



FIVA Yesterday's Vehicles
on Tomorrow's Roads

Carta de Turín

Grupo de trabajo de la Carta de Turín

Septiembre 2010

Gundula Tutt, Rainer Hindrischet, Yves Campion, Thomas Kohler

CARTA DE TURIN

INTRODUCCION

Los propietarios de vehículos históricos y de colecciones y los conservadores de colecciones de vehículos históricos han tenido mucho éxito en sus esfuerzos destinados a asegurar la preservación y el uso de los vehículos históricos.

Esta Carta ha sido transmitida a la FIVA para dar consejos sobre las decisiones y las actividades relacionadas con los vehículos históricos. Es la mejor forma de preservar esta esencia histórica inalterada que permitirá a las futuras generaciones aprovechar estos tesoros culturales.

OBJETIVO

La Carta de Turín define las líneas de conducción en lo que concierne al uso, mantenimiento, conservación, restauración y reparación de los vehículos históricos utilizados de forma activa. Esperamos que estos consejos ayudaran a nuestros miembros a adoptar decisiones razonables y duraderas.

Ella es complementaria a las otras Cartas en vigor, que se refieren a la preservación de nuestro patrimonio cultural.

DEFINICIONES

Tal como se definen en esta Carta, los vehículos históricos abarcan los automóviles, las motos, los vehículos utilitarios (militares, agrícolas y de transporte), los remolques, las bicicletas y otros vehículos mecánicos, al igual que los otros vehículos terrestres -que no se desplacen sobre raíles- movidos por el vapor, la electricidad, el petróleo o la energía muscular.

El objetivo de esta Carta puede también incluir los edificios y las infraestructuras ligadas en primer grado a los vehículos históricos y su período de utilización, como las fábricas, estaciones de servicio o carreteras o pistas específicas. Además, queremos preservar los conocimientos especiales y las profesiones históricamente relacionadas con la fabricación y la conducción de dichos vehículos.

Preservación significa el cuidado y la prevención del deterioro, gracias a los cuales el estado actual, o la calidad particular conmemorativa de un vehículo u objeto histórico son preservados.

Conservación es el proceso destinado a preservar la condición de un vehículo u objeto. Esto comprende toda intervención destinada a asegurar y estabilizar el vehículo u objeto, al igual que su esencia histórica, sus piezas sueltas y materiales, tal como son, de forma que no sean alterados y que su valor documental histórico o material no sea amenazado de ninguna manera. La conservación sirve simplemente para prevenir, o al menos retardar el deterioro continuo. Generalmente estas medidas no son visibles superficialmente.

Restauración es un proceso destinado a reemplazar las piezas o partes para volver a la imagen precedente de un vehículo u objeto, y/o para reforzar estructuralmente, por comparación a su estado antes de los trabajos. Generalmente la restauración ira más lejos que la conservación. La restauración se preocupa también del "origen histórico" e intentará en lo posible preservar la esencia auténtica. Las partes restauradas deberían fundirse en armonía con el resto del vehículo no restaurado, pero deberían también ser detectables en el transcurso de una inspección profunda.

Reparación significa la adaptación, el reacondicionamiento o el reemplazo de componentes existentes o desaparecidos. La reparación tiene por objeto en principio y ante todo mejorar un standard predeterminado de la integridad mecánica o en consonancia con el uso deseado. La reparación no se preocupa del estado histórico de los componentes, de los materiales de origen, de las técnicas de trabajo o de la esencia auténtica del vehículo; el único objetivo es de devolver de nuevo la operatividad al objeto en cuestión.

CARTA

Artículo 1

Esta Carta tiene por objeto preservar la historia del vehículo y sus testimonios tangibles e intangibles. Os proponemos que utilicéis cualquier conocimiento científico y tecnológico disponible igual como las organizaciones y las infraestructuras que trabajan en este campo para asegurar la preservación y el uso de los vehículos históricos en las vías públicas.

Artículo 2

La preservación y la restauración, igual que todo el proceso de trabajo concerniente, tienen por objeto preservar los vehículos históricos tanto como objetos significativos técnicos y culturales o como referencias en la historia del transporte. Como parte integrante de este esfuerzo, las profesiones tradicionales necesarias deben ser transmitidas a las futuras generaciones

Artículo 3

El cuidado permanente y duradero aportado a la suma de componentes de un vehículo y su uso regular son esenciales para la sobrevivencia de los vehículos históricos. La utilización activa de los vehículos históricos de valor por las vías públicas, es esencial para su preservación y la transmisión de los conocimientos tradicionales de los procesos a las generaciones futuras, es también un importante factor para su comprensión.

Artículo 4

Un uso público socialmente aceptable y benéfico para las dos partes, siempre contribuye a la preservación de los vehículos históricos. En consecuencia, es importante y deseable que se utilicen. Para utilizarlos, los vehículos históricos no deberían ser modificados más que lo estrictamente necesario. De forma que las modificaciones deberían alterar lo menos posible la esencia histórica de los vehículos, y tampoco deberían modificar la apariencia del vehículo y deberían ser completamente reversibles.

Artículo 5

Los vehículos históricos deberían ser los testigos no solamente de su propio rol como medio de transporte, también deberían reflejar sus orígenes históricos, la evolución técnica de su época y su impacto en la sociedad.

Artículo 6

Toda restauración supone un proceso altamente especializado destinado a mostrar la estética de un vehículo, y su valor funcional e histórico. Debería tender a comprender y tomar en consideración el diseño original, igual que el carácter histórico del vehículo individual. Debería basarse en el respeto de la entidad histórica individual ante nosotros, y en la información hallada en los documentos auténticos.

Artículo 7

En la restauración de los vehículos históricos, se debería dar preferencia a utilizar materiales y técnicas de trabajo conformes históricamente, a menos que tales materiales o técnicas no puedan ser utilizados por motivos de seguridad, de legislación o de disponibilidad.

A veces, los materiales tradicionales pueden no ser los más adecuados para el trabajo de conservación de la esencia histórica. También pueden ser utilizados en su lugar materiales y técnicas modernas que se hayan mostrado adecuadas y duraderas en experiencias anteriores o que hayan sido ensayadas en la práctica.

Artículo 8

Para la restauración de un vehículo u objeto histórico, no es necesario devolverlo al estado original correspondiente a su año de fabricación. Numerosos vehículos han ganado importancia específica solamente más tarde en el transcurso de su utilización. Una restauración debería tener en cuenta los cambios históricos que se han ido introduciendo.

Una restauración que devolviera a un vehículo al estado de un cierto periodo, no debería iniciarse sin un examen metódico de los datos históricos registrados, de los objetos y documentos de la época, ni sin un planning de restauración basado en este estudio.

Los componentes y materiales reemplazados en el curso de este proceso deberían ser identificados por marcas simples y permanentes, por ejemplo marcas de referencia alfabética, para distinguirlas de la esencia histórica.

Un sistema de marcación ha sido utilizado con éxito en la restauración de los vehículos históricos sobre railes:

- NB =** para "*newly built*" = "construido de nuevo"
(copia tan fiel como sea posible en términos de tipo, de materiales & reproducidos directamente en base de un documento original)
- FR =** para "*free reconstruction*" = "libre reconstrucción"
(reconstrucción libre sin la utilización directa alguna de un modelo histórico en términos de forma, materiales o técnica de trabajo. La pieza utilizada reemplaza técnicamente la función de un componente histórico utilizado anteriormente)
- CS =** para "*conservation stabilisation*" = "estabilización por conservación"
(un refuerzo estructural posterior añadido con fines de conservación, por ejemplo necesario para permitir la utilización de la carrocería de un vehículo corroído estructuralmente. Un componente de este tipo no ha sido nunca parte de su esencia histórica)

Artículo 9

Todo equipamiento moderno de seguridad cuya instalación es requerida por ley, debería integrarse de forma armoniosa y discretamente en el vehículo. En el transcurso de una inspección de tales adiciones o modificaciones de la estructura original deberían ser claramente reconocibles como tales. También deberían ser utilizadas marcas permanentes y apropiadas para identificación de estas instalaciones, así como ser completamente reversibles.

Artículo 10

Todas las modificaciones requeridas ulteriormente por las razones que sean, deberían respetar la estructura y apariencia originales. Sería ideal que estas modificaciones fueran siempre reversibles, y que todas las piezas importantes sustituidas en este proceso pudieran conservarse para permitir su reutilización o que sirvieran de referencia para los componentes originales.

Artículo 11

Cada etapa en la conservación o la restauración de un vehículo histórico debería ser planificada sistemáticamente y documentada generosamente en el curso del proyecto. Los informes escritos y las fotografías tomadas en el curso del proyecto deberían conservarse como mínimo durante la vida del vehículo. La FIVA apoya la conservación de esta documentación en un posible banco de datos nacional o internacional.

Artículo 12

Todas las infraestructuras y organizaciones implicadas en la preservación, conservación, restauración, reparación y utilización de los vehículos históricos, deben tomar medidas apropiadas para proteger sus registros y archivos

Artículo 13

Las autoridades gubernamentales y las agencias internacionales y nacionales deberían reconocer las organizaciones o asociaciones sin ánimo de lucro implicadas en la preservación de los vehículos históricos y de su contexto tangible e intangible como instituciones culturales y asignarles el estatus de *organizaciones caritativas*.

Artículo 14

Las instituciones, tal como se han definido en esta Carta, implicadas en la preservación y la transmisión de los conocimientos necesarios para la preservación y utilización de los vehículos históricos deberían ser reconocidos como organismos culturales de protección financiados por los fondos apropiados.

Artículo 15

Las colecciones que contengan documentos, planos, etc. relativos a los vehículos históricos, y accesibles para la investigación, deberían estar reconocidos como parte del patrimonio cultural

y protegidos como propiedad cultural de acuerdo con las convenciones internacionales concernientes.

El Grupo de Trabajo de la Carta de Turin

27 de septiembre de 2010

Gundula Tutt, Rainer Hindrischet, Yves Campion, Thomas Kohler

CARTA DE TURIN

Definiciones, diccionario de términos

Las definiciones que se detallaran a continuación, tienen por objetivo definir de la forma más precisa posible una terminología técnica para futuras deliberaciones. Familiarmente, en cada una de las lenguas nacionales, tenemos tendencia a utilizar términos como "original", "histórico" o "patrimonio cultural" según una moda más o menos ambigua y a menudo arbitraria para referirnos a los vehículos históricos. Por este motivo, creemos que para empezar, no podemos todavía definir una lista concisa de términos, tipo diccionario.

Para referirnos a otros tipos de patrimonio cultural, se utiliza desde los años 60 un vocabulario técnico adecuado y preciso, que nos gustaría fusionar aquí con las definiciones de la FIVA y adaptarlo a la perspectiva de nuestro patrimonio automovilístico. Esperamos que esta primera tentativa de definir una terminología será afinada en el futuro, una vez hayan iniciado nuestras deliberaciones.

1. Patrimonio Técnico

Traducciones sugeridas: "Heritage", "Patrimoine technique", "Technisches Kulturgut"

El patrimonio cultural engloba objetos significativos culturalmente, al igual que formas intangibles de expresión cultural¹.

El término *patrimonio móvil técnico* ha sido creado como término técnico por los historiadores de la cultura. Originalmente, se había utilizado para cualquier vehículo sobre railes, navío, avión o vehículo a propulsión mecánica, que en el conjunto de todas sus piezas era considerado un documento significativo de la historia de la cultura humana y de la tecnología.

Su importancia resulta tanto por sus características técnicas como por factores tales como el diseño, los materiales auténticos o de especial relevancia histórica, por ejemplo, una historia relacionada con algunos eventos, personas, lugares o regiones. Otra consideración es que un objeto culturalmente significativo que ha contribuido por su propio impacto al desarrollo social, cultural y económica de una sociedad (los vehículos han marcado la forma en que organizamos nuestro tiempo de ocio, que nos permiten trabajar a distancia; la construcción de carreteras para el transporte ha provocado cambios en la infraestructura y medio ambiente). Otro aspecto interesante es los cambios y las modificaciones en el uso de un vehículo durante su "existencia".

Una tal definición del término *patrimonio cultural* incluye los concept cars de hoy o los vehículos modernos con sus nuevas características técnicas.

El valor cultural de un vehículo no depende de su estatus funcional o del hecho que haya sido matriculado para su uso en carretera. Sin embargo depende del grado de preservación de su contenido histórico real (véase definición supra). Si un objeto en su conjunto deja de cumplir los mínimos requisitos básicos, perderá su condición de patrimonio cultural.

2. Vehículos históricos

"Veteranos", "coches clásicos" u "oldtimer" son sólo algunos ejemplos de términos familiares que se refieren a los vehículos históricos en orden de marcha, generalmente con una antigüedad mínima de 30 años, de acuerdo con el Código Técnico de la FIVA.

Sin embargo, los vehículos históricos abarcan un concepto mucho más amplio ya que incluyen los vehículos que aparecen en museos, ya sea en orden de marcha o no. No existe una definición exacta de una edad mínima o clasificación de una antigüedad determinada.

A continuación detallamos una relación de la clasificación de época para los vehículos históricos utilizado por la FIVA:

¹ Véanse las definiciones de la UNESCO

Def. Inglesa	Def. Francesa	Def. Española	Período de fabricación
Ancestor	Ancêtre	Antecesor	Antes del 31-12-1904
Veteran	Vétéran	Veterano	1-01-1905 / 31-12-1918
Vintage	Vintage	Veintes	1-01-1919 / 31-12-1930
Post Vintage	Post Vintage	Post Veintes	1-01-1931 / 31-12-1945
Post War	Après-Guerre	Post Guerra	1-01-1946 / 31-12-1960
Classic	Classique	Clásicos	1-01-1961 / Mín. 30 años

3. Preservación

Describe el proceso mediante el cual el estado actual, y en particular la calidad y la memoria de un vehículo o un objeto histórico son preservados. Esto se logra por ejemplo, con el mantenimiento adecuado, el cuidado regular, y las condiciones de conservación y limpieza adecuadas para evitar daños y deterioro. Un uso delicado adecuado y cuidadoso de acuerdo con el estado particular del vehículo también contribuye a preservarlo ya que el uso de un vehículo contribuye a evitar la degradación y los daños resultantes de la falta de uso.

4. Conservación

Es un proceso destinado a preservar el estado de un vehículo u objeto. Esto incluye cualquier intervención práctica destinada a asegurar y estabilizar el vehículo u objeto, siempre que su contenido histórico, sus piezas y materiales originales no se alteren y que su valor histórico documental o material no corra ningún riesgo. La conservación es simplemente para evitar, o al menos retrasar el continuo deterioro (por ejemplo, el tratamiento especial de zonas de metal desnudas para prevenir el desarrollo continuo del óxido, el tratamiento de las superficies pintadas que se comienzan a degradar, etc.). En general, estas medidas no son visibles superficialmente.

5. Restauración

Puede aplicarse a las piezas mayores o menores de un vehículo. Se trata de un proceso diseñado por ejemplo, para reemplazar piezas o partes desaparecidas con el fin de hacer visible un estado anterior del vehículo u objeto, borrar daños o reforzar estructuralmente los elementos comparándolos con su estado antes del trabajo.

Esto significa, por ejemplo, que si tiene una aleta corroída, puede restaurarse cortando la zona corroída de forma precisa, al cortar precisamente, colocando en forma y utilizando una hoja de metal del mismo material. Esto reparará física y funcionalmente el daño, respetando el material original.

En general, la restauración irá más allá de la conservación. La restauración también se ocupará del origen histórico o de los materiales y piezas, tratando de preservar tanto como sea posible la condición auténtica. Las zonas restauradas deben integrarse armoniosamente con las otras zonas originales, y deben ser identificables en el caso de una inspección minuciosa. (Esto se puede confirmar por ejemplo mediante el uso de estructuras ligeramente diferentes en las zonas restauradas o por otros métodos ensayados con éxito en otras zonas restauradas).

Una restauración debería estar bien documentada.

6. Reparación

Significa la adaptación, el reacondicionamiento o la sustitución de componentes existentes o desaparecidos. La reparación tiene por objetivo y ante todo la aplicación de un standard determinado del conjunto mecánico o acorde con el uso previsto. La reparación no se preocupa del estado histórico de los componentes, materiales originales, técnicas de trabajo o la esencia auténtica del vehículo; aquí solo cuenta devolver al objeto la completa operatividad.

Esto significa por ejemplo, que si tiene una aleta corroída, se puede reparar o reemplazar por una nueva. Esto permitirá tener un vehículo aparentemente intacto, mecánicamente sano y apto para circular. Pero la reparación no guarda ni preserva la esencia histórica original del vehículo

7. Renovación

Al referirse a la renovación de los vehículos históricos, a menudo encontramos el término engañoso "restauración completa". Todo trabajo de restauración tiene como objetivo imitar de forma más o menos exacta la apariencia "como nuevo o salido de fábrica". Las piezas existentes deben generalmente ser reacondicionadas en serio; las señales de desgaste y de originalidad en un "como nuevo" se eliminan. El resultado a menudo es muy especulativo e históricamente menos fidedigno. Además este tipo de trabajo en general no presta ninguna atención a los materiales utilizados originalmente.

Los automóviles renovados son ante todo la representación de la idea y el gusto personal actual de sus propietarios; pero ya no son vehículos históricos hasta la medula. Aquí prevalece la belleza sobre la autenticidad; los vehículos u objetos así alterados dejan de tener valor como referencia para la historia cultural. En última instancia, la renovación hurta las raíces históricas de un vehículo antiguo, es el equivalente a retirar de un vehículo su esencia histórica "hasta el número de chasis", como una cuestión de gusto personal.

Muy a menudo, se instalan componentes modernos "no evidentes" para dar al vehículo un estado de confort moderno; o bien una tapicería en imitación cuero se reemplaza por cuero auténtico en un esfuerzo para dejar el vehículo "mejor que nuevo".

La renovación no cumple habitualmente con el criterio de la FIVA acerca de los vehículos históricos.

8. Modificaciones de época

Describe las modificaciones realizadas en la fase inicial de puesta en marcha activa del vehículo para optimizar o para adaptarse a usos específicos.

9. Especiales

Se refiere a los cambios visibles en profundidad de un vehículo de producción durante su fase de uso activo. Estos cambios se añaden a la "historia" del vehículo. FIVA clasifica estos vehículos como "tipo B".

Sin embargo, es necesario distinguir estas modificaciones de los cambios realizados después durante la fase de colección. Las alteraciones modernas (por ejemplo, un estilo / líneas de la carrocería, etc.) pueden no ser de fecha reciente, por lo que no formarían parte del "estado original".

10. Reconstrucción

Hablamos de reconstrucción, cuando faltan piezas o cuando vehículos completos se vuelven a recrear en todos los detalles de un original. La recreación debe ser exacta en su forma, sus materiales y técnicas de fabricación. Los historiadores culturales utilizan las reconstrucciones, por ejemplo las galeras romanas, para adquirir nuevos conocimientos sobre las técnicas y habilidades utilizadas durante la construcción y la navegación del barco. Las reconstrucciones también se pueden utilizar para verificar la credibilidad y la validez de la aplicación de descubrimientos teóricos a través de fuentes orales o escritas. Algunos hitos importantes en la historia del automóvil que solo han sobrevivido parcialmente son hoy conocidas como reconstrucciones (por ejemplo, la reconstrucción del Benz Patent-Motorwagen).

Si tienen que ser más que una base de especulación, las reconstrucciones deben partir siempre de una base verificable, bien documentada y auténtica. Siempre deben estar debidamente identificados para evitar la confusión con un original histórico. Estos requisitos también se aplican a los componentes de reconstrucción incorporados en los vehículos históricos originales, por ejemplo, por razones de estabilidad estructural o necesidades funcionales. Incluso si una recreación es tan exacta como sea posible, el resultado nunca será completamente idéntico al histórico original. Una reconstrucción será siempre la expresión de los intentos y esfuerzos de aproximación de un período más reciente.

La FIVA clasifica los vehículos contruidos o reconstruidos sobre esta base como "tipo C" (véase también los consejos del Código Técnico de la FIVA)

Un tema importante que no recibe suficiente atención en el cuidado de los vehículos históricos a motor, es la reconstrucción progresiva o "insidiosa": Este es el caso cuando un vehículo se somete a reparaciones más o menos importantes durante las cuales prácticamente todas las piezas originales son en realidad sustituidas. Nosotros debemos considerar cuidadosamente dónde está la línea que distingue el uso de un objeto histórico y el agotamiento de su originalidad es rebasado.

11. Copia y réplica

Cuando nos referimos a los vehículos históricos, los términos copia y réplica se utilizan para cubrir una larga gama de imitación de piezas o de vehículos completos de calidad variable. Este tipo de recreación es generalmente menos fiel en su imitación del original que la reconstrucción descrita en el punto 4 del glosario. Las copias se centran en la apariencia exterior de un vehículo y no se preocupan demasiado de utilizar técnicas o materiales históricos.

Las copias construidas por el fabricante original se denominan réplicas.

La FIVA clasifica a estos vehículos como "tipo C".

12. Fase de uso activo – fase de colección

La fase de uso activo es el periodo de tiempo durante el cual el vehículo es simplemente utilizado para uso diario. En uso cotidiano, puede sufrir modificaciones drásticas o modificaciones para adaptarlo a necesidades específicas (p. ej. gasógenos instalados hasta el fin de la 2ª Guerra Mundial o coches particulares transformados en vehículos utilitarios, etc.) Un vehículo vendido en el transcurso de esta fase se vende como vehículo de ocasión. La fase no puede determinarse formalmente en términos de un número de años concretos. Esto depende únicamente de la percepción real y de la utilización de cada vehículo individual. Todas las modificaciones en fase de uso activo deben incontestablemente estar documentadas para cada vehículo en particular (no será suficiente argumentar que la modificación en cuestión la llevaban incorporada otros vehículos de serie, etc.)

Esta fase en la vida de un vehículo, lo lleva hasta la fase de colección, donde el vehículo se convierte en "histórico" o alcanza el estatus de colección o se convierte en parte de una colección. Durante esta transición, el vehículo sufre también un cambio de percepción y de evaluación más allá de consideraciones puramente prácticas.

Uno de los factores decisivos es la edad del vehículo, pero otras consideraciones técnicas, de diseño, históricas, sociales o emocionales pueden implicarse (p. ej. la historia vinculada a un propietario particular). Ahora el vehículo ha dejado de ser un artículo puramente utilitario, y bien en su uso o incluso en caso de venta se trata y valora de una forma distinta a un simple vehículo de ocasión. Las modificaciones durante la fase colección, p. ej. la incorporación de tecnología moderna o el acoplamiento de componentes históricos que no pueden ser atribuidos a la fase de uso activo del vehículo, no se consideraran como parte de la historia original del vehículo.

Un vehículo histórico utilizado de acuerdo con la legislación nacional específica o en base de la Tarjeta de Identidad FIVA, significa automáticamente que no se puede considerar como un vehículo para uso general. Al contrario, se considera como histórico y como parte de nuestro patrimonio cultural. Las normas y reglamentos respectivos convierten (o deberían convertir) efectivamente a estos vehículos exentos de las exigencias aplicables a los vehículos de uso diario. Cuando un vehículo empieza a ser utilizado en estas condiciones, es claramente indicativo de que la fase de uso activo ha finalizado y ha empezado la de colección

13. Originalidad

El termino originalidad se refiere a los materiales y componentes (y solo a estos) que eran parte del vehículo cuando fue entregado nuevo o matriculado por primera vez. El termino no

refleja para nada el nivel de preservación de sus componentes, que ha podido variar de forma significativa según el componente o vehículo, y la antigüedad y uso.

14. Sustancia histórica y origen histórico

Los términos sustancia histórica y origen histórico, pueden ser utilizados con precisión para describir diversas "fotos instantáneas" en términos de materiales y componentes de la fase de uso activo del vehículo. La fase exacta en la historia de un vehículo u objeto analizado debe ser siempre especificada (p. ej. la apariencia de un vehículo que participó en cierta competición o cuando perteneció a su segundo propietario, el origen histórico representa entre otros este periodo). Estos dos términos se refieren siempre a un periodo específico o a un momento puntual en el tiempo de la historia del vehículo.

El término origen histórico se comprende mejor desde que se incluyen aspectos intangibles relacionados con la historia de un vehículo (como componentes eliminados a partir de un cierto momento en el transcurso de la fase de uso activo del vehículo que formaba parte del inventario previo a este momento).

15. Condición históricamente evolucionada

El término condición evolucionada históricamente se refiere a la totalidad de las piezas y materiales incorporados en un vehículo al fin de su uso activo, teniendo en cuenta todas las modificaciones efectuadas durante su uso activo (p. ej. daños, reparaciones, transformaciones, cambios de uso, etc.)

16. Estado actual

Significa las piezas y materiales incorporados y las modificaciones efectuadas en un vehículo en transcurso de su historia (p. ej. hasta el día de hoy).

Incluye todas las piezas y materiales hallados durante la última inspección de un vehículo histórico, ya sea original o con todas las modificaciones efectuadas durante la fase de uso activo y la colección.

17. Pátina (*Tono sentido y suave que da el tiempo a las pinturas y a otros objetos antiguos*).

Cuando nos referimos a la propiedad cultural, la pátina significa todos los cambios debidos al tiempo y al desgaste como la decoloración debida a la edad, las grietas, signos de desgaste y fenómenos similares. Cuando se refiere a la preservación de la propiedad cultural, la suciedad significa todas las capas de sustancia exterior que no formaban parte del objeto real.

Las opiniones sobre el hecho de que los cambios en el tiempo deben ser considerados como daños o desperfectos difieren sensiblemente, y están sujetas a las sensibilidades estéticas particulares. Sin embargo desde la óptica de una restauración, que a menudo tiene como objetivo erradicar estos fenómenos, es aceptable considerar que todos estos cambios reflejan también la historia de un vehículo.

18. Daños

Esta palabra se utiliza para referirse a alteraciones claras de un vehículo u objeto, en tanto que lo afectan considerablemente o impiden su uso. Estos cambios o alteraciones se deben generalmente al efecto de causas externas (p. ej. un accidente, etc.), a las reparaciones o mantenimiento inapropiado o deficiente, o degradaciones permanentes (daños debidos a la inactividad)

19. Uso y mantenimiento correcto

Como para la pátina, este es un término muy personal. Generalmente no podemos definir el grado en que los signos de desgaste pueden ser tolerados antes de que se consideren como "mal estado" o representen un verdadero daño. Se debe determinar siempre en referencia directa al vehículo u objeto particular.

Si el estado de un vehículo se describe como usado o bien mantenido, implica usualmente que los signos de desgaste y desconchados tienen un valor documental y forman parte de la historia del vehículo, por este motivo merecen ser preservados. Por otra parte significa que estos cambios debidos al paso del tiempo, no deben ser considerados como defectos. Los componentes y superficies auténticas no pueden tener los mismos criterios visuales que las piezas intactas construidas recientemente sin contradecir su verdadera naturaleza e historia (ver el Código Técnico de FIVA y la definición "renovación"). Por este motivo en el transcurso de un control o inspección de un vehículo histórico, estos fenómenos no deben degradar los vehículos auténticos respecto a los reconstruidos o renovados.

Es pues importante que esta descripción no se utilice para referirse a un vehículo en su conjunto y no a componentes individuales fuera de contexto.

20. Original & condición original

Familiarmente se utiliza la condición original para referirse a un cierto tipo de condición restaurada a "nuevo", como los anuncios indican, el vehículo ha sido rehecho de nuevo con apariencia de "original".

Después de un examen detallado, estos estados deben ser considerados como imitaciones equivalentes a renovaciones más o menos conformes al original (véase nº 7).

En relación a los bienes culturales, el término original antes mencionado, debe incluir todos los materiales, las modificaciones y componentes, incluso los signos de desgaste y desconchados como parte de la fase de uso activo de un vehículo particular. El término más preciso es "sustancia histórica". (Véase nº 10)

Lo que es original no es cualquier cosa que pueda ser definida automática e invariablemente para cada vehículo, modelo o serie/año de construcción. Más que nada tiene una estrecha relación con la historia particular del vehículo u objeto. Pueden existir dos condiciones originales para dos vehículos del mismo modelo, por ejemplo cuando el fabricante utilizó distintos componentes de distintos suministradores en la producción de una serie o cuando estas diferencias son el resultado de modificaciones particulares durante la fase de uso activo.

21. Pieza/Componente auténtico

Se refiere a todas las piezas y componentes de una producción de época o histórica utilizada para un vehículo específico y modelo o serie concreta. Una pieza o componente auténtico no debe haber sido incorporado en el vehículo desde el principio. Por ejemplo, pueden representar un equipo opcional del periodo de fabricación, o piezas utilizadas antes o después para reemplazar componentes perdidos o rotos.

Para estos componentes, el periodo de fabricación se limita al periodo de tiempo calificado de contemporáneo con el vehículo en su fase de uso activo (véase nos. 8 y 13 y el Código Técnico de la FIVA)

Si estas piezas o componentes se utilizan hoy para reemplazar a las originales perdidas o rotas, debe ser confirmado con arreglo a la documentación.

22. Pieza de repuesto

En general cualquier pieza de producción moderna utilizada para reemplazar incorporado históricamente en un vehículo (sin hacer distinción entre las piezas entre las piezas originales del fabricante y las de otros fabricantes). Las piezas de repuesto pueden diferir considerablemente de los componentes originales tanto de marca como de materiales, deberían marcadas e identificadas de forma permanente como tales.

Las piezas de repuesto producidas (antes o actualmente⁹ por el fabricante pueden ser designadas como "piezas réplica".

23. Valor documental histórico y material, vehículos como archivos históricos

Los vehículos históricos son artículos de uso diario de otra época. También son fuentes materiales de la historia de la cultura, del transporte y de la tecnología. Los componentes sanos

de los vehículos u objetos, contienen una gran cantidad de información y puntos de vista de un estado de arte más antiguo, los materiales como las técnicas de fabricación y de transformación utilizados, su ulterior desarrollo y su impacto en la sociedad.

Sin embargo, esta información poco a poco se pierde si el vehículo es modificado y las partes y componentes son sustituidos o renovados / modificados. Esto se aplica tanto a los componentes mecánicos principales como a su interior, a los elementos de madera, a la pintura y al tratamiento de las superficies.

Otro aspecto importante es que los componentes que no están documentados de forma fiable como formando parte la sustancia auténtica de un vehículo específico o de las partes modificadas durante las reparaciones, no podrán ser consideradas como fuentes de información y no tendrán valor documental. Por este motivo una extensa documentación de todos los pasos de la restauración, así como los materiales utilizados y el marcado de las piezas de recambio son un requisito esencial.

24. Tecnología

La aplicación del conocimiento científico con fines prácticos y el uso de maquinaria e instalaciones, se han desarrollado a partir de tales conocimientos científicos. Incorporamos habilidades y conocimientos relacionados con la ingeniería o la ciencia aplicada en esta materia.

El Grupo de Trabajo de la Carta de Turin

Viernes, 01 de octubre 2010,

Gundula Tutt, Rainer Hindrischedt, Yves Campion, Thomas Kohler

Clase	Estado general	Historia	Chasis/plataforma	Motor	Carrocería	Pintura/tapicería
A/1	Como salido de fábrica, sin cambios, se admiten pequeñas señales de uso	Completamente conocida y documentada	Estado original	Estado original	Estado original	Estado original
A/2	Utilizado y mantenido. Sin restauraciones Reparaciones y modificaciones consideradas admisibles	Completamente conocida y documentada	Estado original	Estado original o Revisión parcial	Estado original o pequeñas reparaciones	Estado original Reparaciones admisibles inferior reconstruido parcialmente según original
A/3	Desmontado y reconstruido, montado de nuevo con diferencias mínimas si no hay piezas disponibles. Accesorios de época admitidos	Identidad propietario/s precedentes conocida	Estado original. Eventual reemplazo de piezas dañadas.	Estado original o revisado, o motor de recambio del mismo tipo (numerado)	Estado original o reemplazada en parte, o reemplazada por una del mismo tipo y periodo	Como A/2 o reemplazada por una de especificación de origen
A/4	Reconstrucción de uno o varios vehículos de un mismo modelo o tipo similares a las especificaciones originales	Historia y propietario/s precedentes desconocidos	Como A/3 o dimensiones posteriores a especificación original	Como A/3 o nuevo bloque motor o nueva culata según especificaciones de origen	Como A/3 o nueva construcción similar a la carrocería de fábrica o de época utilizada en chasis similares	Como A/3 bien sea cuero o tela, según especificaciones de época
B/?	Como A/1 hasta A/4 Original con modificaciones existentes y practicadas en la época	Como A/1 hasta A/4	Como A/1 hasta A/4	Como A/1 hasta A/4 y también: original con modificaciones o piezas suplementarias según especificaciones de época	Como A/1 hasta A/4 y también: original con modificaciones o piezas suplementarias según especificaciones de época	Como A/1 hasta A/4 y también: original con modificaciones o piezas suplementarias según especificaciones de época
C/?	Reproducciones / Réplicas	Antigüedad mínima 30 años	Consultar Comisión Técnica de FIVA			
D/?	Como B/3 y B/4 partir de un tipo A o B modificado fuera periodo	Como A/1 hasta A/4	Como B/3 y B/4	Como B/3 y B/4 más: Original con modificaciones o piezas suplementarias según especificaciones de época	Como B/3 y B/4 más: Original con modificaciones o piezas suplementarias según especificaciones de época	Como B/3 y B/4 más: Original con modificaciones o piezas suplementarias según especificaciones de época
E/?	Como D/3 y D/4 partir de un tipo A o B modificado fuera de periodo con tecnología moderna	Como A/1 hasta A/4	Como D/3 y D/4 Ruedas/Suspensión 2 de 5 modificaciones adicionales con tecnología moderna	Como D/3 y D/4 más: Original con 2 de 5 modificaciones adicionales con tecnología moderna	Como D/3 y D/4 más: Original con modificaciones o piezas suplementarias según especificación de época	Como D/3 y D/4 más: Original con modificaciones o piezas suplementarias según especificación de época

Carta de Turín

Comentarios

(Durante las deliberaciones, estos comentarios pueden dar descripciones más detalladas del "Espíritu" y la intención de los artículos de la Carta, que en caso de necesidad, deberían ser reelaborados sucintamente.)

INTRODUCCIÓN

Esta Carta de Turín para los vehículos históricos se refiere a los principios directores de la Carta de Venecia de 1964, que definió los consejos reconocidos para la preservación de los bienes culturales. Esta Carta desarrolla las normas definidas entonces para aplicar a las necesidades específicas de la conservación de los vehículos históricos en uso activo, sin alterar su calidad de propiedad cultural y de monumento en la historia de la tecnología.

DEFINICIONES

Son los métodos gracias a los cuales podemos transmitir a las futuras generaciones nuestro entusiasmo e interés hacia los vehículos históricos, incluyendo los conocimientos tradicionales y las técnicas de trabajo. Un factor intangible como el conocimiento es tan importante e irremplazable para la historia de la tecnología como los propios vehículos.

Las áreas de restauración se pueden marcar por ejemplo, completando los acabados de estas zonas con estructuras ligeramente diferentes, detectables únicamente después de la inspección a fondo (pero no arruinarán la apariencia del conjunto), u otros sistemas de marcado permanente. Existen sistemas que han sido probados en otras áreas de la restauración de los bienes culturales.

Para más detalles acerca de los términos de restauración / reparación, consultar el documento "Definiciones", puntos 5 y 6.

CARTA

Artículo 1

Artículo 2

Esto abarca tanto la restauración para un museo como todas las medidas destinadas a preservar un vehículo histórico para un uso activo.

Artículo 3

Mantener el uso regular y activo define la esencia de un vehículo, de lo contrario no habría nada más que un objeto sin vida. La mayoría de vehículos de valor histórico que hoy se conservan no hubieran sobrevivido sin la capacidad de ser utilizado en el dominio público. La mayoría de los propietarios no hacen el gasto y esfuerzo para efectuar una conservación duradera y de otra manera pagar muy caro el mantenimiento. Cuando utilizan los vehículos históricos, sus propietarios deberían establecer un equilibrio razonable y responsable entre movilidad y desgaste.

El término de "valor histórico" utilizado aquí no tiene ninguna connotación estética, material o financiera. Se refiere sólo a la pertinencia de un vehículo en términos de historia cultural, social y técnica. Por ejemplo un vehículo de reparto de tres ruedas producido en masa que ha contribuido a mejorar la gama y oportunidades de trabajo para los artesanos puede tener un valor cultural. Este tipo de vehículo ha ayudado a transformar el trabajo a la vez que las relaciones sociales y económicas de numerosas sociedades.

En su calidad de elementos de patrimonio cultural, los vehículos históricos representan un valor cultural intangible para la sociedad. Ayudan a descubrir y experimentar las cosas concernientes al desarrollo e historia de nuestra sociedad. Pueden ayudarnos a encontrar respuestas a cuestiones fundamentales: "¿de donde venimos, a donde vamos y como hemos llegado hasta aquí?" Por estas mismas razones, la sociedad tiene un interés vital en fomentar la preservación del conocimiento múltiple y de las habilidades implicadas en el uso de este tipo de propiedad cultural (no solamente el uso, sino el contexto global de los vehículos históricos)

Artículo 4

La preservación de nuestro patrimonio automóvil en interés de la sociedad, es la base para que el legislador pueda atribuir primas y concesiones para los vehículos históricos, tales como beneficios fiscales y exenciones para las restricciones medioambientales actuales y de seguridad. Esto asegurará el uso activo de los vehículos históricos por las vías públicas en el futuro.

Sin embargo, un tal reconocimiento social y político solo será atribuido a los vehículos que preserven un mínimo de autenticidad y una integridad histórica virgen. A cambio de estos privilegios, los propietarios tendrán la obligación de preservar sus vehículos históricos intactos. Los consejos prestados en esta Carta están destinados a colaborar en sus esfuerzos.

Artículo 5

No es suficiente preservar los sistemas técnicos auténticos, es importante que todas las piezas de un vehículo formen una entidad histórica consistente.

Artículo 6

En el proceso de restauración, es esencial que las medidas adoptadas para preservar la autenticidad la historia del vehículo no alteren la base inicial. Cualquier medida destinada a obtener un estado "Mejor que nuevo", cualquier reconstrucción con fines especulativos, toda modificación o adición de efectuada sin verdadera base histórica con referencia a un vehículo concreto debe ser visto con escepticismo.

Toda la restauración debe estar preparada y acompañada de una amplia investigación sobre la historia de vehículo específico.

Artículo 7

El uso de materiales y técnicas históricas o modernas, debe decidirse en cada caso individualmente sobre la base de las consideraciones presentadas.

Facilitar el uso del vehículo u otras consideraciones puramente en términos de comodidad no es justificación para sustituir las piezas históricas por materiales modernos!

La exigencia de utilizar solamente materiales probados de forma adecuada y duradera en otros casos donde han sido objeto de tests prácticos en el transcurso de los años, tiene como objetivo evitar que los vehículos históricos se conviertan en cobayas de experimentación descontrolada de materiales. Los materiales no ensayados en tests, pueden a largo término ser más perjudiciales que benéficos. La utilización de estos materiales, podría por otra parte socavar la historia del vehículo y causar otros daños que requerirían cada vez intervenciones más profundas.

Artículo 8

La información y los documentos históricos son la referencia clave para cualquier duda o cuestión que pueda surgir durante el proceso de restauración. Esta es la única manera de evitar las medidas especulativas e interpretaciones arbitrarias sobre una base incompleta.

Según las medidas adoptadas, cualquier tentativa de restauración puede saldarse nada menos que una imitación del estado inicial o incluso nuevo, pero no restaure nunca un vehículo en este estado. Ante cualquier tentativa de restauración en un estado histórico precedente, debemos considerar que ciertos materiales y componentes que forman parte de la historia original del vehículo, serán siempre irremediamente alterados o destruidos.

La identificación permanente de piezas reemplazadas, reconstruidas o añadidas, tiene por finalidad, permitir la distinción de la integridad histórica auténtica de los añadidos posteriores. En muchos casos, por ejemplo cuando los componente que forman parte de un vehículo, deben ser utilizados como referencia para la fabricación de piezas de recambio, estas identificaciones son una exigencia

clave para garantizar una reproducción correcta y fidedigna. De otra forma, las piezas se convertirían en copias de copias y cada vez serían de peor calidad.

Además las marcas de identificación demuestran su efecto en la restauración del vehículo sobre railes, que permitirá una apreciación de la fidelidad o similitud de una pieza sustituida comparada con la original.

Artículo 9

Según la utilización prevista del vehículo histórico, los componentes modernos pueden acoplarse por motivos de seguridad si la legislación nacional lo exige. Cualquier equipamiento acoplado debería tener el menor impacto posible en la apariencia general del vehículo y no debería tener la menor posibilidad de ser confundido con los equipamientos auténticos. Incluso cuando estas modificaciones son estudiadas para ser reversibles, deberíamos tener siempre la convicción de que estas medidas eliminan siempre de forma irreversible la autenticidad (p. ej. perforar agujeros, decapar la carrocería, etc....) Los límites de la reversibilidad deberían ser tenidos en cuenta, y se debería elegir el procedimiento que conserve más la autenticidad.

Artículo 10

En términos de reversibilidad, deberíamos tener el convencimiento de que este principio ha sido incorporado en todas las Cartas de forma preponderante y que siempre ha sido puesta en práctica de forma pragmática, considerando las condiciones específicas a nuestro alcance. Si la pérdida total de un componente solo puede evitarse mediante una intervención irreversible en la integridad del vehículo, esta intervención es aceptable (p. ej. sustituir ciertas partes de chapa debilitada estructuralmente y reemplazarlas por material nuevo para preservar la carrocería original de un vehículo)

Las consideraciones de reversibilidad son siempre cruciales cuando se habla de propiedad cultural, fomentan un acercamiento respetuoso y parsimonioso. Recordamos las implicaciones a largo término de estas medidas, más allá del efecto inmediato y de planificar la restauración de forma consecuente. El objetivo debería ser de concienciar y fomentar la consideración cuidadosa de las etapas a efectuar, por ejemplo cuando planifiquemos la restauración de un vehículo.

Artículo 11

La documentación de un proyecto, debería permitir se comprenda y se utilice posteriormente en referencia al vehículo específico (y no una simple caja de fotos sin identificar y sin comentarios, como sucede a menudo).

Una base de datos amplia, tiene necesidad de ser definida en términos de confidencialidad de datos (ningún propietario estará de acuerdo en incluir su documentación en una base de datos, mientras este tema no esté resuelto)

Otro tema es la compatibilidad técnica y la accesibilidad a la base de datos, y también las exigencias de la administración en el archivo de datos, y un almacenamiento a largo plazo (el horizonte de un periodo de 20 años es sin lugar a dudas demasiado corto...)

Artículo 12

Sería importante tener los archivos disponibles para la investigación científica y permitir un acceso adecuado. De otra forma, la gente no aceptaría el financiamiento atribuido a archivos puramente privados. Probablemente sería otro tema delicado.

Artículo 13

Debemos ser prudentes ante esta demanda, ya que los gobiernos podrían solicitar poder decir algo al respecto! Este tipo de estructuras existen en el ámbito público de mantenimiento de monumentos históricos, y no están adaptados para los VH!

Artículo 14

En tal caso, ¿quién se encargaría de evaluar los criterios? (Cuando se habla de subsidios, esta cuestión se plantea por sí misma, si no más.)

Artículo 15

En este contexto, la disponibilidad y el acceso adecuado a la investigación científica, se aplicaría de acuerdo con convenciones internacionales.

El Grupo de Trabajo de la Carta de Turin

Lunes 27 de septiembre de 2010

Gundula Tutt, Rainer Hindrichedt, Yves Champion, Thomas Kohler