

Reconversión de líneas ferroviarias mineras con fines turísticos. Una perspectiva española y japonesa.

Reconversion of mining railway lines for tourism purposes.
A Spanish and Japanese perspective.

Toshiyuki Tashiro [✦]

Fecha de del Tribunal Fin de Máster: 13.06.2024

Tutor/a (s): Ana Belén Berrocal Menárguez

Palabras clave

patrimonio industrial, patrimonio minero, patrimonio ferroviario, turismo cultural, turismo rural

Keywords

industrial heritage, mining heritage, railway heritage, cultural tourism, rural tourism

Resumen

La sociedad actual se enfrenta a numerosos problemas como el envejecimiento, el descenso de la natalidad, la urbanización, la despoblación, la pérdida de comunidades locales, el empleo y el desempleo, y cuestiones medioambientales como el calentamiento global. Estas cuestiones son diversas, complejas y no fáciles de resolver. Hay que legar este mundo a las generaciones futuras al menos en su estado actual. Para ello, la humanidad debe reunir su sabiduría y afrontar estos retos.

Abordar estos retos está recogido en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) establecidos por la ONU en septiembre de 2015, y nuestra contribución a estos objetivos es la gestión y la investigación del patrimonio cultural en el siglo XXI. Alcanzar este objetivo no será fácil, pero la raíz del tema abordado en este trabajo de fin de máster es la conservación y la utilización del patrimonio cultural. El tema central es "Redoblar los esfuerzos para proteger y salvaguardar el patrimonio cultural y natural del mundo", que se sitúa en la meta 4 del Objetivo 11 en los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Adopta un enfoque interdisciplinario e intersectorial de los retos de una sociedad compleja y diversa, ampliando la comprensión a través del tema de la conservación y utilización del patrimonio cultural.

El patrimonio industrial en particular engloba los retos de la sociedad moderna, y la conservación y utilización de este patrimonio es una de las formas de afrontarlos.

El patrimonio industrial está fuertemente vinculado a los contextos históricos y topográficos locales, especialmente en las zonas mineras, donde la naturaleza industrial de la minería y la vida humana en las zonas mineras han creado una cultura única a lo largo de los siglos. En estas regiones mineras, los ferrocarriles mineros se establecieron como medio de transporte desde la Revolución Industrial y, durante los últimos 150 años aproximadamente, han desempeñado un papel en el dinamismo del mercado, desde sus albores, sus apogeos hasta sus declives en última instancia. En la segunda mitad del siglo XX, muchas minas cerraron, y con ellas muchos ferrocarriles mineros. Estos ferrocarriles a menudo transportaban mineral y

[✦] **Autor/a** es alumno/a del Máster en Patrimonio Cultural en el Siglo XXI: Gestión e Investigación, mail, toshitas@ucm.es

tráfico de pasajeros, y su cierre tuvo un impacto significativo en la vida de los habitantes y en el crecimiento de la ciudad. Incluso hoy, muchos años después del cierre de las vías férreas, los mineros, sus familias y muchos vecinos siguen recordando el apoyo que estos ferrocarriles prestaron a la región, y se han convertido en un símbolo de la zona como recuerdo del bullicio que existió en otros tiempos.

Sin embargo, muchos trabajadores y sus familias se han trasladado a otras ciudades y esas zonas han experimentado un rápido descenso de la población del pueblo en el último medio siglo. Además, al enfrentarse a retos comunes a la sociedad actual, como el envejecimiento de la población y el descenso de la natalidad, los portadores de la cultura pueden perderse y las comunidades pueden derrumbarse en cualquier momento, y es un hecho que algunas comunidades han perdido de hecho la suya. El patrimonio industrial es la parte del patrimonio cultural más cercana a nosotros en la historia, pero debido a su fragilidad inherente, el patrimonio industrial se pierde y se dispersa de la sociedad a un ritmo rápido e incluso puede convertirse en un perjuicio para la sociedad debido al deterioro causado por la negligencia o a una gestión insegura causada por el abandono.

El objetivo de este trabajo es utilizar el análisis comparativo para demostrar empíricamente la eficacia de la utilización del turismo como medio eficaz para lograr tanto la protección como la utilización del patrimonio cultural, y presentar retos y soluciones para el futuro. En concreto, examina el significado, el papel y la eficacia de la reconversión de antiguos ferrocarriles mineros a turismo en las minas y, a través de estudios de casos, presenta los retos y las soluciones en este empeño.

La metodología del estudio consiste en una búsqueda bibliográfica, un análisis comparativo, trabajo de campo y prácticas externas. Para discutir de la conservación y utilización del patrimonio industrial a través de estos métodos combinados de investigación, es necesario referirse, en primer lugar, a las teorías para la conservación y utilización de los antiguos ferrocarriles mineros, que construyeron la cultura del transporte, basadas en el proceso histórico propio del patrimonio minero. En primer lugar, se realiza una búsqueda bibliográfica para este trabajo, con el fin de comprender cómo influyen las iniciativas de conservación y utilización del patrimonio cultural en los retos a los que se enfrenta la sociedad actual. A continuación, se analiza empíricamente el proceso y los efectos de la reconversión del antiguo ferrocarril minero en una atracción turística con el objetivo de encontrar futuras direcciones, identificar puntos de divergencia entre Por último, se examina la eficacia de los ferrocarriles turísticos analizando los resultados del trabajo de campo y mediante las prácticas externas en una agencia de viajes y la experiencia práctica en la administración pública, y se resumen los resultados del análisis comparativo. la teoría existente y la situación real, y explorar nuevas leyes y cuestiones teóricas.

Para la búsqueda bibliográfica, se refirió a la bibliografía sobre el concepto de patrimonio industrial y su evolución histórica, el marco internacional sobre el patrimonio industrial, y la bibliografía sobre la minería como actor de la patrimonialización, como la conservación del patrimonio industrial y su utilización para el turismo, y luego se procedió a conocer la bibliografía sobre el entorno social que rodea a la minería -despoblación, identidad, participación ciudadana y gobernanza- para investigar las discrepancias con la realidad.

En el análisis comparativo, se adoptó un "enfoque relativista, como la forma en que el patrimonio cultural está actuando en la sociedad", y se utilizó múltiples situaciones, como "procesos de patrimonialización, intervinientes, efectos, responsabilidades y reparto de beneficios (Jiménez-Esquinas, Quintero-Morón, 2018:1840)" de los estudios de caso, y resumí las similitudes y diferencias. Los casos tratados en este informe de ferrocarriles turísticos reconvertidos incluyen

ocho minas en España y siete minas en Japón. Con el fin de realizar comparaciones con respecto a cada uno de los ferrocarriles mineros, se llevó a cabo un análisis para cada mina en términos de historia del ferrocarril minero, cómo se convirtió en ferrocarril turístico, prácticas de gestión y patrimonio cultural.

Cuantitativamente, se averiguó y analizó el número de visitantes de los ferrocarriles turísticos y las fechas de inicio y fin de los ferrocarriles mineros y turísticos. En cuanto a su efecto sobre la demografía, se estudió y se comparó la población de los municipios en la que se encuentra la estación en la que tiene su base el ferrocarril turístico y la población de los municipios vecinos. A continuación, se investigó la relación entre el inicio de los ferrocarriles turísticos y las entidades operadoras en relación con el marco internacional del patrimonio industrial.

El trabajo de campo se llevó a cabo en las minas de Riotinto, en España, y en las minas de Kamioka, en Japón, con el objetivo de confirmar la autenticidad de lo analizado en la bibliografía, los documentos y la investigación preliminar, así como de subir realmente al ferrocarril turístico. En las minas de Riotinto, el objetivo era comprender mejor el valor cultural del patrimonio industrial como territorio y el papel del ferrocarril turístico. En las minas de Kamioka, se confirmó la situación en la que las minas están intentando diferenciarse como producto turístico de otras minas mediante experiencias de conducción y vehículos autopropulsados tipo bicicleta de montaña, y también se confirmó la dirección de la tesis mediante conversaciones con funcionarios de la ciudad de Hida y el personal de la ONP que dirige el proyecto.

Durante las prácticas externas, se trabajó para Cultur Viajes, una agencia de viajes gestionada por la Fundación Santa María la Real, donde se analizó el enfoque del sector privado respecto a la conservación y utilización del patrimonio cultural.

Sólo a partir del año 2000 se han producido avances significativos en el campo del patrimonio industrial, tanto en el ámbito académico como en el marco internacional. En este año se redacta en España el primer documento básico del Plan Nacional de Patrimonio Industrial. Posteriormente, el marco fue revisado y actualizado con la Carta de Nizhny Tagil, adoptada por el International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) en 2003, y el Documento de Principios sobre la Conservación de Sitios, Estructuras, Áreas y Paisajes del Patrimonio Industrial de Dublín en 2011, elaborado por TICCIH e ICOMOS. Y la Carta de Sevilla, adoptada en 2018, demuestra que el enfoque del patrimonio industrial ha alcanzado una nueva dimensión, incluyendo la cuestión de los vastos espacios vacantes inactivos debido a la crisis económica y la importancia de las políticas para fomentar la regeneración de las zonas de producción devastadas desde la perspectiva de la cohesión territorial, social y cultural, la rehabilitación de dichos espacios y la participación ciudadana.

La reconversión de los ferrocarriles mineros al turismo es una necesidad creciente en comparación con otras formas de turismo. Esto concuerda con el planteamiento del Gobierno de alejarse del sol y playa, y es una tendencia positiva cuando se contempla el desarrollo sostenible desde la perspectiva del turismo.

En el análisis comparativo se incluyeron un total de 15 ferrocarriles turísticos, ocho en España y siete en Japón. En España, los casos tratados son Ferrocarril de Riotinto (Huelva), Ferrocarril de Utrillas (Aragón, Teruel y Zaragoza), Tren turístico minero del valle del Samuño - Ferrocarril de La Nueva (Asturias), Tren minero El Soplao (Cantabria), Expreso de la Robla (León, Palencia, Cantabria, Burgos y Vizcaya), Ponfeblino (León), Tren Histórico-Ruta del sabor ferroviario y la minería (León) y Tren Minero La Unión (Murcia).

En Japón, son Ferrocarril minero "Besshi nº 1" (Ehime), Ferrocarril de Katakami (Okayama), Tren de un yen - Tren de Myojin en la Mina de Akenobe (Hyogo), Tren de Okuhida/Gattan Go!!

(Gifu, Toyama), Ferrocarril minero de Kishu (Wakayama), Vagón de Watarase Keikoku · Vagón Wasshi /Ferrocarril Vagón de Watarase Keikoku (Tochigi, Gunma) y Vagón de Bodega de Mina Satsuma de oro (Kagoshima).

En los proyectos que han convertido los ferrocarriles mineros en turísticos, el número de visitantes aumenta. También puede leerse que la tasa de aumento del número de visitantes debido a la reconversión de ferrocarriles mineros en turísticos es mayor que en otros destinos turísticos. Por otro lado, en 12 de los 13 municipios con ferrocarril turístico en las que se estudiaron las tendencias demográficas, la población está disminuyendo. Se hicieron comparaciones con respecto a las ciudades vecinas de cada ciudad, pero no fue posible observar una situación clara de detención de la despoblación.

Estudios anteriores han identificado el turismo como una herramienta eficaz en los distritos despoblados. Sin embargo, en los distritos estudiados, las tendencias demográficas no muestran claramente una situación en la que esté poniendo freno a la despoblación. Por lo tanto, el siguiente paso es investigar las razones por las que el efecto sobre la despoblación de los ferrocarriles turísticos mineros, que tienen la capacidad de atraer visitantes, no se ha conseguido en los distritos mineros.

Como consecuencia de la desaparición de los ferrocarriles mineros, se inicia la reconversión de los ferrocarriles mineros al turismo, y se considera la cronología de su reconversión al turismo y su relación con el marco del patrimonio industrial y las entidades operadoras. En cuanto a las entidades operadoras, el sector público está representado por siete operadores en España y cuatro en Japón, mientras que el sector privado está representado por uno en España y cuatro en Japón. El total para los dos países es de 11 operadores en el sector público y cinco en el privado. La historia muestra una marcada tendencia, con Carta De Nizhny Tagil como punto límite. En concreto, de los seis operadores que se convirtieron antes de 2003, dos pertenecían al sector público y cuatro al privado. Por otro lado, de los nueve operadores (sin contar a Ponfeblino) que se han reconvertido desde 2003, ocho pertenecen al sector público y uno al privado.

Este es un ejemplo de cómo, en una época en la que el patrimonio industrial aún no estaba plenamente reconocido, el ferrocarril minero fue un ejemplo de utilización de una crisis local tras el cierre de una mina como iniciativa para revitalizar la zona a través del turismo, y hubo poco planteamiento de intervención gubernamental en términos de conservación activa del patrimonio cultural en esa zona. Tras la importante Carta de Nizhni Tagil sobre el marco del patrimonio industrial, creo que se ha producido un cambio en los actores implicados en la turistización del ferrocarril minero. En pocas palabras, los actores han pasado de ser operadores privados a operadores públicos. Lo que esto significa es que la Carta de Nizini Tagil posicionó el patrimonio industrial como parte del registro de la vida de la gente corriente, como algo que tiene valor social y que proporciona un importante sentido de identidad. Esto ha llevado a un reconocimiento más amplio del patrimonio industrial como algo que sitúa a la población local en el centro del proceso, lo que a su vez ha clarificado la naturaleza pública del patrimonio industrial. El patrimonio industrial, tanto positivo como negativo, es la identidad de la propia población local y de su ciudad. Por ello hay que situar a los propietarios últimos, la población local, en el centro y construir un sistema que se pueda gestionar. Este es uno de los requisitos para frenar la despoblación. Una de las razones por las que la despoblación de los ferrocarriles mineros no ha sido frenada por el turismo es que no se ha construido un sistema de este tipo.

Para crear un sistema centrado en la población local, es necesario definir claramente los valores culturales de las minas y de sus ferrocarriles mineros. Hay que evaluarlos y elaborar un inventario. Este inventario no debe basarse en una perspectiva única de los recursos tangibles,

sino en una perspectiva territorial de la zona minera. También es importante considerarlos como recursos intangibles. Un inventario de los recursos restantes y una evaluación de su estatus de patrimonio cultural podrían ayudar a determinar su importancia y a distinguir entre los que deberían conservarse en el futuro y los que no. Valorar su territorio como un recurso cultural integral facilitará la reconversión económica.

En última instancia, es la voluntad de la población local, no la ley ni el dinero, la que puede conservar el patrimonio cultural. Si la población sigue disminuyendo y la zona se queda vacía, el pueblo será desmantelado. La propia tierra de ese pueblo desmantelado se fusionará con la del pueblo vecino, pero será difícil hacerse con su identidad de patrimonio cultural. Podrá transmitirse como un documento, pero es difícil transmitir la emoción. Para seguir conservando y utilizando el patrimonio cultural, una ciudad necesita a sus habitantes. Es la base de todos los sistemas.

Short Version

Today's society faces many problems such as ageing, declining birth rates, urbanisation, depopulation, loss of local communities, employment and unemployment, and environmental issues such as global warming. These issues are diverse, complex and not easy to solve. This world must be passed on to future generations at least in its present state. To do so, humanity must gather its wisdom and face these challenges.

Addressing these challenges is included in the Sustainable Development Goals (SDGs) set by the UN in September 2015, and our contribution to these goals is the management and research of cultural heritage in the 21st century. Achieving this goal will not be easy, but at the root of the issue addressed in this Master's thesis is the conservation and use of cultural heritage. The central theme is "Strengthen efforts to protect and safeguard the world's cultural and natural heritage", which is placed under target 4 of Goal 11 in the Sustainable Development Goals. It takes an interdisciplinary and cross-sectoral approach to the challenges of a complex and diverse society, broadening understanding through the theme of conservation and use of cultural heritage.

Industrial heritage in particular encompasses the challenges of modern society, and I believe that the conservation and utilisation of this heritage is one of the ways to address them. Industrial heritage is strongly linked to local historical and topographical contexts, especially in mining areas, where the industrial nature of mining and human life in mining areas have created a unique culture over the centuries.

In these mining regions, mining railways have been established as a means of transport since the Industrial Revolution and, over the last 150 years or so, have played a role in the dynamism of the market, from its dawn, to its heyday, to its ultimate decline. In the second half of the 20th century, many mines closed, and with them many mining railways. These railways often carried ore and passenger traffic, and their closure had a significant impact on the life of the inhabitants and the growth of the city. Even today, many years after the closure of the railways, the miners, their families and many neighbours still remember the support these railways provided to the region, and they have become a symbol of the area as a reminder of the hustle and bustle that once existed.

However, many workers and their families have moved to other cities and these areas have experienced a rapid decline in the village population over the last half century. Moreover, facing challenges common to today's society, such as an ageing population and a declining birth rate, culture bearers can be lost and communities can collapse at any time, and it is a fact that some

communities have indeed lost theirs. Industrial heritage is the part of cultural heritage closest to us in history, but due to its inherent fragility, industrial heritage is lost and dispersed from society at a rapid pace and can even become a detriment to society due to deterioration caused by negligence or unsafe management caused by neglect.

The aim of this paper is to use comparative analysis to empirically demonstrate the effectiveness of using tourism as an efficient means to achieve both protection and utilisation of cultural heritage, and to present challenges and solutions for the future. In particular, it examines the meaning, role and effectiveness of the conversion of former mining railways to mine tourism and, through case studies, presents the challenges and solutions in this endeavour.

The methodology of the study consists of a literature search, a comparative analysis, fieldwork and external internships. In order to discuss the conservation and utilisation of industrial heritage through these combined research methods, it is first necessary to refer to the theories for the conservation and utilisation of the old mining railways, which built the culture of transport, based on the historical process of mining heritage itself. Firstly, a literature search is carried out for this work in order to understand how cultural heritage conservation and utilisation initiatives influence the challenges faced by today's society. The process and effects of the conversion of the former mining railway into a tourist attraction are then empirically analysed with the aim of finding future directions, identifying points of divergence between existing theory and the actual situation, and exploring new laws and theoretical issues. Finally, the effectiveness of tourist railways is examined by analysing the results of fieldwork and through external internships in a travel agency and practical experience in public administration, and the results of the comparative analysis are summarised.

Para la búsqueda bibliográfica, me referí a la bibliografía sobre el concepto de patrimonio industrial y su evolución histórica, el marco internacional sobre el patrimonio industrial, y la bibliografía sobre la minería como actor de la patrimonialización, como la conservación del patrimonio industrial y su utilización para el turismo, y luego procedí a conocer la bibliografía sobre el entorno social que rodea a la minería -despoblación, identidad, participación ciudadana y gobernanza- para investigar las discrepancias con la realidad.

In the comparative analysis, adopted a "relativistic approach, such as how cultural heritage is acting in society", and used multiple situations, such as "processes of patrimonialisation, interveners, effects, responsibilities and benefit sharing (Jiménez-Esquinas, Quintero-Morón, 2018:1840)" from the case studies, and summarised the similarities and differences.

The cases covered in this report of converted tourist railways include eight mines in Spain and seven mines in Japan. In order to make comparisons with respect to each of the mining railways, an analysis was carried out for each mine in terms of the history of the mining railway, how it became a tourist railway, management practices and cultural heritage.

Quantitatively, the number of visitors to the tourist railways and the start and end dates of the mining and tourist railways were ascertained and analysed.

With regard to its effect on demography, the population of the municipalities in which the station where the tourist railway is based is located and the population of the neighbouring municipalities were studied and compared. The relationship between the inception of tourist railways and the operating entities was then investigated in relation to the international industrial heritage framework.

Fieldwork was carried out in the Riotinto mines in Spain and in the Kamioka mines in Japan in order to confirm the authenticity of the literature, documents and preliminary research, as well

as to actually board the tourist railway. In addition, with the aim of actually riding on a tourist railway, I visited the Riotinto mines in Spain and the Kamioka mines in Japan. In the Riotinto mines, the aim was to better understand the cultural value of industrial heritage as a territory and the role of the tourist railway. In the Kamioka mines, the situation where the mines are trying to differentiate themselves as a tourism product from other mines through driving experiences and self-propelled mountain bike-type vehicles was confirmed, and the direction of the thesis was also confirmed through discussions with Hida City officials and ONP staff leading the project. During the external internship, the intern worked for Cultur Viajes, a travel agency managed by the Santa María la Real Foundation, where the private sector's approach to the conservation and use of cultural heritage was analysed.

It is only since the year 2000 that significant advances have been made in the field of industrial heritage, both in the academic sphere and in the international framework. In this year, the first basic document of the National Plan for Industrial Heritage was drawn up in Spain. Subsequently, the framework was revised and updated with the Nizhny Tagil Charter, adopted by the International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) in 2003, and the Dublin Document of Principles on the Conservation of Industrial Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes in 2011, developed by TICCIH and ICOMOS. And the Seville Charter, adopted in 2018, demonstrates that the approach to industrial heritage has reached a new dimension, including the issue of vast vacant spaces made inactive by the economic crisis and the importance of policies to encourage the regeneration of devastated production areas from the perspective of territorial, social and cultural cohesion, the rehabilitation of such spaces and citizen participation.

La reconversión de los ferrocarriles mineros al turismo es una necesidad creciente en comparación con otras formas de turismo. Esto concuerda con el planteamiento del Gobierno de alejarse del sol y playa, y es una tendencia positiva cuando se contempla el desarrollo sostenible desde la perspectiva del turismo. A total of 15 tourist railways were included in the comparative analysis, eight in Spain and seven in Japan. In Spain, the cases dealt with are Riotinto Railway (Huelva), Utrillas Railway (Aragon, Teruel and Zaragoza), Samuño Valley Mining Tourist Train - La Nueva Railway (Asturias), El Soplao mining train (Cantabria), Expreso de la Robla (León, Palencia, Cantabria, Burgos and Vizcaya), Ponfeblino (León), Tren Histórico-Ruta del sabor ferroviario y la minería (León) and Tren Minero La Unión (Murcia). In Japan, they are "Besshi No. 1" Mining Railway (Ehime), Katakami Railway (Okayama), One Yen Train - Myojin Train at Akenobe Mine (Hyogo), Okuhida Train/Gattan Go! (Gifu, Toyama), Kishu Mining Railway (Wakayama), Watarase Keikoku Wagon - Wasshi Wagon/Watarase Keikoku Wagon Railway (Tochigi, Gunma) and Satsuma Gold Mine Warehouse Wagon (Kagoshima). In projects that have converted mining railways to tourism, the number of visitors increases. It can also be read that the rate of increase in visitor numbers due to the conversion of mining railways to tourism is higher than in other tourist destinations. On the other hand, in 12 of the 13 municipalities with tourist railways where demographic trends were studied, the population is decreasing. Comparisons were made with respect to each town's neighbouring towns, but it was not possible to observe a clear situation of halting depopulation.

Previous studies have identified tourism as an effective tool in depopulated districts. However, in the districts studied, demographic trends do not clearly show a situation where depopulation is slowing down. Therefore, the next step is to investigate the reasons why the depopulation effect of mining tourist railways, which have the capacity to attract visitors, has not been achieved in the mining districts.

As a consequence of the disappearance of the mining railways, the reconversion of the mining railways to tourism begins, and the chronology of their reconversion to tourism and its relationship with the framework of industrial heritage and the operating entities is considered. In terms of operators, the public sector is represented by seven operators in Spain and four in Japan, while the private sector is represented by one in Spain and four in Japan. The total for the two countries is 11 operators in the public sector and five in the private sector. History shows a marked trend, with Carta De Nizhny Tagil as the cut-off point. In particular, of the six operators that converted before 2003, two were in the public sector and four in the private sector. On the other hand, of the nine operators (excluding Ponfeblino) that have converted since 2003, eight belong to the public sector and one to the private sector.

This is an example of how, at a time when industrial heritage was not yet fully recognised, the mining railway was an example of using a local crisis following the closure of a mine as an initiative to revitalise the area through tourism, and there was little approach to government intervention in terms of active conservation of cultural heritage in that area. Following the important Nizhny Tagil Charter on the framework of industrial heritage, I believe that there has been a change in the actors involved in the touristisation of the mining railway. In short, the actors have changed from private operators to public operators. What this means is that the Nizhny Tagil Charter positioned industrial heritage as part of the record of ordinary people's lives, as something that has social value and provides an important sense of identity. This has led to a wider recognition of industrial heritage as something that places local people at the centre of the process, which in turn has clarified the public nature of industrial heritage.

Industrial heritage, both positive and negative, is the identity of the local population itself and its city. We have to put the ultimate owners, the local population, at the centre and build a system that can be managed. This is one of the prerequisites for halting depopulation. One of the reasons why the depopulation of the mining railways has not been stopped by tourism is that no such system has been built.

In order to create a system centred on the local population, the cultural values of the mines and their mining railways need to be clearly defined. They need to be assessed and an inventory needs to be drawn up. This inventory should not be based on a single perspective of tangible resources, but on a territorial perspective of the mining area. It is also important to consider them as intangible resources. An inventory of the remaining resources and an assessment of their cultural heritage status could help to determine their importance and to distinguish between those that should be conserved in the future and those that should not. Valuing its territory as a whole as a cultural resource will facilitate economic reconversion.

Ultimately, it is the will of local people, not the law or money, that can preserve cultural heritage. If the population continues to decline and the area becomes empty, the village will be dismantled. The dismantled village's own land will merge with that of the neighbouring village, but it will be difficult to take over its cultural heritage identity. It may be transmitted as a document, but it is difficult to transmit emotion. To continue to preserve and use cultural heritage, a city needs its inhabitants. It is the basis of all systems.

Referencias

AGRICOLA, GEORGIUS. DE RE METALLICA, 1556. ACCEDIDO 9 DE MAYO DE 2024. https://rmda.kulib.kyoto-u.ac.jp/iiif/RB00000065/RB00000065_00015_0.ptif/full/1334,/0/default.jpg

ÁLVAREZ ARECES, MIGUEL ÁNGEL. "PATRIMONIO INDUSTRIAL. UN FUTURO PARA EL PASADO DESDE LA VISIÓN EUROPEA." REVISTA DE ESTUDIOS SOBRE PATRIMONIO CULTURAL - JOURNAL OF CULTURAL HERITAGE STUDIES 21, NO. 1 (2008): 17.

BERROCAL MENÁRGUEZ, ANA BELÉN, Y CLARA ZAMORANO MARTÍN. "RECONVERSIÓN DE LÍNEAS FERROVIARIAS MINERAS CON FINES TURÍSTICOS. UNA PERSPECTIVA ESPAÑOLA.", 19 DE OCTUBRE DE 2023. <HTTPS://PORTALCIENTIFICO.UPM.ES/EN/IPUBLIC/ITEM/10155561>.

CAÑIZARES RUIZ, MARÍA DEL CARMEN. "PATRIMONIO, PARQUES MINEROS Y TURISMO EN ESPAÑA." CUADERNOS DE TURISMO, NO. 27 (2011): 135.

Casanelles Rahola, Eusebi. "Recuperación y Uso Del Patrimonio Industrial." Abaco: Revista de Cultura y Ciencias Sociales 19 (1998): 13. https://www.jstor.org/stable/20796398?read-now=1&seq=1#page_scan_tab_contents.

Fernández Rubio, Rafael. REHABILITACIÓN DE ESPACIOS MINEROS EXPERIENCIA ESPAÑOLA, 2018. http://sig.urbanismosevilla.org/sevilla.art/sevlab/r006es1_files/min_final.pdf.

Fernández-Posse, María Dolores. "Presentación Del Plan de Patrimonio Industrial." BIENES CULTURALES Revista Del Instituto Del Patrimonio Histórico Español 7 (2007): 20.

Guzmán Ramos, Aldo. "EL PATRIMONIO INDUSTRIAL DESDE PERSPECTIVAS MULTIDISCIPLINARIAS." REVISTA BIBLIOGRÁFICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES, 2003. <https://www.ub.edu/geocrit/b3w-480.htm>.

Hidalgo Giralte, Carmen. El Patrimonio Minero-Industrial y Ferroviario: Nuevos Recursos Para Nuevos Turismos. Madrid: Universidad Autónoma de Madrid. Facultad de Filosofía y Letras, 2010. <https://repositorio.uam.es/handle/10486/4812>.

Jiménez-Esquinas, Guadalupe, y Victoria Quintero-Morón. "Participación en patrimonio: utopías, opacidades y cosméticos", 1838-58, 2018, 1840. https://www.researchgate.net/publication/330215652_Participacion_en_patrimonio_utopias_opacidades_y_cosmeticos.

Jyoti, Hosagrahar. "La Cultura, Elemento Central de Los ODS." El Correo DE LA UNESCO, 2017, 11. Accedido 9 de mayo de 2024. https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000248116_spa.

María del Carmen Cañizares, Ruiz. "PATRIMONIO, PARQUES MINEROS Y TURISMO EN ESPAÑA." Cuadernos de Turismo 27 (2011): 133-153.

Pardo Abad, Carlos Javier. "EL PATRIMONIO INDUSTRIAL EN ESPAÑA: ANÁLISIS TURÍSTICO Y SIGNIFICADO TERRITORIAL DE ALGUNOS PROYECTOS DE RECUPERACIÓN." Boletín de La Asociación de Geógrafos Españoles 53 (2010): 259.

Querol, María Ángeles. Manual de gestión del patrimonio cultural. 2ª ed. act. Akal textos. Tres Cantos, Madrid: Akal, 2020.

Valenzuela Rubio, Manuel. "Turismo y Patrimonio Utilitario. El Discreto Encanto de Las Actividades Decadentes." UN MUNDO POR DESCUBRIR EN EL SIGLO XXI CICLO DE CONFERENCIAS, 2003, 410.