

## 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 substancia 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 substancia 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 substancia autentica. 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 substancia autentica 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 utilizéis 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 substancia 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 substancia 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 meticuloso 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 alfabéticas, para distinguirlas de la substancia histórica.

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

- 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” = “reconstrucción libre”  
(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 substancia 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 animo 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 Turín

27 de septiembre de 2010

Gundula Tutt, Rainer Hindrischet, Yves Champion, Thomas Kholer