de las características de la línea, gracias a las fuentes documentales manejadas, el registro del legado ferroviario preservado se completa con la identificación de aquellos elementos demolidos y su emplazamiento original. Con el fin de documentar una geografía inmaterial, se inscriben aspectos ligados a espacios de memoria del trabajo, el rol de las mujeres en la construcción y explotación ferroviaria, enclaves de conflicto, y catástrofes ferroviarias como la del Túnel nº 20 de Torre del Bierzo.

Los elementos inventariados se organizan en tablas, con carpetas de imágenes y documentos asociados, numerados. Los elementos registrados son geolocalizados y representados en una cartografía común a la línea. Las fichas reflejan la espacialización del elemento con las piezas del conjunto en el que se encuentre agrupado. Instrumentos de GIS permiten reconocer la evolución en el tiempo y en el espacio de los enclaves ferroviarios y su entorno. Para ello se recurre a cartografías históricas y ortofotografías, a través de las que también se identifican las relaciones funcionales a distintas escalas. En la medida de lo posible se busca poner en relación con el ferrocarril los sistemas de producción fabril, o extracción y transformación minera a los que el ferrocarril daba servicio. Cada uno de los emplazamientos dispone de una breve caracterización del paisaje del entorno en la actualidad, y en origen. La organización de la información recabada está orientada a generar dos documentos de resultados de los que se hablará más adelante: el inventario de bienes materiales e inmateriales identificados en la línea; y un muestrario de tipos edificatorios desplegados en la línea.

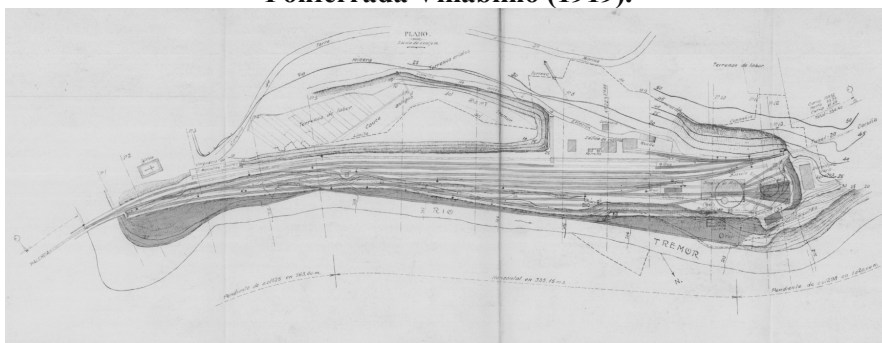
Interés y características de la información

A fin de disponer de una relación detallada de los bienes que integran e integraron la infraestructura ferroviaria y explique su relación en el tiempo con la minería y la industria, se estableció como premisa un registro exhaustivo, incluyendo no sólo los elementos integrantes del espacio de trabajo y vida del ferrocarril, también aquellas instalaciones de intercambio y conexión con espacios productivos mineros e industriales (apartaderos, tolvas, cargaderos, muelles, etc.), o enclaves ligados funcional o socialmente a la memoria ferroviaria. La valorización arquitectónica,

técnica, o histórica se introduce en la hoja de cálculo, sin que una predecible escasa consideración patrimonial sea un motivo para su exclusión a priori.

Si bien el trabajo de inventario sistemático se restringe a la definición de los elementos asociados a la línea de Ponferrada - Villablino y sus dos ramales en Laciaña y los tramos locales de la línea de ancho ibérico Palencia - A Coruña y su ramal Toral - Villafranca del Bierzo; el estudio tipológico que se desarrolla a través del documento del Muestrario Tipológico, al estar circunscrito a un estudio con perspectiva arquitectónica, ha precisado considerar los distintos tipos edificatorios presentes en el conjunto de la línea Palencia – A Coruña, y obras acometidas por las mismas compañías o sus técnicos en otros territorios. Y es que a la hora de abordar el inventario de la arquitectura ferroviaria no se puede pasar por alto el despliegue sucesivo de tipos arquitectónicos seriados según la jerarquía y función dentro del sistema ferroviario. La consulta de las fuentes documentales permite disponer de una base sólida de información con la que definir una cronología, identificar los autores o supervisores de los proyectos, reconocer otros actores implicados, y esbozar la evolución e influencias de la infraestructura ferroviaria y los hechos que rodearon estas instalaciones. Además, la revisión documental ofrece una oportunidad para corroborar y corregir datos, tal vez manidos y no siempre sostenidos sobre citas de fuentes históricas. El análisis comparativo de planimetrías, proyectos y fotografía histórica (Figuras 1 y 2) permite fijar una cronología exacta de hechos, reconocer cambios de usos, identificar la progresiva mejora de los servicios prestados en las distintas instalaciones, conocer las diferencias entre el proyecto previsto y el ejecutado, así como comparar el avance del deterioro de las instalaciones.

Figura 2.
Proyecto de ampliación de Caminos de Hierro del Norte de España de la estación de Torre del Bierzo con motivo de la construcción del ferrocarril de Ponferrada Villablino (1919).



Fuente: Ministerio de Cultura. Archivo General de la Administración (4)104 25/10774

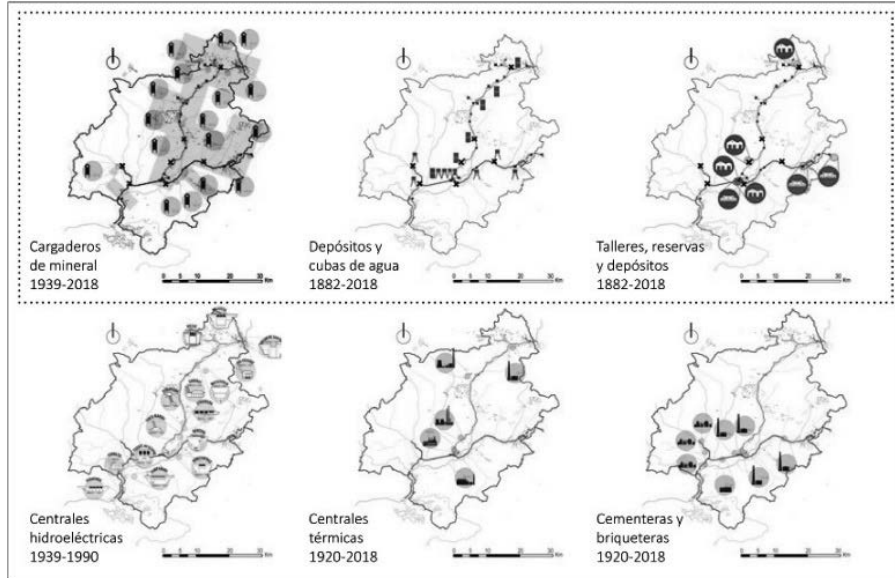
Figura 3.
Esquema del conjunto de la estación de Torre del Bierzo en 1946, y su conexión con el plano inclinado y la vía de enlace de *Minas de Antracita de Torre, Campomanes, Solís y Cía*



Fuente: Archivo Histórico Provincial. Elaboración propia sobre Vuelo Americano 1945-46. Fototeca Digital scne.es

Además, a través de esta tarea documental se ha podido identificar, el importante papel que desde principios del siglo XX jugó el ferrocarril en el desarrollo de la minería del carbón en la cuenca del Bierzo y Laciana, y posteriormente en la industria y las obras públicas hidroeléctricas acometidas en la comarca. Estos aspectos deben destacarse en los distintos registros del inventario, a fin de individualizar en cada ficha las relaciones funcionales identificadas. En este sentido, la consulta de expedientes de autorización, o las minutas entre empresas y administraciones permiten registrar e identificar instalaciones mineras, cargaderos o fábricas estrechamente relacionadas, o directamente integradas, con la infraestructura ferroviaria. El desarrollo del sector minero, por otro lado, se ha identificado como el motivo de las mejoras y transformaciones acometidas en el tramo berciano de la línea de ancho ibérico a partir de 1918: desde la reforma de las reservas de tracción en Brañuelas y Torre del Bierzo (Figura 1) a la sustitución de puentes metálicos inmediatamente después de la guerra Civil, o la ampliación de la estación de Ponferrada, etc. La pérdida de importancia del ferrocarril en el transporte de hierro y carbón en la línea Palencia-A Coruña a partir de los años 1970 explica por otro lado, el rápido abandono de numerosas instalaciones y el declive industrial de las áreas ferroviarias.

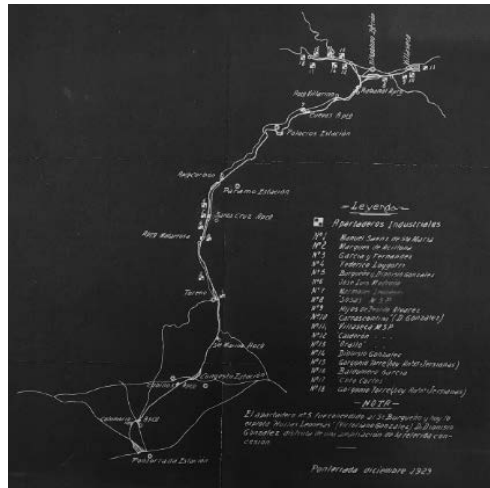
Figura 4.
Esquema de distribución sectorizada de elementos ferroviarios (arriba) y
enclaves industriales (abajo) sobre las líneas de ferrocarril del Bierzo y Laciana.



Fuente: Elaboración propia.

La colección documental de la Oficina Técnica de la S.A. Minero Siderúrgica de Ponferrada (MSP) constituye un fondo documental de empresa con gran importancia para el conocimiento de la línea Ponferrada-Villablino, por haber sido la concesionaria de la línea hasta 2013. Conservado por la Sociedad Coto Minero Cantábrico (CMC), ofrece una inexplorada fuente de datos que explican el desarrollo de la minería y la industria en el valle del Sil, así como el propio modelo económico capitalista del Estado español a lo largo del siglo XX, desde el funcionamiento, organización y materialización de los proyectos de la empresa, a las influencias internacionales y relaciones comerciales que desplegó MSP. Es importante aclarar que el archivo de MSP conservado por CMC es fragmentario, y sólo incluye algunas secciones de la empresa histórica, entre las que se encuentra todo lo relativo al área técnica, más documentación reciente de CMC. Pero, respecto al sistema ferroviario sobre el que MSP sustentó su desarrollo empresarial, sólo se han podido localizar legajos sueltos, no habiéndose encontrado hasta ahora el fondo completo de la sección de ferrocarriles, cuyo destino es desconocido.

Figura 5.
Plano de comunicaciones del Valle del Sil e infraestructura ferroviaria de MSP
con la relación de estaciones, apeaderos y apartaderos industriales 1929



Fuente: Archivo Técnico de CMC.

También las autorizaciones administrativas de suministro eléctrico a las estaciones, o los registros catastrales constituyen fuentes útiles para perfilar el espacio ferroviario y sus elementos. Esta documentación permite completar e ilustrar los distintos registros, y reconocer relaciones funcionales, tecnológicas y sociales con las que enriquecer el contenido de las fichas, e identificar elementos que de otra manera hubieran pasado desapercibidos. Así, en paralelo al análisis de la documentación histórica, se elabora una relación de entradas de archivo y se numera la planimetría, cuya referencia se incluye en las entradas correspondientes de las fichas de inventario, completadas, a su vez con los datos extraídos de estos documentos.

En lo que se refieren a la revisión de los trabajos de documentación administrativa, las primeras aportaciones al estudio del legado industrial-ferroviario han quedado recogidas en su mayor parte en los trabajos de inventariado desarrollados entre 2006 y 2011 por encargo de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León (JCyL) (*Inventario de patrimonio industrial Provincial de León*, 2011) y de la Fundación Ciudad de la Energía-CIUDEN (*Inventario de patrimonio industrial del Bierzo y Laciana*, 2009). Por otra parte, los catálogos y ordenanzas de protección de los PGOU no suelen mostrar igual grado de sensibilidad. Como se ha señalado, los Inventarios de Puentes y Túneles editados por la Fundación de Ferrocarriles Españoles constituyen fuentes relevantes, aunque la escala de estudio no alcanza obras de fábrica menores.

Los inventarios de la Junta de Castilla y León y de la CIUDEN lamentablemente no son fácilmente accesibles. El alcance de los contenidos no es especialmente extenso ni referenciado sobre fuentes documentales primarias, y tampoco se identifican registros sistemáticos de los elementos integrados en el espacio de las estaciones. En muchos casos el contenido de las fichas cabría enmarcarlo en un censo de bienes o conjuntos. Sobre el inventario de la Junta de Castilla y León cabe señalar, que, a diferencia de otras CCAA, plantea la inclusión de la Infraestructura Ferroviaria como subtipología del Patrimonio Industrial, y no como una entidad patrimonial independiente registrada como Obra Pública. Este inventario incluye una ficha unitaria para cada línea, con los registros adscritos a cada una de ellas, agrupados por municipios y localidades. Pese a la propuesta prometedora de inventariado planteado en Castilla y León (Benito del Pozo, 2009, p. 185), en los registros consultados se echa en falta una representación planimétrica de los elementos identificados y su traslado a GIS. Como novedad, este inventario destaca la inclusión de categorías complementarias a las habituales estaciones, apeaderos o puentes, como son la “traza y obras de paso del ferrocarril en los montes de León”, la “estación del cable aéreo de Tormaleo”, talleres y subestaciones eléctricas, reconociendo así singularidades en la línea. Si bien se incluyen varias fábricas que, como la ovoides de Bembibre, deberían ser entendidas como dependientes del conjunto funcional ferroviario, no parece reconocerse de la lectura de las fichas una relación directa del ferrocarril con la industria del carbón. Por tanto, el alcance de las relaciones funcionales registradas en el inventario de la Junta de Castilla y León tiene un ámbito limitado. Aunque las fichas recogen el epígrafe de “relaciones funcionales entre varios elementos”, éstas parecen restringirse a relaciones entre el mismo sector productivo, ya fuera ferroviario, minero o industrial, echándose en falta referencias entre sectores. Además de estos documentos, la consulta de los Informes o *Estudio de recursos endógenos* elaborados en las últimas dos décadas en los distintos municipios pueden constituir interesantes fuentes para conocer los aprovechamientos culturales previstos para las distintas instalaciones.

No se ha podido considerar para esta publicación documentos como “*Definición Física y Jurídica de los bienes afectos a la línea Ponferrada-Villablino*”, encargado en 2017 por la Consejería de Fomento para la desafección de la citada línea; ni el inventario de puentes históricos y singulares de la provincia de León, encargado en 2010 por la Consejería de Cultura. El “*Estudio de viabilidad técnica y jurídica para uso turístico del tren de Ponferrada a Villablino*” únicamente aporta la relación de puentes y túneles de la instalación en uso hasta 2013. Sectorial y carente de aportación metodológica o de contenidos, se puede considerar el “Catálogo” elaborado en 2018 por UGT-Castilla y León para el estudio “*Turismo Industrial en Castilla y León: potencial segunda oportunidad para áreas industriales mineras en declive*”.

Todos estos trabajos aportan una información más o menos valiosa, que se ha pretendido completar también con aspectos relativos a la memoria social y del trabajo.

Lugares cotidianos y de participación femenina, espacios de paso de personajes célebres y efemérides, enclaves de accidentes y conflictos que acaecieran en torno a la infraestructura ferroviaria o los escenarios de la represión del cuerpo de ferroviarios, integran la memoria inmaterial de la línea, que como la memoria local oral merece considerarse en los trabajos de inventariado.

Estrategias de organización de la información

Por lo general, las campañas de inventariado del legado industrial acometidas desde las administraciones públicas, más o menos detalladas, más o menos sensibles a una aproximación etnológica o social, o preocupadas por la dimensión paisajística, han trabajado sobre un formulario de registro general, común a todos los bienes de patrimonio industrial. En el caso de la Ficha de “Inventario del patrimonio minero y ferroviario de Sierra Morena” realizado por Eiffel Lab², si bien ofrece una ficha común, incluye entradas particulares relativas a las características de las líneas de ferrocarril. Aunque esta fórmula puede resultar útil para un muestreo general, resulta poco eficaz para abordar los conjuntos de estaciones compuestos por múltiples elementos, o para un registro detallado de elementos de muy distinta tipología (trazados de vías, edificios, puentes, vallados, mecanismos, señalética, etc.), o para apuntar las diferencias particulares reconocibles en los inmuebles distribuidos en un tramo de línea, donde, con frecuencia, se localizarán tipos edificatorios comunes. Bajo esta premisa, se concluyó conveniente plantear una organización diferenciada de la información a partir de fichas sectoriales de los distintos tipos edificatorios o elementos a analizar, y que componen el sistema ferroviario (edificios, obras de fábrica, señalética, mecanismos, etc.). Así, por un lado, se ha trabajado en la definición de las fichas del muestrario de los tipos edificatorios localizados en la documentación histórica, y por otro, la definición de las fichas del inventario y en el registro de bienes construidos. Tenemos, por tanto:

- Un muestrario de soluciones arquitectónicas de los distintos tramos históricos y compañías, que permite identificar las características constructivas y compositivas de cada tipo edificado desplegado, el nombre de los responsables técnicos de las propuestas, y posibilita distinguir los cambios técnicos y funcionales. Un muestrario de tipos arquitectónicos de tramos y compañías permitiría identificar préstamos entre distintas líneas, empresas o autores, pero, sobre todo, aportaría una base de trabajo general para estudiar los cambios introducidos en los distintos edificios ejecutados.
- Por otro lado, se halla el inventario de arquitectura ferroviaria, que ofrece un registro del estado e imagen actual de los distintos tipos edificatorios desplegados en la línea, y sus particularidades locales, urbanas y paisajísticas. El inventario de arquitectura ferroviaria ofrece una aproximación local al estado de conservación actual de cada edificio. A través del inventario eventualmente se podría reconocer aspectos cualitativos y cuantitativos como el número de

²Consultable en: http://minasdesierramorena.es/wp-content/uploads/ficha_recogida_datos2.pdf

soluciones comunes desplegadas, las modificaciones frecuentes asociadas a la línea o a un periodo histórico, adaptaciones particulares; pero también puede ayudar a distinguir los agentes motores de transformación de carácter técnico, social o funcional y su dispersión.

A partir del trabajo de Sharp (1982, 1984) se elaboró el cuadro siguiente que recoge la relación de elementos considerados para su inventariado y estudio tipológico:

Tabla 1.
Lista de edificios e instalaciones ferroviarias a considerar en un inventario

ELEMENTOS DEL SISTEMA FERROVIARIO Y TIPOS EDIFICATORIOS ORGANIZADOS TEMÁTICAMENTE PARA SU ESTUDIO TIPOLOGICO
<ul style="list-style-type: none"> • Casetas de enclavamiento; casillas de guardagujas; casillas de guardesas; caseta de paso a nivel; toperas, báscula ferroviaria y garitas de pesado • Puentes, túneles, y obras de fábrica (alcantarillas, muros de contención, pontones, etc.) • Muelles de mercancías, marquesinas y cobertizos, almacenes o muelles cubiertos, silos, corrales de ganado para transporte ferroviario, cargaderos de mineral, gasómetros • Oficinas y alojamientos del personal ferroviario: casas, dormitorios, bloques de viviendas, etc. • Cocheras de vagones y locomotoras; reservas o depósitos; talleres ferroviarios; fraguas; arenero y lampistería; depósitos de carbón y briquetas; instalaciones de fuel; puentes giratorios o placas • Embalses de suministro de agua; estación de bombeo; depósitos, cubas o tanques de agua; aguada • Subestación eléctrica para tracción ferroviaria; catenaria y líneas de postes; bancos de carga eléctrica • Líneas de postes de telégrafo o teléfono • Vallados y puertas de acceso; edificios de viajeros; apeaderos; fondas; oficinas de paquetería; escaleras; rampas peatonales; pasos elevados peatonales; andenes
OTROS ELEMENTOS DEL PAISAJE FERROVIARIO A CONSIDERAR EN EL ESTUDIO
<p>Trazados ferroviarios; playa de vías para maniobras, carga de mercancías, formación de trenes; triángulos de giro; grúas de material móvil o tracción y mercancías; postes de gálibo</p> <p>Patios de carruajes o mercancías; acabados de pavimentación</p> <p>Jardines y arbolado</p> <p>Luminarias; señalización ferroviaria; señalética lumínica; relojes; básculas de equipajes; cartelera;</p> <p>Control de Tráfico Centralizado</p>

Fuente: elaboración propia a partir de Sharp (1984).

Del trabajo de archivo e investigación documental se están obteniendo interesantes resultados que se organizan, mediante tablas de datos en las que se relacionan, los elementos integrantes, complementarios o dependientes de la infraestructura ferroviaria. Estos contenidos, tras un análisis sistemático, tienen salida en forma de ficha de inventario y/o del muestrario. La organización de contenidos se realiza mediante un programa de hojas de cálculo con la que se elabora una tabla en la que se combinan entradas numéricas (coordinadas, fechas, dimensiones, contabilización de piezas, etc.), y entradas de texto y reseñas. Esta opción ofrece una solución agregativa, que permite introducir sucesivos registros o nuevas características a las entradas existentes, así como realizar cálculos de datos comunes.

Como se ha apuntado, la información se organiza en niveles progresivos de detalle: desde la escala territorial de la línea, pasando por secciones de estudio agrupadas por tramos históricos, o subtramos asociados a aspectos paisajísticos, conjuntos funcionales, y la ficha del edificio/elemento singular relacionado con la entrada correspondiente del Muestrario Tipológico. Los distintos niveles de información se acompañan de referencias bibliográficas, documentales, colecciones fotográficas históricas, y las referencias de los inventarios previos en los que pueden reseñarse las distintas piezas.

A través de cada uno de los registros del inventario se busca concretar la localización de cada conjunto o pieza, definir el origen y transformaciones, aproximar una adscripción cronológica, aportar una caracterización paisajística del entorno; proporcionar una caracterización morfológica y constructiva, aproximar las relaciones funcionales que despliega con su entorno u otras instalaciones productivas de carácter industrial, minero u obras públicas; esbozar el estado de conservación y las causas del deterioro, apuntar eventuales usos alternativos que garanticen su preservación, evaluar el atractivo turístico, y recoger propuestas e iniciativas previas de reutilización.

Las diferentes escalas de trabajo y la representación de elementos aislados de pequeño tamaño suponen retos considerables a la hora de perfilar la sistematización del inventariado. Asimismo, se ha planteado como un recurso útil y complementario el traslado de los datos a un programa SIG de código abierto como QGIS, sobre el que georreferenciar los elementos registrados. El objetivo es proponer una representación gráfica multiescalar de los datos espaciales recabados, a través de la cual poner en relación las instalaciones ferroviarias inventariadas con otros elementos del paisaje inmediato.

Esta herramienta ofrece múltiples posibilidades en cuanto a organización y representación de contenidos; sin embargo, presenta ciertas limitaciones en cuanto al acceso universal planteado al principio del trabajo, dada la complejidad de los programas informáticos. En este sentido, uno de los principales retos identificados

durante el desarrollo del trabajo está siendo el referido a la salida gráfica de los resultados. Más allá de la creación de una tabla de datos unitaria, fácilmente accesible a través de un programa de hojas de cálculo, las soluciones de presentación o el posible traslado hacia otros soportes de visualización de datos plantea varias dudas. En este sentido, entre los retos que se refieren a la presentación de datos, soportes y soluciones que precisan mayor reflexión cabrían citarse: los tiempos requeridos para integrar los datos en una extensión interoperable, la dedicación para maquetar los resultados como un documento estático imprimible en papel; el plazo de vigencia o costes que a la larga puedan tener soportes en red como instamaps, Google maps y Google Earth; y los requisitos técnicos para ofrecer su consulta pública y una experiencia de usuario participativa compatible con la actualización rigurosa de los contenidos.

Resultados

Como se ha apuntado anteriormente, una detallada investigación documental se demuestra fundamental para el conocimiento de las características de las líneas e instalaciones ferroviarias, así como para la labor de inventariado. Sobre el caso concreto de las líneas objeto de este trabajo, el estudio documental ha aportado interesantes hallazgos que ofrecen nuevas lecturas históricas y arquitectónicas de estas infraestructuras ferroviarias, a la vez que permiten fijar relaciones más complejas con los centros productivos sobre las que articular un discurso vertebrador del territorio.

El muestrario tipológico se identifica como el primero de los resultados obtenidos del manejo y estudio de la documentación histórica. Aporta numerosos datos descriptivos, por lo que sirve como instrumento para comparar las características arquitectónicas con otras obras del entorno, iniciativas de la misma compañía o las similitudes y diferencias formales y simbólicas con otras experiencias ferroviarias. Y sobre todo aporta múltiples posibilidades de análisis futuros. Pero, por otro lado, para continuar con el correcto desarrollo del inventario se hace necesario reflexionar sobre la conveniencia de las estrategias que deben seguirse en la clasificación y registro del legado edificado ferroviario. Como se ha apuntado, se hace necesario identificar la composición y las funciones de cada elemento dentro del sistema ferroviario, y reconocerlo dentro de una “solución de catálogo” común a la línea o compañía. Las características constructivas y recursos ornamentales conservados adquieren relevancia en su dimensión local o regional, donde entran en juego la disponibilidad de materiales de construcción y las alteraciones introducidas en el proyecto primitivo. La integración de la dimensión paisajística y las relaciones con el entorno inmediato se reconoce como aspecto clave para plantear aproximaciones urbanas, territoriales o regionales.

Más allá del estudio arquitectónico o histórico, la delimitación física de las piezas que componen la infraestructura ferroviaria plantea a menudo dificultades burocráticas a la hora de adscribirles una referencia catastral común, como apuntan

Lalana Soto & Santos y Ganges (2016, p. 5). Caso particular es el tramo de Villablino-Cubillos, que tras finalizar el procedimiento de desafección y patrimonialización de la línea presenta referencias catastrales comunes.

Del inventario, planteado como una herramienta de diagnóstico, gestión y planificación cultural, se espera obtener como resultado final: datos suficientes para definir los antecedentes históricos de los conjuntos funcionales más relevantes de la infraestructura ferroviaria; elementos suficientes para proceder a la valoración de la línea y sus elementos; identificación y localización de los hitos más representativos; una aproximación al estado de la edificación; una relación de medidas urgentes para la conservación de los bienes amenazados; una relación de los usos existentes y potenciales; la lista de elementos protegidos en algún grado por las distintas normativas. En este sentido, el inventario podría aportar información útil para repensar el planeamiento vigente, potenciales intervenciones o fijar elementos a conservar, barajar usos alternativos o considerar el potencial turístico de las piezas.

Se hace evidente que la realización de un inventario exhaustivo, que sirva de instrumento de estudio y análisis, requiere un conocimiento del territorio y una minuciosa investigación de la documentación disponible. Los resultados de esta tarea, sin embargo, son susceptibles de constituir un soporte firme para proceder con una labor de selección rigurosa y la eventual aplicación de figuras protección. Así mismo, constituiría una base de información sólida sobre la que articular herramientas de gestión o planificación posteriores. En este sentido la identificación de relaciones funcionales en torno a la infraestructura del ferrocarril permite construir un discurso riguroso sobre la configuración de la modernidad, y a la vez identificar una red de potenciales recursos culturales sobre los que articular el sistema territorial de patrimonio.

Referencias bibliográficas

- Aguilar Civera, Inmaculada, 1997. “El patrimonio arquitectónico industrial. Una reflexión a partir de la actividad valenciana”, PH, Boletín de Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico, 21: 118-124.
- Benito del Pozo, Paz, 2009. “Herramientas para intervenir en el patrimonio: el inventario de patrimonio industrial de Castilla y León”, Polígonos-Revista de Geografía, 19: 81-191.
- Biel Ibáñez, Pilar, 2009. Inventario del patrimonio industrial y la obra pública de Aragón 2004-2009. Zaragoza, Gobierno de Aragón.
- Bisbal Granda, Ignacio, Anais Loubiès, Françoise, & Moraga Herrera, Nicolás, 2018. “Landscape analysis of railway structures in heritage assessment: bridges on the Victoria-Temuco railway line”, *Abitare la Terra - Rivista di geoarchitettura*: 46-47.

- Davies, Paul, 1988. *Assessment of the significance of railway structures and places in New South Wales*. Sydney, National Trust of Australia.
- Eizaguirre-Iribar, Arritokieta, Lauren Etxepare Igñiz, y Rufino Hernández-Minguillón, 2017. “The analysis of disused railway lines as complex systems: GIS-based inventory and comprehensive analysis method”, *International Journal of Sustainable Development and Planning*, 12-6: 1018-1031.
- Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2016. *Plan de identificación, protección y puesta en valor del patrimonio histórico cultural ferroviario*. Madrid. Gerencia de Protección de Bienes Histórico-Ferrovianos y Trenes Históricos.
- Lalana Soto, José Luis, 2016. “Peculiaridades del patrimonio ferroviario y su presencia en la Lista del Patrimonio Mundial”, *Mirada Ferroviaria*, 27: 5-27.
- Lalana Soto, José Luís, y Luis Santos y Ganges, 2016. “Retos metodológicos en el estudio, evaluación y tratamiento del patrimonio ferroviario” Álvarez Areces, Miguel (ed) *El patrimonio Industrial en el contexto histórico del Franquismo, 1935-1975*. Libro de Actas del VI congreso de TICCIH. CICEES, Gijón: 125-132.
- Llano-Castresana, Utzi, Agustín Azkárate, y Santiago Sánchez-Beitia, 2013. “The value of railway heritage for community development” Brebbia, C. A. (ed), *Structural Studies, Repairs and Maintenance of Heritage Architecture XIII*. WIT Press, Southampton: 61-72.
- Martínez Corral, Aurora, 2013. “Estaciones de ferrocarril de la Compañía del Norte en España. Intervención y reuso”, *Apuntes*, 26-2: 24-37.
- Mulero Mendigorri, Alfonso, Rafael Garzón García, y José Naranjo Ramírez, 2011. “El Sistema de Patrimonio Territorial y su significado en el contexto de las nuevas directrices de ordenación del territorio en Andalucía”. Comunicación presentada en UGI-2011 -Regional Geographic Conference. Santiago de Chile.
- Myers, David, 2016. “Heritage inventories: promoting effectiveness as a vital tool for sustainable heritage management”, *Journal of Cultural Heritage Management and Sustainable Development*, 6-2: 102-112.
- Orientations pour l’inventaire et la documentation du patrimoine culturel*, 2001. Strasbourg, Editions du Conseil de l’Europe.
- Pabois, Marc, 2003. “Les horizons de l’Inventaire”, *In Situ*, 3, (online). Disponible en: journals.openedition.org/insitu/1250 [Consulta: 2019/09/20].
- Paisley, Fiona, 1977. “No back streets in the Bush: 1920s and 1930s pro-aboriginal white women’s activism and the trans-Australia railway”, *Australian Feminist Studies*, 12-25: 119-137
- Plan PAHIS 2004-2012 del Patrimonio Histórico, 2005. Valladolid, Junta de Castilla y León.
- Sharp, Stuart, 1982. *The railway stations of New South Wales, 1855-1980*. University of Sydney.
- _____, 1984. *A survey of railway structures for the Railway Sub Committee of the Industrial Archaeology Committee of the National Trust of Australia (NS Wales)*. National Trust of Australia, Sydney.

- Taksa, Lucy, 1999. "Technology, Work, Gender and Citizenship at the Eveleigh Railway Workshops Precinct: An Historical Interpretation of Landscape, Identity and Mobilisation", *Labour History: A Journal of Labour and Social History*, 79: 153-162.
- _____, 2019. "Hidden in plain sight. Uncovering the gendered heritage of an industrial landscape" De Nardi, Sarah et al. (eds), *The Routledge Handbook of Memory and Place*. Routledge, New York: 203-213.
- Walker, Meredith, 1993. "Inventories and their role in managing railway heritage", *Historic Environment*, 10-1: 32-40.
- Zoido Naranjo, Florencio, 2010. "Ordenación del territorio en Andalucía. Reflexión personal", *Cuadernos Geográficos*, 47: 189-221.
- _____, 2004. "El paisaje, patrimonio público y recurso para la mejora de la democracia", *PH Boletín de Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico*, 50: 66-73.