

X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

Sesión VI: Patrimonio Cultural Ferroviario.

EL TREN TURISTICO “BAJO ARAGON”: MODELO DE TURISMO SOSTENIBLE Y DINAMIZADOR ECONOMICO Y SOCIAL.

José M^a Muñoz Sánchez
UNIVERSIDAD DE VALLADOLID
Josemaria.munoz.sanchez@uva.es

Resumen:

Tren Turístico Bajo Aragón: Modelo de turismo sostenible y dinamizador económico y social.

Interés del trabajo

El Tren Turístico Bajo Aragón constituye una experiencia singular de puesta en valor del patrimonio ferroviario y cultural en el Bajo Aragón Histórico. Su recuperación como recurso turístico responde al interés de dinamizar económicamente un territorio históricamente afectado por el declive del ferrocarril tras el cierre de las actividades mineras y la despoblación. Analizar esta iniciativa permite comprender cómo la movilidad ferroviaria se puede reinventar como producto turístico, contribuyendo a la diversificación de la oferta y al fortalecimiento de la identidad territorial.

Objetivo

El objetivo principal del trabajo es evaluar la relevancia del Tren Turístico Bajo Aragón como motor de desarrollo local y turístico. Se pretende identificar los elementos que explican su atractivo, las oportunidades que abre para la dinamización del sector servicios y la proyección de la imagen del Bajo Aragón Histórico como destino cultural y de naturaleza.

Metodología

La investigación se ha basado en una revisión documental sobre la historia y características del proyecto ferroviario, el análisis de fuentes estadísticas de turismo en la comarca y la consulta de material institucional y de prensa especializada. Complementariamente, se han realizado entrevistas a agentes locales y se han recopilado testimonios de visitantes para valorar la percepción y el impacto social del turismo.

Principales resultados

Los resultados muestran que el Tren Turístico del Bajo Aragón puede generar una notable atracción de visitantes, contribuyendo a la difusión del patrimonio ferroviario y a la reactivación de la oferta hostelera y de restauración en los municipios de toda la comarca del Bajo Aragón Histórico. Se analiza su papel como producto diferenciado dentro de la oferta turística aragonesa, si bien también se evidencian desafíos: necesidad de continuidad en la financiación, ampliación de la programación y coordinación con otras iniciativas de turismo cultural y de naturaleza. En conjunto, el proyecto sirve como una práctica de reutilización patrimonial con potencial de crecimiento y de refuerzo de la identidad comarcal.

Palabras clave: turismo cultural; patrimonio ferroviario; desarrollo local; gestión sostenible.

INTRODUCCIÓN

La corresponsabilidad o la colaboración entre el sector público y privado es uno de los grandes retos del sector turístico español. En muchos destinos, ambos sectores trabajan descoordinadamente, y en muy pocas excepciones, existe una actuación conjunta.

En este sentido, de forma institucional la Fundación del Patrimonio Ferroviario y de modo individual las empresas que participan en este proyecto, apuestan decididamente por este proyecto, aportando capital, logística y trabajo.

Este proyecto potencia esta colaboración en la provincia de Teruel y en concreto en el territorio del Bajo Aragón Histórico, para el fomento del turismo y sus beneficios sociales, ambientales y económicos.

Un proyecto que convertirá a la provincia de Teruel y en concreto al Bajo Aragón Histórico, en un referente de la colaboración de lo público y lo privado a favor del interés general, del desarrollo y el progreso.

-Filosofía del proyecto

El Tren Turístico "BAJO ARAGÓN HISTÓRICO" es fruto de una iniciativa conjunta desarrollada en el ámbito privado, cuya finalidad es la de promover, tanto el rescate patrimonial de carácter ferroviario, en el ámbito cultural, como el desarrollo demográfico y económico de su zona geográfica de influencia, en el ámbito social. Ese doble objetivo lo convierte, sin lugar a dudas, en un instrumento de primer orden en el campo de la dinamización cultural y social, no ya del territorio alcanzado sino del conjunto de nuestra sociedad.

A modo de lo que ocurre en el resto de los países de Europa, la preservación y puesta en valor de nuestro rico patrimonio histórico en materia ferroviaria constituye una inexcusable labor. Labor plenamente justificada por lo que ha sido nuestra rica y dilatada evolución histórica en este campo a lo largo de los últimos 150 años.

Así, uno de los objetivos esenciales de la iniciativa es la puesta a disposición del conjunto de nuestra sociedad de aquello que, por su importancia y representatividad, en el marco de lo que ha significado esa trayectoria histórica, merezca ser transmitido a las generaciones venideras. Entre ello, y como no podía ser de otro modo, el material ferroviario. Así, formarán parte del proyecto, locomotoras (de vapor y de otros tipos), coches de viajeros (de diferentes clases y tipologías), vagones de mercancías (destinados a sus respectivas y específicas funciones), etc.

El territorio del Bajo Aragón Histórico, al igual que el conjunto de la provincia de Teruel, se enfrenta desde hace décadas a un acusado proceso de despoblación y a una debilidad estructural de su tejido económico. Esta situación se refleja, entre otros indicadores, en los bajos niveles de ocupación turística, que apenas alcanzan el 26 % en establecimientos hoteleros y el 24 % en alojamientos rurales, situándose entre los más bajos del Estado

En este contexto, el turismo se ha revelado como una de las herramientas más eficaces para la generación de empleo, la dinamización económica y la fijación de población, siempre que se articule desde criterios de sostenibilidad social, ambiental y cultural. La creación de nuevos productos turísticos singulares y la profesionalización de su comercialización se plantean, por tanto, como retos estratégicos para el desarrollo del territorio.

El proyecto del **Tren Turístico “Bajo Aragón Histórico”** surge como una iniciativa innovadora basada en la recuperación y puesta en valor del patrimonio ferroviario e industrial en desuso, concretamente de la antigua línea férrea entre Samper de Calanda y Andorra. Impulsado por la Fundación del Patrimonio Ferroviario, en colaboración con entidades públicas y privadas, el proyecto aspira a convertirse en un referente nacional de cooperación público-privada aplicada al turismo cultural y al desarrollo territorial

1. HIPOTESIS DE PARTIDA.

La provincia de Teruel posee uno de los índices de ocupación más bajos de todo el estado, apenas un 26% en hoteles y un 24% en alojamiento rural. Una situación preocupante que obliga a establecer como urgente la prioridad de la venta de servicios y productos turísticos.

Así nace esta iniciativa para la creación de una sociedad limitada para la comercialización y la promoción de un producto turístico y cultural en torno al patrimonio ferroviario en desuso.

El Bajo Aragón Histórico necesita sumar esfuerzos. El sector, conjuntamente, adquiere la masa crítica suficiente para la venta en internet, mediante prescriptores y canales intermediados; una actuación que individualmente es imposible.

La comercialización y la concreción de la venta de este novedoso y singular producto turístico y cultural en torno al patrimonio ferroviario en desuso, puede resultar más propio de una actividad empresarial, siempre y cuando actúe bajo el control y la dirección de la propia Fundación.

Este proyecto necesita de la participación de todo el sector turístico y de aquellos sectores implicados en esta actividad, como los son, entre otros, el comercio, el transporte, el sector financiero e inmobiliario.

La promoción del destino y de sus recursos es otros de los ejes de este proyecto y para ello es clave el rol de los organismos e instituciones públicas.

Mediante los mecanismos e instrumentos que resulten más propicios en cada momento, este proyecto, se encamina en último término, a la profesionalización de la comercialización de este singular producto turístico y cultural.

El turismo como alternativa en la provincia de Teruel

Teruel es la segunda provincia menos poblada de España. Con una densidad de 9 hab./km², ostenta uno de los indicadores más bajos de la UE. Una provincia con 236 municipios, donde solo el 5% de éstos supera

los mil habitantes y que concentra el 40% del total en Teruel Capital, la capital de provincia menos poblada de todo el estado.

La provincia de Teruel esté inmersa en una tendencia a la despoblación, una situación que derivada del escaso desarrollo económico de la misma y que incide negativamente en el mercado de trabajo, obligando a las nuevas generaciones a buscar ocupación fuera del territorio.

Ante esta realidad, se considera fundamental maximizar los sectores económicos con mayor capacidad de creación de empleo para asentar la población al territorio, revertir esta situación y dirigir la provincia hacia un horizonte de progreso y desarrollo.

En los últimos años el turismo se ha revelado como la herramienta más eficaz para la generación de riqueza y ocupación, impulsando el desarrollo territorial e implantando un modelo que prioriza la sostenibilidad social y ambiental.

El reto del diseño de un singular producto turístico y cultural

Al turismo lo acoge el territorio mediante sus alojamientos, el atractivo de sus servicios y productos turísticos. Unos elementos que son las unidades de creación de empleo turístico. Así pues, la maximización de este beneficio social depende, en última causa, de la existencia de turistas que permitan la rentabilidad de los negocios turísticos.

Actualmente Teruel posee uno de los grados de ocupación más bajos de todo el estado, apenas un 26% en hoteles y un 24% en el alojamiento rural. Unas cifras que si se mantienen en el tiempo comportaran el cierre de negocios turísticos, y por ende, la destrucción de más empleo.

Por eso la creación de nuevos atractivos turísticos y la planificación de la comercialización y la venta de los servicios turísticos se plantean como uno de los grandes retos económicos y sociales de Teruel en el siglo XXI.

Una iniciativa innovadora.

En este contexto nace una iniciativa innovadora, para diseñar y poner en marcha un producto turístico y cultural en torno al patrimonio ferroviario en desuso. Un proyecto que emerge del inmenso trabajo durante muchos

años de la Fundación Patrimonio Ferroviario, para la preservación y puesta en valor del patrimonio ferroviario en desuso en España.

Varios años de negociaciones, han hecho posible la firma de un Convenio de Colaboración firmado con ENDESA GENERACION y ENEL GREEN POWER ESPAÑA, por la que se cede a la Fundación del Patrimonio Ferroviario, la antigua línea férrea de Samper de Calanda a Andorra, con carácter cultural y turístico.

La voluntad, ilusión y empeño de los promotores de la iniciativa, van a necesitar de la colaboración de todos los agentes implicados para alcanzar sus beneficios sociales, económicos y empresariales, si se quiere que la iniciativa vaya más allá de lo estrictamente comprometido.

Un proyecto ambicioso que se inspira en las experiencias más innovadoras en el diseño de productos turísticos y culturales, que se están implementando en aquellos territorios pioneros de Europa y los Estado Unidos.

FASES	ACTUACIONES	PERIODOS
FASE1 Tren Turístico "Bajo Aragón"	Tren histórico y teatralizado de pasajeros Tren histórico mercancías	2026-2027
FASE2 Infraestructuras básicas	Construcción del Taller-Escuela para formación en oficios vinculados al tren y patrimonio. Habilitación de Aula de Formación para capacitación técnica y turística. Creación del Centro de Interpretación del patrimonio minero e histórico.	2027-2029
FASE3 Infraestructuras complementarias	Desarrollo de un Glamping Hotel integrado en el entorno natural. Implementación del Tren-Restaurante temático. Creación del Museo del Traje Ferroviario . Construcción de Helipuerto para mejorar la conectividad y emergencias. Tranvía histórico.	2028-2030

2. -PUESTA EN VALOR DE LA INFRAESTRUCTURA VIARIA:

Las primeras actuaciones a llevar a cabo serán actuaciones encaminadas a la reutilización de este antiguo trazado industrial que une la estación de Samper de Calanda (ADIF), en la provincia de Teruel, con la antigua central térmica de Andorra, hoy clausurada.

Se trata de implementar unos servicios de carácter turístico-cultural sobre dicho trazado férreo, llamados a redundar en beneficio de la zona y, por tanto, a contribuir poderosamente a la dinamización socioeconómica de unos territorios vinculados durante décadas a la actuación de ENDESA. Se trata de una actuación social, una iniciativa capaz de crear en España un escenario absolutamente pionero en materia turístico y cultural.

Se ha partido del 1 de enero de 2026, para poder dar una idea de las previsiones temporales en cuanto a la ejecución de los diferentes trabajos. Ello, no obstante, no significa que numerosos trabajos preliminares no puedan iniciarse inmediatamente tras la firma del Convenio regulador del uso de la línea.

La inauguración del servicio público del Tren Turístico “Bajo Aragón”, tendría lugar en el mes de mayo de 2027.

Aspecto esencial resulta, la inmediata puesta a punto del trazado ferroviario:

-Necesidad de detener cuanto antes el deterioro de la línea.

-Contar el trayecto con las necesarias medidas de seguridad a la hora de garantizar el paso por ella de los respectivos convoyes.

Las actuaciones contempladas tendrán lugar, de forma exhaustiva y pormenorizada, en toda la extensión del tramo considerado. Esto es, desde la estación de Samper de Calanda (en la línea general Barcelona- Zaragoza de la RFIG) hasta el punto, cercano a la central térmica de Andorra (Teruel), propiedad de ENDESA, fijado como término del recorrido.

Las actuaciones concretas de carácter técnico a desarrollar quedan resumidas en la desobstrucción de canales, tajeas, y alcantarillas de desagüe, la descontaminación de balasto en puntos concretos, el desbroce

de vegetación, la consolidación de trincheras y taludes y la restitución de la geometría de la vía, con la recuperación de la alineación necesaria.

Los puntos del trayecto en los que los corrimientos de tierra hayan alterado o inutilizado las cunetas de desagüe, invadiendo la propia traza y contaminando el balasto, deberán ser objeto de importantes actuaciones.

En aquellos puntos en los que la vegetación haya invadido la traza se procederá a la tala y desbroce de cuanto sea necesario, a fin de desproveerla de cualquier resto de la misma permitiendo que el balasto quede en correcto estado y recupere su adecuada función natural.

-CONSTRUCCION DE NUEVAS INSTALACIONES:

Varias de esas construcciones están orientadas a hacer posible la propia operativa ferroviaria, pues resulta imprescindible disponer de unas instalaciones adecuadas para la custodia y el mantenimiento de todo el material ferroviario que formará parte de la iniciativa.

Otras tienen por objeto poder dar satisfacción a las necesidades de cuantos decidan llegar hasta el lugar y participar en el viaje en ferrocarril y, a continuación, en los diferentes recorridos destinados a conocer el territorio del Bajo Aragón Histórico. A este propósito son necesarias las oportunas dependencias de atención e información a los visitantes.

Así, en el extremo oriental de la playa de vías existente en la estación de Samper de Calanda, se erigirá una nave de nueva construcción, destinada a la custodia y al mantenimiento de todo el material de explotación que deba formar parte del servicio cultural en la línea (locomotoras, coches y vagones). También dará cobijo y asistencia al material de mantenimiento y reparación ordinaria de la infraestructura (dresinas y material autopulsado de mantenimiento de vía).

Esa nave contará con dos vías de acceso, que la recorrerán de principio a final, hallándose en su lateral dotada de la maquinaria y herramientas necesarias para las reparaciones ordinarias del material de explotación. Contará también con un foso para poder realizar las funciones necesarias en los bajos de las locomotoras y vehículos remolcados. Sus dimensiones generales serán de 80 m. x 15 m.

Nave -Taller Samper de Calanda

La nave de nueva construcción, destinada a cochera-taller, resulta imprescindible para la permanente custodia del diferente material ferroviario asignado a la iniciativa, así como para las labores de reparación y Mantenimiento.

La nave de nueva construcción, destinada a cochera-taller, dispondrá de dos vías de acceso, con entrada por uno de sus laterales, que la recorrerán de un extremo al otro, disponiendo en el lateral de una de ellas del espacio suficiente para la presencia de la maquinaria y herramientas necesarias.

Nave-cochera en Samper de Calanda

Hacia la parte este de la estación existe una prolongación de vía que era un ramal que se dirigía a la vecina localidad de Escatrón. Nada más partir de la estación encontramos un túnel de unos 40 m de longitud sobre el cual discurre el vial de acceso a la estación. Se pretende aprovechar este espacio para hacer una cochera para alojar el tren turístico. Dada la poca longitud del túnel será necesario prolongar el mismo mediante un cobertizo cerrado con estructura de acero y recubrimiento de chapa con nervaduras, de unos 110 m, el cual irá alojado en trinchera. Existe ya vía tendida en toda esta longitud. En resumen, se trata de ejecutar un cobertizo de 110 de longitud y 5,5 m de ancho; dos portones de acceso, uno por cada extremo; una línea de iluminación cada 5 m; e incluir medios de extinción. Se deberá considerar también adecuar los taludes de la trinchera.

Estación de Samper de Calanda

La iniciativa contará con un nuevo edificio destinado a hacer de punto de recepción del recorrido. Éste y sus construcciones anexas, serán construidos con una estética y unas características propias de la época que el tren histórico trata de representar, dando coherencia y uniformidad al conjunto y mejorando la experiencia de los visitantes.

El edificio principal servirá para la recepción de los visitantes, teniendo en su interior unos grandes plafones explicativos que recogerán la historia industrial de la línea férrea que van a recorrer, en el marco de la histórica

trayectoria empresarial de ENDESA. Allí tendrá lugar el primer contacto con el personal de la organización, que les atenderá a lo largo de la visita.

Obtenidos los oportunos billetes, los viajeros pasarán al andén, donde estará esperando el convoy que efectuará el recorrido.

Parking I. Samper de Calanda.

A fin de facilitar la cómoda llegada a este punto, se señalará una ruta de acceso para vehículos desde la parte Norte del paraje, donde se halla la estación de ADIF, a la parte Sur, donde se erigirá la nueva estación.

Allí se habilitará también un amplio aparcamiento para el desahogado estacionamiento de dichos vehículos

Paraje denominado “Cabeza Gorda”.

Donde se hallaba la antigua estación de tal nombre y sobre el espacio dejado por la vía levantada en su momento, se restituirá un andén a lo largo de toda su extensión y se establecerá una zona de seguridad perfectamente delimitada para que los presentes puedan permanecer en ella y contemplar, sin riesgo alguno, las operaciones ferroviarias a realizar por parte de maquinista y fogonero.

La restitución del citado andén y el establecimiento de dicha zona de seguridad resultará imprescindible para que, durante el tiempo en que dure esta parada de carácter cultural, los viajeros puedan contemplar dicha operativa ferroviaria consistente en el suministro de agua y carbón al tender de las locomotoras, en el engrase de bielas, en la revisión de cojinetes, etc.

Esta parada, junto a las actividades culturales asociadas a la misma, constituirá uno de los activos culturales más señalados del viaje, pues permitirá a los presentes acceder a toda una serie de procedimientos industriales hoy desaparecidos de la actividad ordinaria pero integrantes de nuestro acervo cultural colectivo en la materia, bajo el comentario en todo momento de personal de la organización.

Por otra parte, la posibilidad de asistir a épocas abrirá la posibilidad al establecimiento de los oportunos acuerdos con el ámbito universitario,

donde tanto esta visita como la que pueda efectuarse al propio taller establecido en Samper de Calanda formen parte de itinerarios formativos en el ámbito de la mecánica industrial.

Estación de Andorra.

Situada cerca de la antigua central térmica de Andorra, se construirá también un andén para subir y bajar del tren, así como las instalaciones auxiliares oportunas para atender a los viajeros procedentes de Samper de Calanda o con destino a ella.

El edificio concebido para hacer de estación será de 30 m. x 10 m. y el de los servicios auxiliares de 10 m. x 6 m.

Aunque la estación de llegada (o de partida) tendrá como objeto fundamental transbordar a los viajeros a los autocares correspondientes, dispondrá de unas mínimas características para la información sobre el territorio a visitar y el solaz de los viajeros

Parking II. Andorra.

Respecto al paraje, contiguo a la estación, se llevarán a cabo los trabajos necesarios para que quede debidamente expedito, delimitado y nivelado, a fin de que pueda pasar a acoger todos aquellos vehículos, particulares o de uso público, que se desplacen hasta el lugar en relación a la iniciativa.

-SEÑALIZACIÓN.

Apartado importantísimo en la proyección social de la iniciativa a poner en marcha es el tema de la señalización. Sólo una adecuada planificación y diseño de indicadores, carteles y rótulos puede permitir sacar de tan novedosa implementación cultural todo el partido necesario.

La propia estación de Samper de Calanda, origen del itinerario para cuantos accedan a la zona por ferrocarril, deberá contar ya con toda una serie de rótulos y carteles, destinados a introducir al visitante en la esencia de la visita cultural y en las particularidades del territorio a recorrer.

Así mismo, con aquellos otros indicadores para acceder al andén correspondiente y para conocer las normas de viaje y demás requisitos. Todo ello al margen de los trípticos explicativos y demás material divulgativo entregado por el personal de la organización a cuantos acaben de llegar.

Los accesos a la estación intermedia de Cabeza Gorda deberán contar también con profusos indicadores, a fin de permitir la cómoda llegada al lugar de cuantos decidan acceder por carretera y no lo hayan hecho mediante el transbordo ferroviario en Samper de Calanda. Los puntos de la estación que resulten más a propósito contarán también con carteles explicativos, tanto referidos a las características y valor del propio tren histórico, como de los diferentes activos ligados al mismo y dispersos por todo el entorno a visitar.

Al igual que en ambos casos, la estación término situada en Andorra y todos sus accesos deberán contar también con los oportunos carteles indicadores para hacer posible la cómoda llegada al lugar, la disposición en el aparcamiento, el acceso al edificio de viajeros, servicios, etc. Ya en él, se hallarán también presentes toda suerte de carteles explicativos sobre los aspectos ferroviarios y extra ferroviarios de la iniciativa.

-MATERIAL FERROVIARIO.

Los convoyes destinados a recorrer la línea estarán formados por material histórico de finales del siglo XIX y principios del XX.

El material empleado para componer los convoyes lo constituirían locomotoras de vapor para el remolque de los trenes, coches de viajeros de 1ª, 2ª y 3ª clase, así como vagones de mercancías de diversas tipologías (cerrados, plataformas, cisternas, etc.). También habría algún coche-salón o coche-restaurante de lujo.

En el parque de material destinado a la línea figurará también algún coche-salón de lujo o coche-restaurante. Este vehículo estará destinado a ocasiones singulares, tales como actos de especial significación, visita de

autoridades públicas, traslado de representantes de ENDESA o de la propia Fundación, etc.

Tren histórico (viajeros)

Esta composición, dotada de material de finales del siglo XIX y principios del XX será la composición principal en base a la que opere el Tren Turístico “Bajo Aragón”. Se trata de un convoy de elevadísimo y exclusivo valor patrimonial, no presente, a este nivel, en otros puntos de España y sólo equiparable a diversos ejemplos de otros países europeos. Todos sus vehículos serán de dos ejes, propios de la citada época.

La composición contará, inicialmente, con un furgón de servicio, un coche de 1^a clase y balcones abiertos, dos coches de 3^a clase y balcones abiertos, un coche salón de 1^a clase y un furgón para equipajes. En total ofrecerá cerca de 140 plazas al público.

El convoy podrá modularse de acuerdo con la demanda de cada momento, añadiendo o quitando vehículos a la composición. Su finalidad será la de trasladar a los viajeros que formen parte de la iniciativa, durante el recorrido y hasta el final del trayecto, desde donde, ya por carretera, serán conducidos a los diferentes destinos turísticos que compongan el recorrido.

Tren histórico (mercancías).

Esta composición, contrariamente a la destinada a transportar a los visitantes, estará orientada sólo a su exhibición pública. Sus circulaciones tendrán como finalidad mostrar lo que era un tren de mercancías de finales del siglo XIX y principios del XX, con sus diferentes tipos de vagones.

Se trata de un convoy de elevadísimo y exclusivo valor patrimonial, no presente tampoco, a este nivel, en otros puntos de España y sólo equiparable a diversos ejemplos de otros países europeos. Al igual que en el caso del material de viajeros, todos sus vehículos serán de dos ejes, propios de la época recreada.

La composición contará, inicialmente, con dos vagones cerrados, un vagón de bordes altos, cinco vagones cisterna y tres vagones plataforma. En total, once vagones de diferente tipología.

El convoy podrá modularse de acuerdo con las necesidades y conveniencia de cada momento, añadiendo o quitando vehículos a la composición.

Su finalidad será la de posibilitar que diferentes empresas del territorio con raigambre y trayectoria a través del tiempo puedan incluir sus rotulaciones históricas en dichos vehículos, a fin de que éstos circulen públicamente como circulaban hace un siglo

-AMBIENTACIÓN.

La tendencia europea al respecto va en la línea de convertir los viajes culturales en una verdadera experiencia personal.

De lo que se trata es de que el viajero se sumerja en un conjunto de realidades en las que a través de los propios sentidos (visión, audición, olores, etc.,) pueda retrotraerse a otros lugares y épocas.

Resulta esencial a este respecto, tanto la vestimenta del personal ferroviario como la de los figurantes que acompañan siempre a los pasajeros de los trenes.

A través el silbido de las locomotoras, el olor del carbón y el aceite recalentado, los llamamientos o atención a los viajeros por parte del personal del tren, etc., puede uno situarse con facilidad a finales del siglo XIX o principios del XX.

3. METODOLOGIA.

Hemos planteado una metodología cualitativa, que se define a través de un estudio de caso, utilizado frecuentemente en geografía, para analizar procesos complejos de desarrollo territorial y regeneración local (Ashworth & Tunbridge, 1990). Con nuestro enfoque, pretendemos conseguir una explicación detallada de esta iniciativa, encuadra en su contexto territorial. Este enfoque nos va a permitir una comprensión

detallada de iniciativas específicas, atendiendo a su contexto territorial, a sus dinámicas internas y a sus potenciales efectos.

La investigación se fundamenta en el análisis documental del proyecto “Bajo Aragón Histórico”, incluyendo memorias técnicas, documentos de planificación, cronogramas de actuación y material descriptivo. A partir de estas fuentes, se ha realizado una sistematización de los objetivos del proyecto, de sus fases de implementación y de su modelo organizativo.

El marco analítico se articula en torno a tres dimensiones principales:

1. **Dimensión territorial**, centrada en el contexto socioeconómico y demográfico del Bajo Aragón Histórico, así como en la debilidad estructural del sistema turístico y la necesidad de diversificación económica.
2. **Dimensión patrimonial**, orientada al análisis del patrimonio ferroviario e industrial como recurso territorial, atendiendo a su valorización cultural y turística.
3. **Dimensión de gobernanza**, enfocada en el modelo de cooperación público-privada, la creación de estructuras de gestión específicas y la articulación de actores locales y supralocales.

Este enfoque permite situar el caso de estudio dentro de los debates teóricos sobre desarrollo territorial, turismo cultural y reutilización del patrimonio industrial, aportando una lectura crítica de sus potencialidades y limitaciones.

4. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.

El patrimonio ferroviario como recurso territorial

El análisis del proyecto pone de manifiesto que el patrimonio ferroviario constituye el eje central de una estrategia de desarrollo territorial basada en la creación de un producto turístico singular. La reutilización de una antigua línea férrea en desuso permite articular una experiencia cultural que combina el viaje ferroviario histórico, la interpretación del paisaje

industrial y la recreación de prácticas y ambientes asociados a finales del siglo XIX y principios del XX.

Este enfoque responde a las tendencias actuales del turismo cultural, caracterizadas por la búsqueda de experiencias auténticas y diferenciadas frente a los productos turísticos convencionales (Richards, 2018). Desde una perspectiva geográfica, la resignificación del patrimonio ferroviario contribuye a transformar una infraestructura obsoleta en un activo territorial, dotándola de nuevas funciones económicas y simbólicas.

Impactos territoriales potenciales

Desde el punto de vista territorial, el proyecto presenta un **potencial efecto estructurante**, al actuar como elemento vertebrador de recursos dispersos en el territorio del Bajo Aragón Histórico. La iniciativa no se limita al recorrido ferroviario, sino que se integra con alojamientos, servicios turísticos, actividades culturales y otros sectores económicos locales.

Este enfoque favorece el incremento de la estancia media de los visitantes y una mayor redistribución espacial del gasto turístico, aspectos considerados clave para la dinamización de áreas rurales con baja densidad de población, con una oferta y demanda turística (Silva Pérez, 2009). Asimismo, el proyecto puede contribuir a reforzar la identidad territorial y la visibilidad externa del Bajo Aragón Histórico como destino cultural especializado.

Gobernanza y cooperación público-privada

Podemos destacar como uno de los elementos más relevantes del caso objeto de estudio, es su modelo de **gobernanza híbrida**, que se basa en la cooperación entre entidades privadas de carácter patrimonial y actores públicos. La dirección estratégica del proyecto recae en una fundación especializada en patrimonio ferroviario, mientras que la gestión operativa y comercial se canaliza a través de estructuras empresariales específicas.

Este modelo permite compatibilizar la viabilidad económica con la preservación de los valores patrimoniales y el interés público, cuestión central en los procesos de puesta en valor del patrimonio y reutilización del patrimonio industrial (Graham et al., 2000; Ashworth et al., 2007). No obstante, la literatura advierte de los riesgos asociados a estos modelos, como la dependencia de la demanda turística o la posible exclusión de actores locales si no se garantiza una adecuada participación (Harvey, 2001).

Retos y limitaciones

A pesar de su potencial, el proyecto plantea diversos retos. Entre ellos destacan la sostenibilidad económica a largo plazo, la necesidad de estrategias de comercialización profesionalizadas y la integración efectiva del tejido socioeconómico local. Estos desafíos son comunes en iniciativas de turismo patrimonial en territorios rurales y requieren una planificación adaptada al medio y una evaluación continua de los impactos territoriales.

5. CONCLUSIONES.

El Tren Turístico “Bajo Aragón Histórico”, se presenta como un ejemplo claro de la importancia en preservar el patrimonio ferroviario industrial con el fin de transformarlo en un recurso estratégico en un ámbito territorial afectado por una importante despoblación. En nuestro caso, se plantea desde el comienzo el proyecto enmarcado en una estrategia territorial integrada, donde se impliquen todos los agentes del territorio, con el objetivo principal de contribuir a la diversificación económica, la puesta en valor del territorio y sin olvidar la importancia de preservar la memoria histórica.

Desde una visión geográfica, podemos destacar la importancia de la cooperación pública-privada del proyecto y la importancia de planificar por fases todo el desarrollo al tratarse de una inversión considerable, que lo haga viable a corto y medio plazo.

Por otro lado, consideramos la posibilidad de transferibilidad del proyecto a otros territorios con similitudes estructurales desde el punto de vista demográfico, económico y social.

En definitiva, entendemos que nuestro proyecto puede contribuir al debate académico en el marco del desarrollo rural, turismo cultural y puesta en valor del patrimonio industrial, aportando un estudio de caso real, que puede reafirmar la importancia que puede tener el patrimonio ferroviario como palanca del desarrollo rural en un territorio despoblado.

BIBLIOGRAFÍA /

Ashworth, G. J., & Tunbridge, J. E. (1990). *The tourist-historic city*. Londres: Belhaven Press.

Ashworth, G. J., Graham, B., & Tunbridge, J. E. (2007). *Pluralising pasts: Heritage, identity and place in multicultural societies*. Londres: Pluto Press.

Cañada, E., & Murray, I. (2019). *Turistificación, crisis y desposesión*. Barcelona: Icaria.

Claval, P. (2000). *La géographie culturelle*. París: Armand Colin.

Council of Europe. (2005). *Convention on the Value of Cultural Heritage for Society (Faro Convention)*. Estrasburgo: Council of Europe.

Graham, B., Ashworth, G. J., & Tunbridge, J. E. (2000). *A geography of heritage: Power, culture and economy*. Londres: Arnold.

Harvey, D. (1989). *The condition of postmodernity*. Oxford: Blackwell.

Harvey, D. (2001). Heritage pasts and heritage presents: Temporality, meaning and the scope of heritage studies. *International Journal of Heritage Studies*, 7(4), 319–338.

OECD. (2006). *The new rural paradigm: Policies and governance*. París: OECD Publishing.

Pérez, L., & García, M. (2018). Turismo cultural y regeneración territorial en áreas rurales. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (78), 1–29.

Prats, L. (1997). *Antropología y patrimonio*. Barcelona: Ariel.

Richards, G. (2018). Cultural tourism: A review of recent research and trends. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 36, 12–21.

Silva Pérez, R. (2009). Patrimonio cultural y desarrollo territorial. *Cuadernos de Turismo*, (23), 237–256.

UNWTO. (2018). *Tourism and culture synergies*. Madrid: World Tourism Organization.

