



Universidad
Zaragoza

Trabajo Fin de Máster

PLAN DE GESTIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL DE LA LINEA DE
FERROCARRIL ZARAGOZA - CAMINREAL

CULTURAL HERITAGE MANAGEMENT PLAN OF THE
ZARAGOZA – CAMINREAL RAILWAY LINE



Autor
María Sánchez Martín

Director
Víctor Lope Salvador

RESUMEN

El presente proyecto de gestión ha sido realizado por María Sánchez Martín para el trabajo fin de Máster de Gestión de Patrimonio Cultural de la Universidad de Zaragoza. El trabajo se enmarca en la vía de Ferrocarril con su conjunto de estaciones pertenecientes a los años 30 del S. XX, que por desgracia han caído en desuso. No solo eso, sino que en muchos casos no se reconoce la importancia de estas, ya que fueron diseñadas por dos arquitectos importantes de la época, como Secundino Zuazo y Luis Gutiérrez Soto.

Por lo que se ha diseñado un proyecto de Gestión del Patrimonio Cultural con actividades para la recuperación de las estaciones, de las historias que se vivieron en ella y sobre todo para la rehabilitación de un patrimonio que al estar situado en el entorno rural se está perdiendo.

ABSTRACT

This management project carried out by María Sánchez Martín for the work of the Master in Cultural Heritage Management at the University of Zaragoza. The work is framed in a set of stations belonging to the 30s of the 20th century that have unfortunately fallen into disuse. Not only that, but in many cases their importance is not recognized, since they were designed by two important architects of the time: Secundino Zuazo and Luis Gutiérrez Soto.

Therefore, a Cultural Heritage Management project has been designed for the recovery of the stations, the stories that were lived there and, above all, for the rehabilitation of a heritage that, being in a rural environment, is being lost.

ÍNDICE

ÍNDICE	2
CONTEXTO DEL PROYECTO	4
CONTEXTO Y ANTECEDENTES	4
FINALIDAD.....	6
ANÁLISIS DEL ENTORNO	6
A. Análisis territorial.....	6
B. Análisis Demográfico.....	7
C. Análisis sectorial.....	8
ORGANIZACIÓN GESTORA	8
DIAGNÓSTICO TRANSVERSAL.....	9
DEFINICIÓN DEL CONTENIDO DEL PROYECTO	10
DESTINATARIOS	10
CONTENIDOS	10
OBJETIVOS	11
LÍNEAS ESTRATÉGICAS	12
ACTIVIDADES.....	12
ACTIVIDAD PRINCIPAL.....	12
Actividad 1: Viaje Histórico..	12
ACTIVIDADES SECUNDARIAS	14
Actividad 2: Centro de exposiciones “Caminrail”	14
Actividad 3. Sala de eventos “BadulRail”	14
Actividad 4. Escape Room “CaminRail”	15
Actividad 5. Actividad Escolar	16
MODELO DE GESTIÓN.....	17
PRODUCCIÓN DEL PROYECTO	17
PLANIFICACIÓN. CRONOGRAMA	17
INFRAESTRUCTURAS.....	19
COMUNICACIÓN	19
Plan estratégico	19
Características del perfil del público..	19
Medios a emplear y calendario de acciones.....	21
Sistema de seguimiento	22

Contenido concreto de las acciones comunicativas	22
FINANCIACIÓN Y PRESUPUESTO	24
PROCESO DE EVALUACIÓN	25
BIBLIOGRAFÍA / WEBGRAFÍA	26
ANEXOS	27
ANEXO 1. ANALISIS DEL ENTORNO	27
1. Análisis territorial	27
2. Demografía	31
3. Economía	37
ANEXO 2. ACTIVIDADES	42
Actividad principal: “Viaje Histórico”	42
Actividad 2: Sala de exposiciones.	43
Actividad 3: Sala de celebraciones BadulRail	43
Actividad 4: Escape Room CaminRail	44
Actividad 5: Talleres Didácticos CaminRail	44
ANEXO 3. CRONOGRAMA	45
ANEXO 4. COMUNICACION	47
Recogida de información	47
Análisis	50
ANEXO 5. FINANCIACION Y PRESUPUESTO	54
ANEXO 6. PROCESO DE EVALUCION	61
ANEXO 7. INFORME HISTORICO - ARTISTICO	62
ANEXO 8. PROTECCION LEGAL DE LAS ESTACIONES	84

CONTEXTO DEL PROYECTO

CONTEXTO Y ANTECEDENTES

La primera línea de ferrocarril Española, Barcelona – Mataró, se inauguró en 1848, y a partir de los años 50 comienzan a consolidarse las primeras Compañías Ferroviarias Españolas como la Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, la Compañía del Ferrocarril de Córdoba y Sevilla, la Compañía de Hierro del Norte.... Aunque no será hasta el último tercio del S XIX cuando se comienzan a edificarse las grandes estancaciones ferroviarias.

En el S XX estas líneas se contaban con un mantenimiento escaso por lo que se creó la Explotación de Ferrocarriles por el Estado que se ocupó de rehabilitar las líneas estatales que se encontraban en mal estado, hasta que nace la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (Renfe) en 1941.

Con la llegada del tren de alta velocidad en 1992 entre Sevilla – Madrid, el uso de las líneas de ferrocarril desciende.

Respecto a la línea que se trata en el proyecto, fue creada para unir el norte de España con el mediterráneo a través de la vía Valencia – Calatayud, aunque este proyecto se centra en la línea Zaragoza-Caminera. Es un recorrido de 109 km, que está en uso, aunque el recorrido original se ha modificado por las modificaciones tecnológicas. Estaba compuesta por 21 edificios entre estaciones y apeaderos, diseñados por dos arquitectos ilustres del S XX, Secundino Zuazo y Luis Gutiérrez Soto. (Para saber más sobre la historia de la línea y la legislación que protege actualmente las estaciones ver *Anexo 7* y *Anexo 8*)

Los proyectos realizados en España entorno a estas vías son:

1. El *Tren Transcantábrico* inaugurado en 1983. En él cual se trata de generar una vivencia en tren a través de los paisajes del norte de España en los vagones de los ferrocarriles vascongados de 1920-1930.
2. El tren *Al Ándalus*, un viaje que se realiza en 7 días y 6 noches con 14 vagones entre los que se encuentra el coche cocina, el coche restaurante, el coche bar, el coche salón de juegos, el coche cama, un coche para la tripulación...
3. El *Expreso de La Robla* en Bilbao y León, ofrece un viaje en un tren de lujo por los lugares más emblemáticos de la región Castello leonesa.
4. El *Tren Felipe II*, el cual se encarga de trasladar a los pasajeros a San Lorenzo del Escorial.

En algún caso no solo ofrecen la experiencia de realizar un “crucero” en tren, sino que en ocasiones realizan actividades y hacen paradas en los lugares más importantes vinculados con la llegada del ferrocarril. Algunos ejemplos son:

1. El *Tren Dels Llacs*, ofrece una visita a las salinas de Gerri de la sal, el Castell de Mur o una quesería artesanal.
2. El *Tren Medieval de Sigüenza*, realiza un trayecto de 130 kilómetros de Madrid a Sigüenza. El trayecto está amenizado con trovadores, caballeros o la case del Doncel.

Los proyectos realizados en Europa son:

1. El *Tren de Rauma*, en Noruega. Cuenta con guía en inglés, noruego y alemán, haciendo paradas en los lugares más importantes de la ruta.
2. El *Jazz Night Express* en Holanda en este caso se realizan conciertos de jazz, Djs ... hasta medianoche, momento en el que la música acaba para que los pasajeros puedan disfrutar de los coches cama.

Todas las líneas de ferrocarril poseían una serie de estaciones donde los pasajeros compraban los billetes, esperaban e intercambian vivencias. Además, las maquinas cambiaban de vía y reponían el carbón o el agua. Por lo que en muchos casos estas estaciones tienen usos muy variados. Algunos ejemplos de los proyectos relacionados con las estaciones son:

1. Estación de Burgos, rehabilitación realizada por los arquitectos Contell – Martínez.
2. La estación de Girona
3. La estación de *L' hospitalet de l' infants*

En otras ocasiones se han transformado en hoteles o restaurantes como:

1. La estación de *Canfranc*
2. La estación de *Puigcerdà*
3. La estación *Lleida Pirineus*
4. La estación *Sant Joan les Abadesses*, en este caso se ha transformado en un albergue.
5. La estación de *Benifallet*.

También nos encontramos con estaciones convertidas en bibliotecas o centros de formación, como:

1. La estación de la *França Nord*
2. La estación de *Sabadell Rambla*

3. La estación de *Villanova/Mora*

Del mismo modo, en Europa las estaciones de metro se han convertido en museos:

1. La estación de Westfriedhof, Múnich.
2. La estación de Rådhuset, Estocolmo,
3. La estación de Toledo en Nápoles.
4. La estación de Rivoli en París.

FINALIDAD

La finalidad del proyecto es salvaguardar el patrimonio industrial de la Comarca Central, la Comarca Campo de Cariñena, la Comarca Campo de Daroca y la Comarca del Jiloca realizando diferentes actividades en torno a la línea de ferrocarril Zaragoza – Caminreal.

ANÁLISIS DEL ENTORNO¹

A continuación, se estudian las particularidades de la línea a través de las cuatro comarcas que la integran para ver los puntos en común y poder realizar un modelo de gestión conveniente para el patrimonio en su conjunto.

A. Análisis territorial.

La línea de Ferrocarril Zaragoza - Caminreal transcurre por cuatro comarcas diferenciadas.

- La Comarca Central pertenecen los municipios de Cadrete, Cuarte de Huerva, María de Huerva, Botorrita y Mozota. Se organiza en torno a los tres ríos más importantes de Zaragoza, el Ebro, el Gállego y el Huerva, donde hay sotos y galachos de estepas desérticas. Además, el entorno se conforma con el patrimonio cultural y artístico vinculado con el arte mudéjar.
- La Comarca Campo de Cariñena nos encontramos con los municipios de Muel, Longares, Cariñena y Encinacorba, extendiéndose entre los ríos Jalón y Huerva. Por ella atraviesa de norte a sur, la carretera N-330, más conocida como autovía mudéjar; y la carretera dirección oeste - este la C-220 dirección Oeste - Este, que enlaza con la autovía Madrid. Esta comarca limita con la Comarca Central, la Comarca Campo de Daroca y la Comarca Campo de Belchite.
- La Comarca Campo de Daroca, a la que pertenecen los municipios de Villarreal de Huerva, Villadoz y Badules. Limita con la comarca campo de Calatayud, la Comarca Campo de Cariñena, la Comarca

¹ Para conocer su contexto en el mapa y las tablas de estadísticas, ir a *Anexo I*

Campo de Belchite, la Comarca de Serranía y la Comarca del Jiloca. Gracias a la situación geográfica de la misma, formó parte del Camino Real. Está conectada con Zaragoza y Teruel por la carretera N- 330, se encuentra a 83 km de Zaragoza y 96 km de Teruel. Es atravesada por el río Huerva.

- La Comarca del Jiloca, donde nos encontramos con los municipios de Villahermosa, Ferreruela de Huerva, Cuencabuena, Navarrete del Río, Calamocha y Caminreal, atravesada por el río Jiloca. Nos encontramos con grandes relieves como el valle del Jiloca, el valle del Pancrudo, además de las montañas que la limitan. La climatología de la comarca es de tipo mediterráneo continental, por lo que facilita los cultivos de cereales de invierno, la cis y el azafrán. Los inviernos son duraderos y fríos.

B. Análisis Demográfico

En el caso del índice poblacional va variando según la comarca, ya que nos encontramos con grandes poblaciones en la Comarca Central por su cercanía a Zaragoza y un menor índice poblacional de las comarcas Campo de Daroca y Jiloca, por su proximidad a Teruel.

- La Comarca Central según los datos ofrecidos por el Gobierno de Aragón en 2022 contaba con 770.000 habitantes. Cuando se inaugura esta línea de ferrocarril, en los años 30 del S XIX, había un índice poblacional de 185.659 habitantes. Del mismo modo observamos que la comarca tiene una población migrante siendo la nacionalidad más frecuente Rumania siguiéndole Nicaragua, Marruecos, Colombia y China.
- La Comarca Campo de Cariñena según los datos ofrecidos por el Gobierno de Aragón en 2022 contaba con 10. 052 habitantes. En este caso observamos una disminución de población comparando esta cifra con la realizada en 1930 de 17.238 habitantes, momento en el que se construye la línea. Del mismo modo que en la Comarca Central vemos un aumento de la población migrante con la nacionalidad más frecuente Rumania siguiéndole Marruecos, Ghana, Argelia y Portugal.
- La Comarca Campo de Daroca según los datos ofrecidos por el Gobierno de Aragón en 2022 contaba con 5.421 habitantes y en los años 30 del siglo XIX había un índice demográfico de 22.479 habitantes. Tiene una gran población migrante siendo la nacional más frecuente Rumania siguiéndole Nicaragua, Brasil y Bulgaria.
- En el caso de la Comarca del Jiloca según los datos ofrecidos por el Gobierno de Aragón en 2022, la Comarca contaba con 12.316 habitantes. En los años 30 del siglo XIX contaba con un índice

demográfico de 40.709 habitantes. La población migrante más frecuente es Marruecos, siguiéndole Rumanía, Polonia, Colombia y República Dominicana.

C. Análisis sectorial

La economía de la línea va variando en torno a las comarcas, aunque en todas ellas destaca el sector primario, la agricultura y la ganadería, y el sector secundario, la industria.

- La Comarca Central basa su economía principalmente en el sector primario, la agricultura y ganadería, con una producción de tipo ecológica, el sector secundario en la industria de alimentación, textil, madera, química, metalurgia... En el caso del turismo, según los datos ofrecidos por el Instituto de Estadísticas de Aragón tiene un total de 122 establecimientos con 11.936 plazas.
- La Comarca Campo de Cariñena basa su economía en la agricultura y ganadería, aunque también en el sector secundario. En el caso de la oferta hotelera según el Instituto de Estadísticas de Aragón cuenta con 8 establecimientos y un total de 234 plazas.
- La Comarca Campo de Daroca basa su economía en el sector primario, la agricultura y la ganadería, pero también en el sector secundario, industrial. En la oferta turística, cuenta con 7 establecimientos con 182 plazas.
- La economía de la Comarca del Jiloca se basa en el sector primario, agricultura, ganadería, silvicultura y pesca, y destaca en el secundario, la industria. Según el instituto de estadísticas de Aragón, la comarca tiene 18 establecimientos con 469 plazas para la oferta turística.

ORGANIZACIÓN GESTORA

Nos encontramos con diversas instituciones y administraciones con las que se va a colaborar para la puesta en marcha de este proyecto:

- Propietarios privados como ADIF (Administración De Infraestructuras Ferroviarias), propietario de la línea, así como de las infraestructuras que la integran (estaciones, túneles, puentes, acueductos...).
- Las cuatro comarcas que integran la línea: la Comarca la Central, la Campo de Cariñena, la Campo de Daroca y la Comarca del Jiloca, que intentan proyectar y dar a conocer el patrimonio que las compone.
- Gobiernos regionales, se trataría de los ayuntamientos de los municipios que integran la línea, los cuales están interesados indirectamente con la Línea de Ferrocarril Zaragoza- Caminreal. No solo por

la atracción del turismo regional, nacional e internacional con la arquitectura industrial sino con el patrimonio natural que lo rodea.

- Comisión Europea, (Dirección General de Medio Ambiente, Transportes y Energía) impulsa la realización de proyectos en torno a la comunicación del paisaje, no solo a nivel nacional, sino que a nivel internacional.
- Movimientos asociativos. *La Fundación Española del Ferrocarril* que aboga por el desarrollo de las vías férreas, con la realización de talleres educativos, además de la importancia de las comunicaciones por ferrocarril en España. La asociación *Amigos del Ferrocarril “PRO ESLA 10”* situada en Cariñena, la cual ha realizado actividades y han realizado la rehabilitación de espacios abandonados, para la realización de centros de interpretación, concretamente en la estación de Cariñena.
- Los habitantes de las localidades se benefician de los recursos generados por la línea. Además, supondrá un impulso económico a las diferentes localidades con la llegada del turismo.

DIAGNÓSTICO TRANSVERSAL



Figura 1. Análisis

DEFINICIÓN DEL CONTENIDO DEL PROYECTO

DESTINATARIOS

Este proyecto está destinado a la población perteneciente a la Comarca Central, la Comarca Campo de Cariñena, la Comarca Campo de Daroca y la Comarca del Jiloca, con la finalidad de disfrutar y comprender la historia industrial representativa en la vía férrea Zaragoza- Caminreal. Ya que es importante que la población local se identifique con su pasado, para que puedan apoyar las intervenciones propuestas y velen por la conservación de la línea y de los monumentos que esta les ha dejado. Sin olvidar a la población migrante, ya que conociendo la historia podrán encontrar similitudes y acercarse más a la población local.

El proyecto va destinado a todo aquel atraído por el patrimonio industrial y los ferrocarriles. Y al interesado en comprender el pasado industrial de la zona, el patrimonio y la historia de las comarcas.

Se piensa atraer a un turismo nacional e internacional, con el desarrollo de actividades en la vía y en el centro de interpretación instalado en la estación de ferrocarril de Cariñena, orientadas a un público general y a uno más escolar o familiar.

El proyecto se pretende realizar en las aulas y asociaciones, para hacer visitas didácticas en la línea y desarrollar contenidos entorno a la vía férrea. Las visitas se adaptarán según los diferentes tipos de centros, ya sean centros de educación primaria, secundaria o bachillerato; Además de idear visitas para un público especializado con intereses profesionales, debido a los avances técnicos utilizados para su construcción.

CONTENIDOS

La principal causa del desarrollo de este proyecto es la conciencia de la población de las diferentes comarcas que engloban patrimonio industrial vinculado con la vía férrea Zaragoza – Caminreal y de la historia de los municipios. Por ello, se busca la rehabilitación de las estaciones de la línea, una vía activa que permitía la comunicación del norte de España con el mediterráneo y que hoy en día posibilita la comunicación con dos grandes ciudades como son Valencia y Zaragoza, sin olvidar a Teruel. Además, une 14 pequeñas localidades.

Fue el principal método de transporte de mercancías durante la guerra civil, ocasionando pérdidas como la estación de Villahermosa de Huerva. A pesar de ello la vía siguió en funcionamiento, aunque siguió sufriendo más modificaciones con la llegada del tren, suprimiendo algunas paradas como la de Botorrita o Mozota. Actualmente en muchos de los municipios no hay parada efectiva por consecuencia de la despoblación. En la línea se encuentran ejemplares de la tecnología producida en la revolución industrial.

- Las estaciones de ferrocarril de los municipios de Zaragoza, Cadrete, María de Huerva, Botorrita, Muel-Mozota, Longares, Cariñena, Encinacorba, Villarreal de Huerva, Badules, Ferreruela de Huerva, Cuencabuena, Navarrete, Calamocha Nueva y Caminreal.
- Los puentes que nos encontramos en toda la vía, destacando el puente bajo más vías MZA de 57, 2m de longitud y 7,3m de altura tratándose de un puente oblicuo, el Puente del Canal Imperial de 73,1 m de longitud y 6,5m de altura siendo un puente oblicuo, el puente en la carretera Teruel-Zaragoza de 61m de longitud y 6,95 m de altura, del mismo modo se trata de un puente oblicuo. El puente sobre el río Frasno de 55,5m de longitud y 9,5 metros de altura tratándose de un puente con dos arcos elípticos, el puente “El colmenar” de 73,5 m de longitud y 16,93 m de altura es un puente con 6 arcadas de medio punto, el puente “La Atalaya” de 73, 5 m de longitud y 16,40m de altura también se trata de seis arcadas de medio punto, el puente sobre el río Huerva 32,75m de longitud y 7,25m de altura se trata de una arcada de dos arcos de medio punto alargado, los arcos apoyan sobre un pie derecho, el puente sobre el rio Huerva de 39,4 m de longitud y 6,16m de altura, es un puente recto con un arco de medio punto alargado, el puente en Cuencabuena de 95,2 m de longitud y 8m de altura, es un puente con una arcada de seis arcos de medio punto, el puente sobre el rio Pancrudo 26,40m de longitud y 8,95m de altura es el único puente de la línea realizado en hierro, el puente en la carretera Teruel de 47,4 m de longitud y 7m de altura se trata de un puente oblicuo y el puente sobre el rio Jiloca de 43 metros de longitud y 8,55m tratándose de un puente recto.

Este proyecto persigue la divulgación de la vía, además de la propagación de los elementos patrimoniales y de los municipios que la componen. Así mismo, pretende la instalación de actividades en la misma o en el entorno para el conocimiento de las novedades que llegaron a los municipios gracias a la revolución industrial.

OBJETIVOS

El objetivo general que pretende lograr este proyecto es:

- El desarrollo de un proyecto integral de gestión cultural, con un turismo sostenible, en la línea de ferrocarril de Zaragoza - Caminreal. Para generar en ella nuevos atributos que revalorizan el patrimonio cultural de la línea.

Los objetivos de la organización gestora:

- Crear un proyecto basado en la sostenibilidad para la conservación del patrimonio natural que rodea la línea.
- Fomentar el interés de la población local, comarcal, autonómica e incluso nacional e internacional.

- Conservar las estaciones que hoy en día no han tenido un mantenimiento continuado, para que en un futuro puedan utilizarse con usos educativos.

Los resultados esperados:

- Generar interés y conciencia sobre la protección del patrimonio industrial, asimismo del patrimonio paisajístico que rodea la línea.
- Producir un crecimiento económico en los municipios.
- Servir de ejemplos para la rehabilitación de otras líneas ferroviarias en uso.

LÍNEAS ESTRATÉGICAS

Las líneas estratégicas que se va a seguir para llevar a cabo este proyecto son:

- Presentar el proyecto ante las diferentes comarcas que componen esta línea, la Comarca Central, la Comarca Campo de Cariñena, la Comarca Campo de Daroca y la Comarca del Jiloca, así como, preservar el proyecto a los municipios por los cuales pasa la línea, Zaragoza, Cadrete, María de Huerva, Botorrita, Muel-Mozota, Longares, Cariñena, Encinacorba, Villarreal de Huerva, Badules, Ferreruela de Huerva, Cuencabuena, Navarrete del Río, Calamocha Nueva y Caminreal.
- Colaborar con gestores del patrimonio como la asociación Zaragozana *Amigos de Ferrocarril y Tranvías* y La asociación *Amigos del Ferrocarril “Pro Esla 10” Cariñena* para el desarrollo de las actividades a desarrollar en la vía de ferrocarril.
- Presentar a la *Fundación de Ferrocarriles Españoles*, los cuales apoyan los proyectos relacionados con las líneas ferroviarias.
- Elaborar una estrategia de difusión en las redes sociales más conocidas como Instagram, Facebook o Twitter, notas de prensa, radio, cartelería publicitaria con el Departamento de Turismo de las distintas comarcas.
- Presentar a los habitantes de los municipios el proyecto realizando una serie de reuniones, en donde se generará conciencia de la importancia del patrimonio industrial.

ACTIVIDADES²

ACTIVIDAD PRINCIPAL

Actividad 1: Viaje Histórico..

² Para conocer más sobre las actividades visitar el Anexo 2

NOMBRE	Viaje Histórico
BREVE DESCRIPCIÓN	Se trata de realizar el viaje de la línea saliendo de la estación de Zaragoza Delicias, hasta la estación de Caminreal, donde el viaje finalizará con el albergue que se está realizando. Durante el viaje se realizarán paradas en las estaciones para realizar diferentes actividades.
DESTINATARIO DESEADO	Público General
LUGAR	Línea de ferrocarril Zaragoza- Caminreal
TIEMPO	El viaje se realizará una vez cada tres meses. Durará 10h
RECURSOS HUMANOS NECESARIOS	Empresa CaminRail S.L, una empresa de teatro y la asociación <i>Amigos del Ferrocarril “PRO ESLA 10”</i> de Cariñena.
RECURSOS DE INFRAESTRUCTURA NECESARIOS	Para esta actividad se necesitarán un tren o ferrocarril, las estaciones de ferrocarril de Cariñena, Encinacorba, Badules, Calamocha Nueva y Caminreal.
REQUISITOS ORGANIZATIVOS PREVIOS Y DURANTE LA ACTIVIDAD	Restauración de las estaciones de tren en las que se van a realizar las actividades y la preparación de estas con el mobiliario necesario para el desarrollo de las actividades.
DISTRIBUCIÓN ESPACIO Y TIEMPO	La actividad se realiza en el tren, es decir, en la línea de tren y en las estaciones de Cariñena, Encinacorba, Badules, Calamocha Nueva y Caminreal. La actividad dura 10 horas.
ASIGNACIÓN DE TAREAS	La empresa CaminRail S.L como gestores del proyecto, diseñadores del discurso que se dará en el interior del tren, así como de los espacios realizados en las estaciones de Encinacorba, Badules y Calamocha. Una empresa de teatro. Del mismo modo participa la asociación <i>Amigos del Ferrocarril “PRO ESLA 10”</i> de Cariñena.
DIFUSIÓN ESPECÍFICA DE LA ACTIVIDAD	Envío de newsletters a las oficinas de turismo comarca. Folletos las oficinas autonómicas y nacionales, para anunciar la realización de un viaje histórico a través de la vía de ferrocarril Zaragoza – Caminreal, además de posts en las diferentes redes sociales y la página web. Para el viaje de inauguración se invitará a la prensa, agencias de viajes, responsables de cultura de entidades públicas y privadas.
PRESUPUESTO CONCRETO DE LA ACTIVIDAD	200 € por persona, entra el viaje en ferrocarril + Cata de vinos en la en la estación de Cariñena, la visita a la exposición temporal en la estación de Encinacorba, comida en la estación de Badules, la realización de un escape room en la estación de Calamocha Nueva y pasar la noche en el albergue de la estación de Caminreal.

ACTIVIDADES SECUNDARIAS

Actividad 2: Centro de exposiciones “Caminrail”

NOMBRE	Centro de exposiciones “CaminRail”
BREVE DESCRIPCIÓN	El centro de exposiciones “CaminRail” consistirá en la realización de un espacio donde los artistas pertenecientes a las comarcas que componen la línea puedan exponer sus obras.
DESTINATARIO DESEADO	Público General
LUGAR	Estación de Encinacorba
TIEMPO	1h
RECURSOS HUMANOS NECESARIOS	Empresa de gestión cultural CaminReil S.L
RECURSOS DE INFRAESTRUCTURA NECESARIOS	Para la realización del centro de exposiciones se necesaria la estación de ferrocarril de Encinacorba, paredes móviles, paneles informativos, bancos y vitrinas para la realización de la exposición.
REQUISITOS ORGANIZATIVOS PREVIOS Y DURANTE LA ACTIVIDAD	Diseño del centro de exposiciones, el diseño de la página web y, una vez inaugurado, atender a los visitantes.
DISTRIBUCIÓN ESPACIO Y TIEMPO	Estación de Ferrocarril de Encinacorba. Durante los meses de otoño, invierno y primavera, los fines de semana y festivos. En verano durante todos los días.
ASIGNACIÓN DE TAREAS	Empresa cultural CaminRail S.L, como gestores del proyecto, diseñadores de la sala de exposiciones y como empleados para la atención al público.
DIFUSIÓN ESPECÍFICA DE LA ACTIVIDAD	Envío de newsletter a las diferentes oficinas de turismo, autonómicas y nacionales, así como la difusión en las redes sociales, radio, periódico...
PRESUPUESTO CONCRETO DE LA ACTIVIDAD	<ul style="list-style-type: none"> - 2 € Entrada general - 1,5 € Entrada reducida.

Actividad 3. Sala de eventos “BadulRail”

NOMBRE	Sala de Celebraciones “BadulRail”
BREVE DESCRIPCIÓN	Sala en donde se celebraran diferentes actos, incluyendo la celebración del banquete para la realización de la actividad principal.

DESTINATARIO DESEADO	Público en General
LUGAR	Estación de ferrocarril de Badules.
TIEMPO	Permanecerá abierto desde las 8 a.m - 23 p.m
RECURSOS HUMANOS NECESARIOS	Empresa de gestión cultural CaminRail S.L
RECURSOS DE INFRAESTRUCTURA NECESARIOS	Estación de ferrocarril de Badules, mesas, sillas, un escenario...
REQUISITOS ORGANIZATIVOS PREVIOS Y DURANTE LA ACTIVIDAD	Diseño de la sala manteniendo la unidad estética de la estación, el diseño de un menú de día y uno de noche.
DISTRIBUCIÓN ESPACIO Y TIEMPO	La sala de celebraciones permanecerá abierta cuando se realice la actividad principal, así como, para las celebraciones de festividades externas a la empresa.
ASIGNACIÓN DE TAREAS	Camareros y camareras para servir la comida.
DIFUSIÓN ESPECÍFICA DE LA ACTIVIDAD	Se comunica a través de redes sociales. Así mismo a través de la Comarca Campo de Daroca y el ayuntamiento de Badules.
PRESUPUESTO CONCRETO DE LA ACTIVIDAD	40 €. Sueldo de los trabajadores + preparación del espacio

Actividad 4. Escape Room “CaminRail”

NOMBRE	Escape Room “CaminRail”
BREVE DESCRIPCIÓN	Trata de ir saliendo de diferentes salas a través de juegos puzzles relacionados con el ferrocarril.
DESTINATARIO DESEADO	Público en general.
LUGAR	Estación de ferrocarril de Calamocha Nueva
TIEMPO	2h
RECURSOS HUMANOS NECESARIOS	Empresa de gestión cultural CaminRail S.L
RECURSOS DE INFRAESTRUCTURA NECESARIOS	Estación de ferrocarril De Calamocha Nueva, paredes móviles para delimitar estancias, paneles decorativos, tarjetas explicativas...

REQUISITOS ORGANIZATIVOS PREVIOS Y DURANTE LA ACTIVIDAD	Elaboración de las diferentes salas del Escape Room y el diseño de los juegos y puzzles con la solución.
DISTRIBUCIÓN ESPACIO Y TIEMPO	Se realizará en la estación de Calamocha Nueva, durante todo el año para que puedan disfrutar de la actividad los vecinos de la localidad de Calamocha y adyacentes.
ASIGNACIÓN DE TAREAS	Personas contratadas por la empresa CaminRail S.L
DIFUSIÓN ESPECÍFICA DE LA ACTIVIDAD	A través de RRSS, carteles publicitarios, televisión y radio.
PRESUPUESTO CONCRETO DE LA ACTIVIDAD	Sueldo + Diseño y organización de los espacios de la estación. 35€

Actividad 5. Actividad Escolar

NOMBRE	Talleres Didácticos CaminRail
BREVE DESCRIPCIÓN	Se trata de una visita al centro de interpretación del ferrocarril situado en la estación de la localidad de Cariñena y la realización de actividades didácticas para el conocimiento del funcionamiento del ferrocarril.
DESTINATARIO DESEADO	Asociaciones y alumnado de Educación Infantil y Primaria.
LUGAR	Centro de Interpretación del Ferrocarril, situado en Cariñena.
TIEMPO	1 hora y media / 2 horas.
RECURSOS HUMANOS NECESARIOS	Empresa de gestión cultural CaminRail S.L.
RECURSOS DE INFRAESTRUCTURA NECESARIOS	Para la actividad esctultural se precisará la infraestructura del Centro de Interpretación del Ferrocarril.
REQUISITOS ORGANIZATIVOS PREVIOS Y DURANTE LA ACTIVIDAD	Organización del guion de la visita y el diseño de actividades didácticas.
DISTRIBUCIÓN ESPACIO Y TIEMPO	En el centro de interpretación del ferrocarril durante las estaciones de otoño, primavera.
ASIGNACIÓN DE TAREAS	Empleado de la empresa de gestión cultural CaminRail S.L
DIFUSIÓN ESPECÍFICA DE LA ACTIVIDAD	Redes sociales, presentación del proyecto ante la dirección y AMPA de los centros educativos, radio y carteles publicitarios.

PRESUPUESTO CONCRETO DE LA ACTIVIDAD	Materiales de la actividad = 5 €
--------------------------------------	----------------------------------

MODELO DE GESTIÓN

El proyecto se va a llevar a cabo por la empresa de gestión del patrimonio cultural CaminRail S.L, ya que permite el derecho a la repartición de beneficios y del mismo modo con el capital de la sociedad. Permite una menor responsabilidad ya que esta se limita a los bienes que posee la sociedad, no los externos. Del mismo modo la realización de trámites administrativos es más sencilla.

El coste de creación de una sociedad limitada es de 600 € y el capital consiste en 3.000 €. No exige una cantidad mínima de socios para la creación y permite tener una mayor accesibilidad a un crédito bancario.

Así mismo, esta figura jurídica permite a los socios continuar siendo autónomos, regida por la ley de sociedad de caporal dentro de la categoría relativa las Sociedades Limitada. CaminRail está formada por profesionales dentro del ámbito de la gestión del patrimonio cultural, la historia del arte, la historia, la ingeniería, las artes escénicas y la educación.

La responsabilidad de la sociedad recae sobre cada miembro en la toma de decisiones mediante reuniones periódicas, de manera que las propuestas se deciden por el conjunto de socios de la sociedad limitada.

PRODUCCIÓN DEL PROYECTO

PLANIFICACIÓN. CRONOGRAMA³

La ejecución del proyecto se presenta en dos fases, la primera fase comienza a mediados de abril hasta diciembre de 2024 en donde se realiza el proyecto, se presenta y comienzan las actividades de estudio. Además, donde se realiza la restauración de los edificios necesarios para la realización de las actividades.

La segunda fase comienza con el diseño de las actividades y el contacto con las diferentes instituciones y proveedores. Las actividades comienzan a finales del segundo año ya que para su ejecución se utilizan los resultados obtenidos a partir de la investigación. Al mismo tiempo se crearán las redes

³ Para conocer el Cronograma completo visitar *Anexo 3*

sociales y se contactara con la prensa, agencias de viaje y organismos culturales públicos y privados, para convocarlos en el primer “Viaje Histórico”.

Se prevé la realización de cuatro actividades de forma continuada a partir de finales de 2025. Estas actividades son la sala de exposiciones, la sala de eventos, el Escape Room y la visita de centros escolares o asociaciones en la estación de Calamocha Nueva. Los talleres didácticos enfocados a centros escolares se realizarán durante el curso escolar, siendo más frecuentes durante las estaciones de otoño y primavera.

La actividad principal “Viaje Histórico” se prevé su realización una vez cada tres meses dada su complejidad.

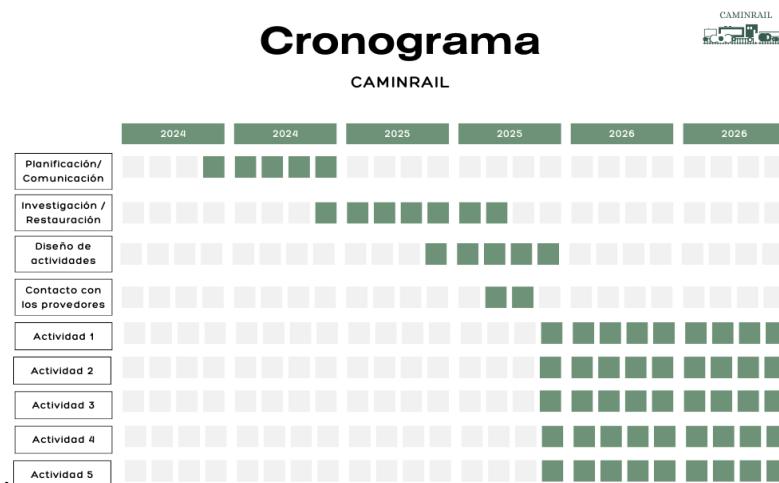


Figura 2. Cronograma simplificado. Fuente: María Sánchez Martín

ORGANIZACIÓN Y RECURSOS HUMANOS

CaminRail S.L estará formado por 8 miembros sobre los que recaerá la misma responsabilidad en la toma de decisiones, los cuales están especializados en diferentes campos de estudio. Todos los miembros no desarrollarán su actividad al mismo tiempo.

Entre ellos se encontrarán dos especialistas en historia e historia del arte, para la realización de los informes histórico-artísticos para la realización de las restauraciones. Así mismo deberán realizar la investigación de la historia de los municipio y monumentos, para el desarrollo de la actividad del Escape Room y las visitas privadas al centro de interpretación.

Dos especialistas en artes escénicas, el cual se centrará en la realización del guion y desarrollo de la muestra teatral que se realizará en la actividad “Viaje Histórico”, explicando de manera dinámica la historia de la línea de ferrocarril Zaragoza- Caminreal, así como de los monumentos históricos que se encuentran en cada municipio, una vez cada 3 meses.

Cuatro de los integrantes de CaminRail S.L trabajarán en el desarrollo continuado de las actividades Escape Room y la sala de celebraciones, ya que esta permanecerá abierta a demanda de los clientes y el

Escape Room permanecerá abierto los fines de semana durante otoño, primavera e invierno y en el periodo de verano permanecerá abierto.

Para la realización de las visitas a la exposición temporal y el centro de interpretación contaremos con la asociación *Amigos del Ferrocarril “PRO ESLA 10”* situada en Cariñena, la cual ya se encarga actualmente del centro de interpretación vinculado a esta línea.

INFRAESTRUCTURAS

Las infraestructuras necesarias para la realización de las actividades del proyecto son, la vía de ferrocarril Zaragoza- Caminreal, el centro de interpretación situado en la estación de Cariñena gestionado actualmente por la asociación *Amigos del Ferrocarril “PRO ESLA 10”* para la realización de las actividades escolares y las visitas guiadas.

Para la realización de la actividad Escape Room se necesitará el edificio de la estación de ferrocarril de Calamocha Nueva, para la actividad sala de celebraciones se hará uso de la estación de Badules y para el centro de exposiciones temporales se utilizará la estación de Encinacorba.

COMUNICACIÓN⁴

Plan estratégico

Características del perfil del público.

Se han establecido unas características básicas sobre los usuarios a los que van dirigidas las actividades de este proyecto.

En el caso de los habitantes de los municipios, comprobado por los datos estadísticos analizados en el apartado demográfico, tratan de personas de la tercera edad entre 65-80 años. Y personas migrantes, destacando la nacionalidad Rumana de unos 30- 50 años.

También podemos afirmar que el centro de interpretación es un sitio para poder visitar con niños y poder realizar los talleres didácticos en su interior.

Según la actividad está dirigida a un perfil del público, en el caso de la actividad principal “Viaje Histórico” está dirigida a un público más adulto entre 20-50 años ya que es más larga y hay que tener una

⁴ Para conocer el análisis del Plan estratégico de Comunicación visitar Anexo 4

capacidad de atención mayor. Y para la sala de exposiciones, sucedería lo mismo, estaría destinada a un público entre 15-70 años ya que hay que observar con detenimiento.

En la visita guiada por el centro de interpretación y la visita escolar se adaptará a la edad del público, si hay personas adultas o especializadas, se realizará una visita más técnica. La visita escolar se ajustará a partir de los 3 años y se dirige principalmente a colegios de la zona y pertenecientes a los municipios de la vía.

Para ello se ha creado una identidad de marca con los siguientes atributos:

- Conjunto de estaciones pertenecientes a los años 30 del S.XX, testimonios de la arquitectura regionalista aragonesa.
- Compuesto por un recorrido de 109 km, que inicia en la estación Delicias de Zaragoza y concluye en la estación de Caminreal.
- Singularidad, son estaciones diseñadas por dos de los arquitectos más destacados del S XX, Secundino Zuazo y Luis Gutiérrez Soto. No diseñaron más estaciones de ferrocarril.
- Principal método de transporte de mercancías durante la Guerra Civil.
- Cuenta con 21 edificios contando estaciones y apeaderos, de los cuales 8 han desaparecido.
- Cuenta con dos puentes de más de 16 metros de altura.
- Realiza Viajes Históricos, con una representación teatral.
- Un centro de exposiciones.
- Creación de un Escape Room en una estación.
- Talleres didácticos para visitas escolares.
- Celebraciones de actos dentro de una estación ambientada en los años 30 del S. XX.
- Se realizan actividades en 5 estaciones.
- Tecnología, se trata de una vía que fue diseñada por ingenieros que consiguieron alcanzar mejoras para que los usuarios tuvieran la mejor experiencia en sus viajes.

Líneas maestras del plan de comunicación

En las líneas maestras del plan de comunicación se ha establecido un nombre sencillo de recordar, CaminRail, haciendo alusión al nombre de la vía e introduciendo un juego de palabras, para que sea moderno, atractivo y único. Utilizando una tipografía sencilla y de fácil lectura. Además, se ha diseñado un logotipo de marca que representa un elemento clave dentro de la antigua línea de ferrocarril, de manera esquematizada, la antigua maquina a vapor que circulaba en la vía.

El color elegido es el verde, por la vinculación con la naturaleza, ya que la marca no solo se centra en el patrimonio histórico artístico, sino que pretende generar interés en la naturaleza que rodea a los edificios, la vía y los municipios.



Figura 3. Logotipo de marca. Fuente: María Sánchez Martín

En el caso de las actividades “Viaje Histórico” y “Escape Room CaminRail” se va a recrear el sonido del bullicio de las estaciones y el sonido de la locomotora para generar una experiencia inmersiva. Además de la recreación del olor del carbón y el vapor de agua.

Medios a emplear y calendario de acciones

En primera instancia se harán reuniones con las comarcas de la vía, es decir, la Comarca Central, Comarca Campo de Cariñena, Comarca de Daroca y la Comarca del Jiloca, y con los alcaldes de las localidades por las que pasa la línea, para explicar el proyecto y la posible ayuda económica para su puesta en marcha. (Para saber más sobre la cuantía económica de los ayuntamientos acudir al apartado de Financiación y Presupuestos). En el caso de la asociación *Amigos del Ferrocarril “PRO ESLA 10”* se les comunicará los objetivos del proyecto para una colaboración entre ambas entidades. Para estas reuniones se utilizará como medio de apoyo e ilustrativo la página Web, que no estará accesible al público, con las siguientes secciones:

- ¿Quiénes somos?
- La historia de la línea en la que se va a realizar el proyecto
- Las estaciones en las que se van a ejecutar las actividades
- Las actividades con una pequeña descripción
- Las redes sociales, por donde se realizarán publicaciones de manera constante
- Contacto, donde aparece la dirección, el correo electrónico y el número de teléfono.

Se llevará a cabo una reunión informativa a los vecinos de la localidad sobre las actividades que se van a realizar, además se hará una visita al centro de interpretación situado en la estación de Cariñena para que conozcan más sobre la historia de sus municipios.

Se crearán las principales redes sociales como Instagram, Facebook, Twitter y YouTube, junto a ellas la pública de la página Web, creada para la difusión del proyecto y las actividades que se ofrecen. También se habrá difusión de las actividades por radio y periódicos comarcales. Con un calendario de acciones establecido, con el objetivo de llegar al mayor número de público posible, por ello las publicaciones en las redes sociales serán constantes, además de las interacciones con el público. (Para seguir el calendario de acciones de comunicación, visitar *Anexo 3*)

Del mismo modo se diseñarán carteles informativos y newsletter, que se modifican según las actividades ofertadas, para las diferentes comarcas, municipios y oficinas de turismo de las provincias vinculadas con la línea, para aumentar la difusión del proyecto.

En la inauguración de la actividad “Viaje Histórico”, se invitarán a los medios de prensa, agencias de viaje, responsables de cultura de entidades públicas y privadas.

Sistema de seguimiento

En el caso de la reunión con los alcaldes el sistema de seguimiento de la acción de comunicación se seguirá a través de la cuantía económica. El resultado de la reunión con la asociación *Amigos del Ferrocarril “PRO ESLA 10”* se verá reflejado en la ejecución de las actividades previstas en el centro de interpretación de la estación de Cariñena.

En cuanto a la evaluación de las redes sociales, se atenderán las estadísticas ofrecidas por las redes sociales, especialmente hacia el engagement, nuevos seguidores, interacciones, etc. Para lo cual cada mes se llevarán a cabo análisis de las estadísticas para ofrecer modificaciones con la intención de producir la mayor eficacia posible. Y el seguimiento de los carteles y folletos informativos realizados para oficinas de turismo se contabilizarán los entregados a los usuarios.

En el primer “Viaje Histórico” se pronostica que los medios de comunicación escriban artículos sobre la experiencia inmersiva planteada y poder promocionar la actividad en agencias de viaje. Además, se han diseñado encuestas para cada una de las actividades. (Para saber más ver apartado de Proceso de Evaluación.).

Contenido concreto de las acciones comunicativas

Para ello se ha desarrollado la página web y la página de Instagram.



Figuras 4- 9. Diseño web de CaminRail. Autor: María Sánchez

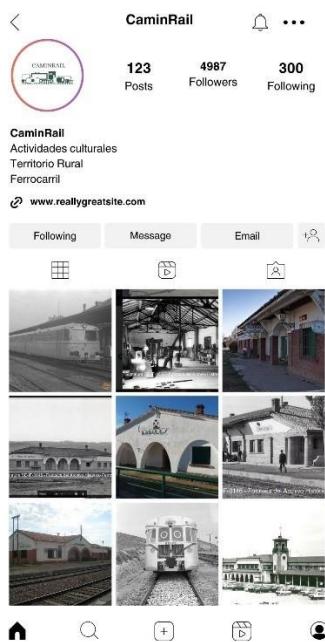


Figura 10. Diseño Instagram. Autor: María Sánchez

FINANCIACIÓN Y PRESUPUESTO⁵

Para la realización del proyecto se va a necesitar una inversión inicial de 68.054,15 Euros de los cuales 18.054,15 € serán el capital social de la sociedad limitada CaminRail, además, va a ser financiado por:

1. Una subvención de 50.000 € por la fundación de Ferrocarriles de España.
2. Una micro ayuda de los ayuntamientos de las localidades de 500 euros, que da un total de 6.500 €.

La previsión de venta de productos se estima que se van a vender 250 plazas para la realización del viaje histórico, 450 visitas a la exposición temporal situada en la estación de Encinacorba, 2552 personas pasaran por la sala de eventos, 97 personas acudirán al Escape Room situado en la estación de Calamocha la Nueva y 270 alumnos pasaran por las actividades escolares.

El beneficio obtenido de estas cinco actividades es de 45.413,96 € al año. Con una tasa interna de rentabilidad del 99,03%. Finalmente, el IVA de la inversión inicial se solventa en los dos primeros años

	Gastos	Ingresos
Capital inicial	68.054,15	
Subvenciones		
Fundación Ferrocarriles de España		50000
Municipios pertenecientes a la línea		6500 (500 por Municipio)
Actividades		
Actividad 1. Viaje Histórico	66.535,00	62.500,00
Actividad 2. Sala de exposiciones	675	900,00
Actividad 3. Sala de eventos	382,8	7656,00
Actividad 4. Actividad Escolar	14,55	1350,00
Actividad 5. Escape Room	810	2.350,00
Sueldos	4.000	
Difusión	1.598,58	

Tabla 1. Financiación.

⁵ Para conocer más detalles de la Financiación y Presupuesto visitar Anexo 5

Para saber más detalles sobre la actividad económica del proyecto y de la sociedad limitada CaminRail. S.L consulta el *Anexo 5*.

PROCESO DE EVALUACIÓN⁶

Se va a realizar un seguimiento del proyecto para comprobar si se logran los objetivos marcados a través de las actividades. Así mismo el impacto que tiene en la sociedad con el fin de realizar cambios necesarios en la gestión de la vía, ya sea a nivel de las actividades, de equipo, de financiación o de objetivos.

Para ello se evaluarán tanto a los usuarios de las actividades, para conocer el rango de satisfacción, como a los vecinos de las localidades, para conocer el tipo de impacto que tiene en los municipios.

En el caso del centro de interpretación se contabilizarán los visitantes que llegan individualmente y los que lo visitan a través de las actividades de nuestra empresa, y las estadísticas para saber que días y horario se adapta al objetivo y conocer si la difusión en redes sociales es efectiva. Las actividades se evaluarán de forma independiente para conocer el grado de satisfacción y tener un seguimiento constante del funcionamiento.

Por último, se valorarán el impacto de los recursos y de las actividades por medio de los comentarios en las redes sociales, las reseñas de Google y la página web.

Al finalizar cada trimestre se realizarán reuniones con todo el equipo de miembros de la empresa, así como de los empleados para la realización de análisis cualitativos y cuantitativos que se hayan generado. Y al finalizar las actividades en octubre se programará otra reunión con el fin de proponer nuevas ideas u mejorar el proyecto de cara a un nuevo curso.

⁶ Anexo 5

BIBLIOGRAFÍA / WEBGRAFÍA

ArchDaily (2016). *ArchDaily*. Disponible en: <https://www.archdaily.cl/cl/873857/rehabilitacion-estacion-de-ferrocarril-de-burgos-contell-martinez-arquitectos> [Consultado: 8- 04-2024].

Bernardo Ríos (2021). *La historia del tren en España a través de los mapas*. Disponible en: <https://www.geografiainfinity.com/2021/04/la-historia-del-tren-en-espana/> [Consultado: 8- 09-2024].

Comarca Campo de Cariñena (s/f). *Comarca Campo de Cariñena. La Comarca*. Disponible en: <https://campodecarinena.es/la-comarca/> [Consultado: 11- 04-2024]

Comarca Campo de Daroca (s/f). *Comarca Campo de Daroca. Municipios*. Disponible en: <https://institucional.comarcadedaroca.com/?q=content/municipios> [Consultado: 11- 04-2024]

Comarca Central (s/f). *Comarca Central*. Disponible en: <https://comarcacentral.es/comarca/> [Consultado: 11- 04-2024]

Comarca del Jiloca (s/f). *Comarca del Jiloca. Municipios*. Disponible en: <https://www.jiloca.es/homes/municipios/> [Consultado: 11- 04-2024]

Expreso De La Robla (s/f) *Expreso De La Robla. Trenes Deluxe*. Disponible en: <https://trenexpresodelarobla.com/> [Consultado: 13- 06-2024]

Instituto Aragonés de Estadística (2021). *Instituto Aragonés de Estadística*. Disponible en: <https://www.aragon.es/organismos/departamento-de-presidencia-economia-y-justicia/direccion-general-de-politica-economica/instituto-aragones-de-estadistica-iaest-> [Consultado: 8- 04-2024].

Monisha Rajesh (2024). *Condé Nast Traveler*. Disponible en: <https://www.traveler.es/galerias/viajar-tren-europa-mejores-rutas-once-itinerarios-imprescindibles> [Consultado: 8- 04-2024].

Portal oficial de turismo de España (s/n) *Spain.info. Viajes en tren increíbles*. Disponible en: <https://www.spain.info/es/top/viajes-en-tren-increibles/> [Consultado 8- 04-2024].

Transcantábrico (s/f). *Transcantábrico, Historia del tren Transcantábrico*. Disponible en: <https://trentranscantabrico.com/historia-del-tren-el-transcantabrico/> [Consultado: 8- 04-2024].

Tren Al Ándalus (s/f). *El tren al-Ándalus*. Disponible en: <https://eltrenalandalus.com/tren-andaluz> [Consultado 8- 04-2024].

ANEXOS

ANEXO 1. ANALISIS DEL ENTORNO

1. Análisis territorial

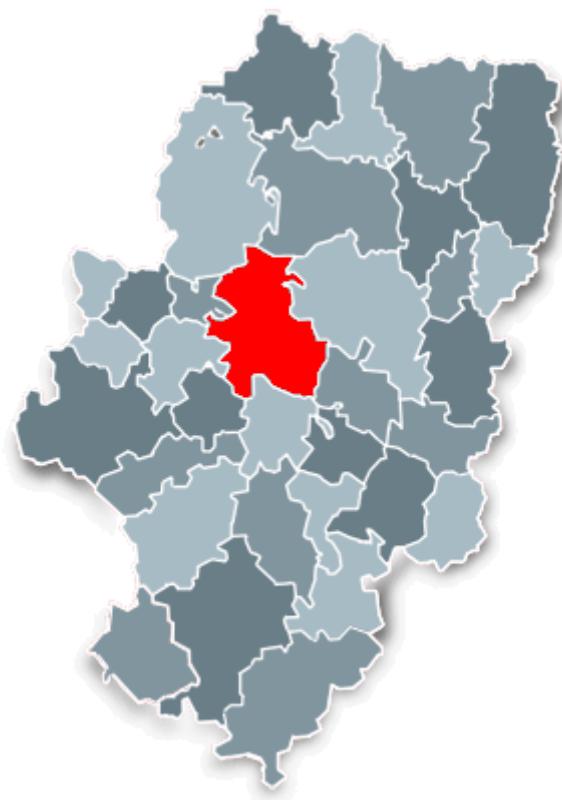


Figura 1. Situación Geográfica de la Comarca Central. Fuente: <https://deporte.aragon.es/oficina-deportiva-de-apoyo-a-municipios-y-comarcas/contactos/comarcas/comarca-central-delimitacion-comarcal-de-zaragoza/id/187> [Día de consulta: 13/IV/2024]



Figura 2. Municipios pertenecientes a la comarca central. Fuente: <https://comarcacentral.es/comarca/> [Día de consulta 13/IV/2024]



Figura 3. Situación geográfica de la comarca de Cariñena. Fuente: <https://deporte.aragon.es/oficina-deportiva-de-apoyo-a-municipios-y-comarcas/contactos/comarcas/campo-de-carinyena/id/180> [Día de consulta 13/IV/2024]



Figura 4. Municipios pertenecientes a la Comarca Campo de Cariñena. Fuente: <https://muel.es/ayuntamiento/corporacion-municipal/> [Día de consulta 13/IV/2024]



Figura 5. Situación geográfica de la Comarca Campo de Daroca. Fuente: <https://deporte.aragon.es/oficina-deportiva-de-apoyo-a-municipios-y-comarcas/contactos/comarcas/campo-de-daroca/id/181> [Día de consulta 13/IV/2024]

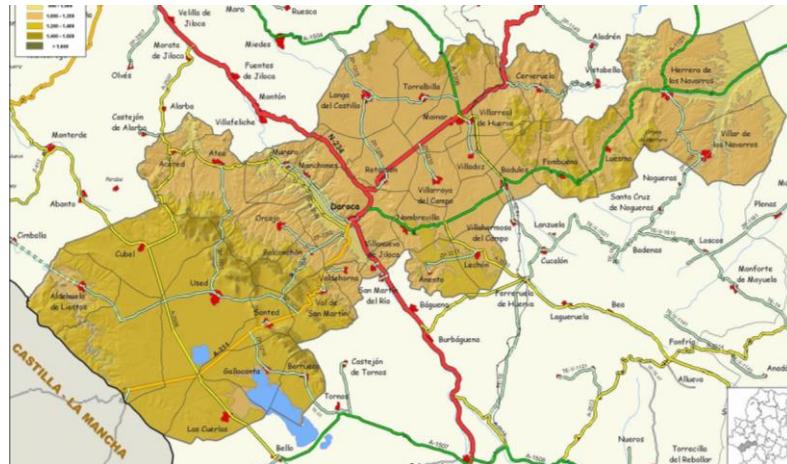


Figura 6. Municipios de la Comarca Campo de Daroca. Fuente:

<https://www.aragoneria.com/mapas/comarcas/campodedaroca.php> [Día de consulta 13/IV/2024]

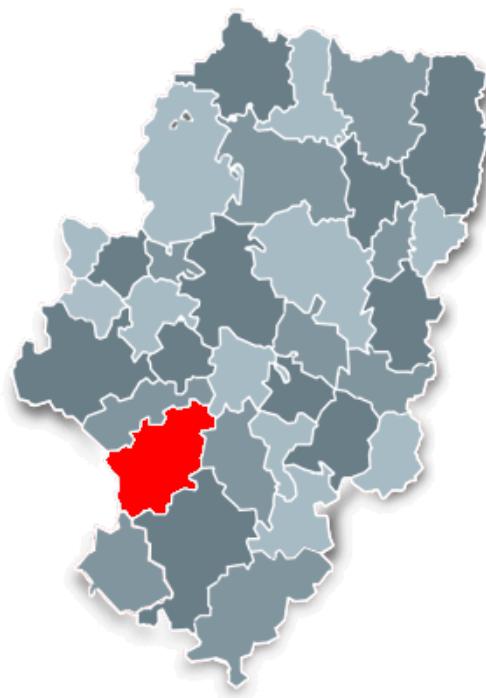


Figura 7. Situación geográfica de la comarca del Jiloca. Fuente: <https://deporte.aragon.es/oficina-deportiva-de-apoyo-a-municipios-y-comarcas/contactos/comarcas/jiloca/id/190> [Día de consulta 13/IV/2024].



Figura 8. Municipios pertenecientes a la comarca del Jiloca. Fuente: <https://www.aragoneria.com/mapas/teruel/jiloca-mapas-detalle.php> [Día de consulta 13/IV/2024]

2. Demografía⁷

Año	Población
1920	163.029
1930	185.659
1940	228.571
1950	268.770
1960	330.140
1970	496.531
1981	600.740
1991	626.447
2001	656.746
2011	752.937
2021	764.818

Figura 9. Estadísticas de nacimientos de los años 1920 - 2021

⁷ Instituto aragonés de estadística (2022)

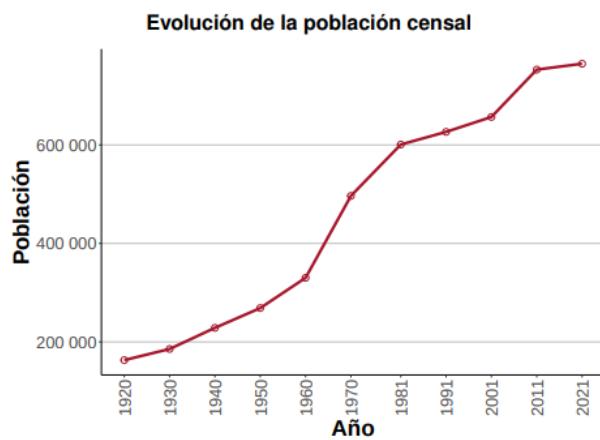


Figura 10. Evolución censal de 1920-2021

Relación de unidades poblacionales		
Código de municipio	Denominación	Población
50017	ALFAJARÍN	2.434
50056	BOTORRITA	526
50062	BURGO DE EBRO (EL)	2.591
50066	CADRETE	4.473
50089	CUARTE DE HUERVA	14.169

Relación de unidades poblacionales (Continúa)		
Código de municipio	Denominación	Población
50115	FUENTES DE EBRO	4.613
50131	JAULÍN	278
50163	MARÍA DE HUERVA	6.168
50164	MEDIANA DE ARAGÓN	457
50180	MOZOTA	123
50193	NUEZ DE EBRO	889
50199	OSERA DE EBRO	413
50203	PASTRIZ	1.300
50219	PUEBLA DE ALFINDÉN (LA)	6.442
50235	SAN MATEO DE GÁLLEGO	3.452
50272	UTEBO	18.881
50285	VILLAFRANCA DE EBRO	848
50903	VILLAMAYOR DE GÁLLEGO	2.827
50288	VILLANUEVA DE GÁLLEGO	4.769
50297	ZARAGOZA	673.010
50298	ZUERA	8.632

Figura 11. Padrón municipal de la Comarca Central

Año	Población
1920	18.129
1930	17.238
1940	16.937
1950	16.903
1960	14.705
1970	12.731
1981	11.362
1991	10.173
2001	10.243
2011	11.052
2021	10.052

Figura 12. Estadísticas de nacimientos de los años 1920-2021

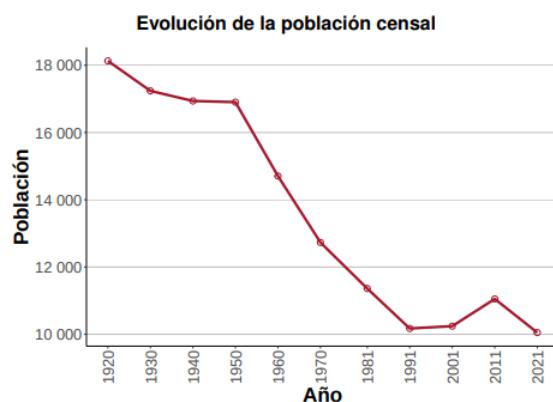


Figura 13. Evolución censal 1920-2021

Relación de unidades poblacionales

Código de municipio	Denominación	Población
50004	AGUARÓN	610
50005	AGUILÓN	244
50007	ALADRÉN	59
50018	ALFAMÉN	1.477
50073	CARIÑENA	3.345
50088	COSUENDA	326
50098	ENCINACORBA	185
50143	LONGARES	882
50167	MEZALOCHA	232
50181	MUEL	1.479
50200	PANIZA	604
50264	TOSOS	162
50290	VILLANUEVA DE HUERVA	389
50295	VISTABELLA	52

Figura 14. Padrón Municipal de la Comarca Campo de Cariñena

Año	Población
1920	21.779
1930	22.479
1940	21.952
1950	21.677
1960	17.568
1970	11.807
1981	8.779
1991	7.360
2001	6.467
2011	6.202
2021	5.421

Figura 15. Estadísticas de nacimientos de los años 1920 - 2021

Relación de unidades poblacionales		
Código de municipio	Denominación	Población
50002	ACERED	138
50016	ALDEHUELA DE LIESTOS	52
50028	ANENTO	101
50037	ATEA	141
50040	BADULES	74
Código de municipio	Denominación	Población
50042	BALCONCHÁN	18
50048	BERRUECO	32
50080	CERVERUELA	39
50090	CUBEL	153
50091	CUERLAS (LAS)	39
50094	DAROCA	1.921
50108	FOMBUENA	59
50117	GALLOCANTA	120
50124	HERRERA DE LOS NAVARROS	523
50134	LANGA DEL CASTILLO	115
50138	LECHÓN	47
50149	LUESMA	38
50154	MAINAR	170
50161	MANCHONES	103
50184	MURERO	104
50188	NOMBREVILLA	35
50195	ORCAJO	57
50224	RETASCÓN	60
50227	ROMANOS	119
50239	SANTED	66
50256	TORRALBA DE LOS FRAILES	73
50258	TORRALBILLA	51
50271	USED	269
50274	VAL DE SAN MARTÍN	60
50273	VALDEHORNA	27
50283	VILLADOZ	90
50289	VILLANUEVA DE JILOCA	68
50291	VILLAR DE LOS NAVARROS	141
50292	VILLARREAL DE HUERVA	266
50294	VILLARROYA DEL CAMPO	82

Figura 16. Padrón Municipal de la Comarca Campo de Daroca

Año	Población
1920	37.440
1930	40.709
1940	40.089
1950	38.857
1960	33.548
1970	23.700
1981	18.470
1991	15.640
2001	13.653
2011	13.591
2021	12.316

Figura 17. Estadísticas de nacimientos de los años 1920 - 2021

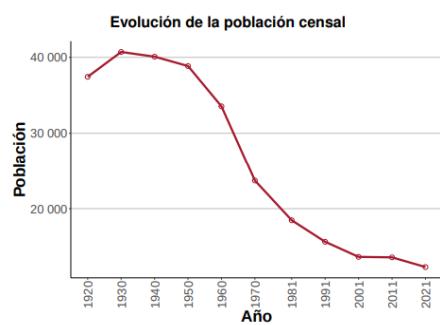


Figura 18. Evolución censal 1920-2021

Relación de unidades poblacionales

Código de municipio	Denominación	Población
44023	ALLUEVA	21
44035	BARRACHINA	116
44034	BAÑÓN	157
44036	BEA	33
44039	BELLO	230
Código de municipio	Denominación	Población
44042	BLANCAS	140
44046	BUEÑA	51
44047	BURBÁGUENA	278
44032	BÁDENAS	19
44033	BÁGUENA	271
44050	CALAMOCHA	4.485
44056	CAMINREAL	625
44065	CASTEJÓN DE TORNOS	53
44085	COSA	50
44090	CUCALÓN	78
44101	FERRERUELA DE HUERTA	70
44102	FONFRÍA	30
44112	FUENTES CLARAS	434
44132	LAGUERUELA	71
44133	LANZUELA	25
44138	LOSCOS	118
44152	MONFORTE DE MOYUELA	75
44153	MONREAL DEL CAMPO	2.499
44164	NOGUERAS	27
44168	ODÓN	214
44169	OJOS NEGROS	328
44180	PERACENSE	78
44190	POZUEL DEL CAMPO	60
44200	RUBIELOS DE LA CÉRIDA	32
44207	SAN MARTÍN DEL RÍO	132
44208	SANTA CRUZ DE NOGUERAS	25
44213	SINGRA	80
44219	TORNOS	196
44220	TORRALBA DE LOS SISONES	151
44227	TORRE LOS NEGROS	81
44222	TORRECILLA DEL REBOLLAR	121
44232	TORRIJO DEL CAMPO	482
44251	VILLAFRANCA DEL CAMPO	301
44252	VILLAHERMOSA DEL CAMPO	90
44258	VILLAR DEL SALZ	63

Figura 19. Padrón Municipal de la Comarca del Jiloca

3. Economía⁸

Tipo de explotación	Número
Total	2.609
Agrícolas	2.307
Ganaderas	48
Agricultura y ganadería	254

Figura 20. N° de Explotaciones Agrícolas y Ganaderas de la Comarca Central.

Tipo de establecimiento	Establecimientos	Plazas
Hoteles, hostales y similares	122	11.936
Viviendas de turismo rural	7	56
Campings	1	700
Apartamentos turísticos	222	868
Viviendas de uso turístico	424	2.553

Figura 21. Oferta Turística según los datos del 2020 de la Comarca Central

⁸ Instituto aragonés de estadística (2022)

Descripción	Actividades
Total	113.782
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca (cnae 01, 02, 03)	776
Industria y energía	5.968
Industrias extractivas (cnae 05, 06, 07, 08, 09)	34
Industria de la alimentación, bebidas y tabaco (cnae 10, 11, 12)	576
Industria textil, confección de prendas de vestir, cuero y calzado (cnae 13, 14, 15)	510
Industria de la madera y corcho, papel y artes gráficas (cnae 16, 17, 18)	696
Coquerías y refino de petróleo; industria química; productos farmacéuticos (cnae 19, 20, 21)	140
Fabricación de productos de caucho y plástico y de otros minerales no metálicos (cnae 22, 23)	317
Metalurgia y fabricación de productos metálicos, excepto maquinaria y equipo (cnae 24, 25)	1.087
Fabricación de productos informáticos, electrónicos y ópticos; material y equipo eléctrico; maquinaria y equipo (cnae 26, 27, 28)	639
Fabricación de material de transporte (cnae 29, 30)	132
Fabricación de muebles; otras industrias manufactureras y reparación e instalación de maquinaria y equipo (cnae 31, 32, 33)	1.134
Suministro de energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado (cnae 35)	489
Suministro de agua, actividades de saneamiento, gestión de residuos y descontaminación (cnae 36, 37, 38, 39)	214
Construcción (cnae 41, 42, 43)	11.799
Servicios	95.239
Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos de motor y motocicletas (cnae 45, 46, 47)	25.208
Transporte y almacenamiento (cnae 49, 50, 51, 52, 53)	6.560
Hostelería (cnae 55, 56)	6.577
Información y comunicaciones (cnae 58, 59, 60, 61, 62, 63)	2.501
Actividades financieras y de seguros (cnae 64, 65, 66)	2.915
Actividades inmobiliarias (cnae 68)	14.122
Actividades profesionales, científicas y técnicas (cnae 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75)	13.295
Actividades administrativas y servicios auxiliares (cnae 77, 78, 79, 80, 81, 82)	6.240
Educación (cnae 85)	4.689
Actividades sanitarias y de servicios sociales (cnae 86, 87, 88)	4.792
Actividades artísticas, recreativas y de entretenimiento (cnae 90, 91, 92, 93)	3.611
Otros servicios (cnae 94, 95, 96)	4.729

Figura 22. Actividades económicas de la Comarca Central según los datos establecidos en 2020

Tipo de explotación	Número
Total	1.976
Agrícolas	1.916
Ganaderas	9
Agricultura y ganadería	51

Figura 23. Nº de Explotaciones Agrícolas y Ganaderas de la Comarca Campo de Cariñena

Tipo de establecimiento	Establecimientos	Plazas
Hoteles, hostales y similares	8	234
Viviendas de turismo rural	9	86
Campings	0	0
Apartamentos turísticos	12	41
Viviendas de uso turístico	2	18

Figura 24. Oferta Turística según los datos del 2020 de la Comarca Campo de Cariñena

Descripción	Actividades
Total	1.560
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca (cnae 01, 02, 03)	109
Industria y energía	191
Industrias extractivas (cnae 05, 06, 07, 08, 09)	1
Industria de la alimentación, bebidas y tabaco (cnae 10, 11, 12)	59
Industria textil, confección de prendas de vestir, cuero y calzado (cnae 13, 14, 15)	1
Industria de la madera y corcho, papel y artes gráficas (cnae 16, 17, 18)	4
Coquerías y refino de petróleo; industria química; productos farmacéuticos (cnae 19, 20, 21)	5
Fabricación de productos de caucho y plástico y de otros minerales no metálicos (cnae 22, 23)	13
Metalurgia y fabricación de productos metálicos, excepto maquinaria y equipo (cnae 24, 25)	28
Fabricación de productos informáticos, electrónicos y ópticos; material y equipo eléctrico; maquinaria y equipo (cnae 26, 27, 28)	8
Fabricación de material de transporte (cnae 29, 30)	0
Fabricación de muebles; otras industrias manufactureras y reparación e instalación de maquinaria y equipo (cnae 31, 32, 33)	19
Suministro de energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado (cnae 35)	39
Suministro de agua, actividades de saneamiento, gestión de residuos y descontaminación (cnae 36, 37, 38, 39)	14
Construcción (cnae 41, 42, 43)	213
Servicios	1.047
Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos de motor y motocicletas (cnae 45, 46, 47)	488
Transporte y almacenamiento (cnae 49, 50, 51, 52, 53)	43
Hostelería (cnae 55, 56)	129
Información y comunicaciones (cnae 58, 59, 60, 61, 62, 63)	5
Actividades financieras y de seguros (cnae 64, 65, 66)	26
Actividades inmobiliarias (cnae 68)	152
Actividades profesionales, científicas y técnicas (cnae 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75)	44
Actividades administrativas y servicios auxiliares (cnae 77, 78, 79, 80, 81, 82)	38
Educación (cnae 85)	20
Actividades sanitarias y de servicios sociales (cnae 86, 87, 88)	30
Actividades artísticas, recreativas y de entretenimiento (cnae 90, 91, 92, 93)	19
Otros servicios (cnae 94, 95, 96)	53

Figura 25. Actividades económicas de la Comarca Campo de Cariñena según los datos establecidos en 2020

Tipo de explotación	Número
Total	1.227
Agrícolas	1.073
Ganaderas	8
Agricultura y ganadería	146

Figura 26. N° de Explotaciones Agrícolas y Ganaderas de la Comarca Campo de Daroca

Establecimientos. Año 2020		
Tipo de establecimiento	Establecimientos	Plazas
Hoteles, hostales y similares	7	182
Viviendas de turismo rural	30	204
Campings	0	0
Apartamentos turísticos	0	0
Viviendas de uso turístico	2	17

Figura 27. Oferta Turística según los datos del 2020 de la Comarca Campo de Daroca

Descripción	Actividades
Total	1.076
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca (cnae 01, 02, 03)	105
Industria y energía	87
Industrias extractivas (cnae 05, 06, 07, 08, 09)	2
Industria de la alimentación, bebidas y tabaco (cnae 10, 11, 12)	26
Industria textil, confección de prendas de vestir, cuero y calzado (cnae 13, 14, 15)	1
Industria de la madera y corcho, papel y artes gráficas (cnae 16, 17, 18)	3
Coquerías y refino de petróleo; industria química; productos farmacéuticos (cnae 19, 20, 21)	1
Fabricación de productos de caucho y plástico y de otros minerales no metálicos (cnae 22, 23)	1
Metalurgia y fabricación de productos metálicos, excepto maquinaria y equipo (cnae 24, 25)	10
Fabricación de productos informáticos, electrónicos y ópticos; material y equipo eléctrico; maquinaria y equipo (cnae 26, 27, 28)	2
Fabricación de material de transporte (cnae 29, 30)	0
Fabricación de muebles; otras industrias manufactureras y reparación e instalación de maquinaria y equipo (cnae 31, 32, 33)	3
Suministro de energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado (cnae 35)	32
Suministro de agua, actividades de saneamiento, gestión de residuos y descontaminación (cnae 36, 37, 38, 39)	6
Construcción (cnae 41, 42, 43)	118
Servicios	766
Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos de motor y motocicletas (cnae 45, 46, 47)	384
Transporte y almacenamiento (cnae 49, 50, 51, 52, 53)	38
Hostelería (cnae 55, 56)	96
Información y comunicaciones (cnae 58, 59, 60, 61, 62, 63)	1
Actividades financieras y de seguros (cnae 64, 65, 66)	19
Actividades inmobiliarias (cnae 68)	125
Actividades profesionales, científicas y técnicas (cnae 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75)	32
Actividades administrativas y servicios auxiliares (cnae 77, 78, 79, 80, 81, 82)	29
Educación (cnae 85)	12
Actividades sanitarias y de servicios sociales (cnae 86, 87, 88)	7
Actividades artísticas, recreativas y de entretenimiento (cnae 90, 91, 92, 93)	6
Otros servicios (cnae 94, 95, 96)	17

Figura 28. Actividades económicas de la Comarca Campo de Daroca según los datos establecidos en 2020

Tipo de explotación	Número
Total	1.894
Agrícolas	1.444
Ganaderas	56
Agricultura y ganadería	394

Figura 29. Nº de Explotaciones Agrícolas y Ganaderas de la Comarca del Jiloca

Tipo de establecimiento	Establecimientos	Plazas
Hoteles, hostales y similares	18	469
Viviendas de turismo rural	33	280
Campings	0	0
Apartamentos turísticos	7	32
Viviendas de uso turístico	5	25

Figura 30. Oferta Turística según los datos del 2020 de la Comarca Del Jiloca

Descripción	Actividades
Total	2.162
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca (cnae 01, 02, 03)	271
Industria y energía	201
Industrias extractivas (cnae 05, 06, 07, 08, 09)	7
Industria de la alimentación, bebidas y tabaco (cnae 10, 11, 12)	47
Industria textil, confección de prendas de vestir, cuero y calzado (cnae 13, 14, 15)	3
Industria de la madera y corcho, papel y artes gráficas (cnae 16, 17, 18)	18
Coquerías y refino de petróleo; industria química; productos farmacéuticos (cnae 19, 20, 21)	1
Fabricación de productos de caucho y plástico y de otros minerales no metálicos (cnae 22, 23)	20
Metalurgia y fabricación de productos metálicos, excepto maquinaria y equipo (cnae 24, 25)	22
Fabricación de productos informáticos, electrónicos y ópticos; material y equipo eléctrico; maquinaria y equipo (cnae 26, 27, 28)	5
Fabricación de material de transporte (cnae 29, 30)	3
Fabricación de muebles; otras industrias manufactureras y reparación e instalación de maquinaria y equipo (cnae 31, 32, 33)	10
Suministro de energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado (cnae 35)	56
Suministro de agua, actividades de saneamiento, gestión de residuos y descontaminación (cnae 36, 37, 38, 39)	9
Construcción (cnae 41, 42, 43)	341
Servicios	1.349
Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos de motor y motocicletas (cnae 45, 46, 47)	538
Transporte y almacenamiento (cnae 49, 50, 51, 52, 53)	69
Hostelería (cnae 55, 56)	180
Información y comunicaciones (cnae 58, 59, 60, 61, 62, 63)	25
Actividades financieras y de seguros (cnae 64, 65, 66)	49
Actividades inmobiliarias (cnae 68)	142
Actividades profesionales, científicas y técnicas (cnae 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75)	105
Actividades administrativas y servicios auxiliares (cnae 77, 78, 79, 80, 81, 82)	68
Educación (cnae 85)	28
Actividades sanitarias y de servicios sociales (cnae 86, 87, 88)	24
Actividades artísticas, recreativas y de entretenimiento (cnae 90, 91, 92, 93)	61
Otros servicios (cnae 94, 95, 96)	60

Figura 31. Actividades económicas de la Comarca del Jiloca según los datos establecidos en 2020

ANEXO 2. ACTIVIDADES

Actividad principal: “Viaje Histórico”

El “Viaje Histórico” consta de un viaje en ferrocarril por la línea, cada tres meses.

Durante el viaje los pasajeros podrán ver y escuchar la representación teatral de la historia de la línea, estando dentro de uno de los ferrocarriles históricos cedido por la fundación de los ferrocarriles españoles, y de los municipios (Zaragoza, María de Huerva, Muel, Cariñena, Encinacorba, Villarreal de Huerva, Badules, Villahermosa, Ferreruela, Cuencabuena, Navarrete del Río, Calamocha Nueva y Caminreal). El viaje comienza en Zaragoza, en la estación Delicias, ya que la antigua estación de ferrocarril está en uso administrativo, finalizando en la estación de Caminreal, donde se está rehabilitando la estación en un albergue. Durante las paradas se reproducirá el sonido de las antiguas máquinas de vapor y el bullicio que tuvo los andenes de ferrocarril en los años 30 del S.XX. También se generará el aroma que producía la quema de carbón y el vapor de agua.

Durante el viaje se realizarán una serie de paradas en estaciones señaladas:

Listado de paradas y actividades a realizar.

1. En la estación de cariñena donde está el centro de interpretación del ferrocarril y el vino, se hará una visita a las instalaciones y al acabar se ofrecerá a los visitantes una cata de vinos y productos de la zona.
2. En la estación de Encinacorba donde los visitantes se encontrarán con una sala de exposiciones, en la cual se expondrán las obras de los artistas que pertenecen a los municipios que componen esta vía ferroviaria.
3. La tercera parada será en la estación de Badules donde los viajeros podrán disfrutar de una agradable comida en un espacio ferroviario.
4. La cuarta parada se realizará en la estación de Calamocha Nueva, lugar donde se encontrarán con una actividad de trabajo en equipo al igual que hacían los trabajadores de la línea, un escape room

- adaptado a todas las edades con preguntas vinculadas al ferrocarril y a los municipios, por lo que los pasajeros deberán estar atentos a las explicaciones de los actores durante el viaje.
5. Para finalizar el viaje, la última parada se realizará en Caminreal donde los pasajeros pasaran la noche dentro de la estación, la cual se va a convertir en un albergue.

El precio del pasaje incluye el billete de vuelta al día siguiente en el tren regional.

Actividad 2: Sala de exposiciones.

En la sala de exposiciones se podrán admirar las obras realizadas por los artistas de los diferentes municipios que componen la línea. Para que las obras se expongan en la sala de exposiciones, se tendrá que presentar un dossier de las obras y de las anteriores para saber cuál es la trayectoria de los artistas y generar un hilo conductor entre los autores.

La sala de exposiciones tendrá vitrinas y paredes móviles, ya que permite tener una gran flexibilidad al generar discursos diversos según el artista.

La entrada a la sala de exposiciones son 2 € la entrada general, la entrada reducida es de 1,5 €. Para los visitantes que provengan de la actividad “Viaje Histórico” entraran a la sala de exposiciones gratuita, ya que el precio de la actividad viene incluido la entrada.

Actividad 3: Sala de celebraciones BadulRail

La sala de celebraciones tendrá varias salas, para realizar varios eventos a la vez, considerando la estructura original del edificio. La sala se ambientará en las estaciones de tren de principios del S XX, teniendo en cuenta que esta estación se construyó en 1933. No solo se podrá utilizar en la actividad “Viaje histórico” sino que se alquilará para su uso y disfrute en diferentes eventos como comuniones o bodas.

El menú se adaptará a las exigencias del cliente, del mismo modo que sucede con las actividades. El precio por cubierto son 30 €.

Actividad 4: Escape Room CaminRail

El Escape Room CaminRail se sitúa en la estación de ferrocarril de Calamocha Nueva, el cual se compondrá de diferentes pistas, retos y adivinanzas vinculadas con las estaciones de ferrocarril de la línea, así como pregunta sobre los trabajadores para que los visitantes conozcan no solo la historia de la línea, sino que puedan comprobar las vivencias de los trabajadores. Las preguntas se realizarán con la información recabada en la investigación previa.

Para ello se utilizarán las salas ya creadas por la arquitectura primigenia, así como paredes móviles que dividen las salas para poder generar nuevas salas y nuevos recorridos, para no limitar al público.

Actividad 5: Talleres Didácticos CaminRail

Los talleres didácticos CaminRail se realizan en el centro de interpretación del Ferrocarril situado en la estación de ferrocarril de Cariñena gestionado por la Asociación *Amigos del Ferrocarril “PRO ESLA 10”*.

La actividad consta de una visita guiada por el centro de interpretación y la realización de talleres para dar a conocer el funcionamiento del ferrocarril.

Para conocer el funcionamiento de las ruedas de los trenes con 4 vasos de plástico, cinta adhesiva, dos varas de la misma medida y una caja de zapatos.

Para la realización de las ruedas de tren se colocan dos vasos de plástico sobre superficie y se pegan con cinta en la base formando esta figura ><, el segundo par de ruedas formaran esta figura <>. La realización de las vías es a través de una caja de zapatos y las varas, para comprobar como la posición de las ruedas genera un movimiento diferente.

Para la segunda actividad se realiza una señal de cruce de ferrocarril en la tapa de una caja de zapatos, con un dibujo de una señal de cruce realizada por el alumnado. Después se realizarán dos agujeros para la colocación de dos leds con una pila de botón.

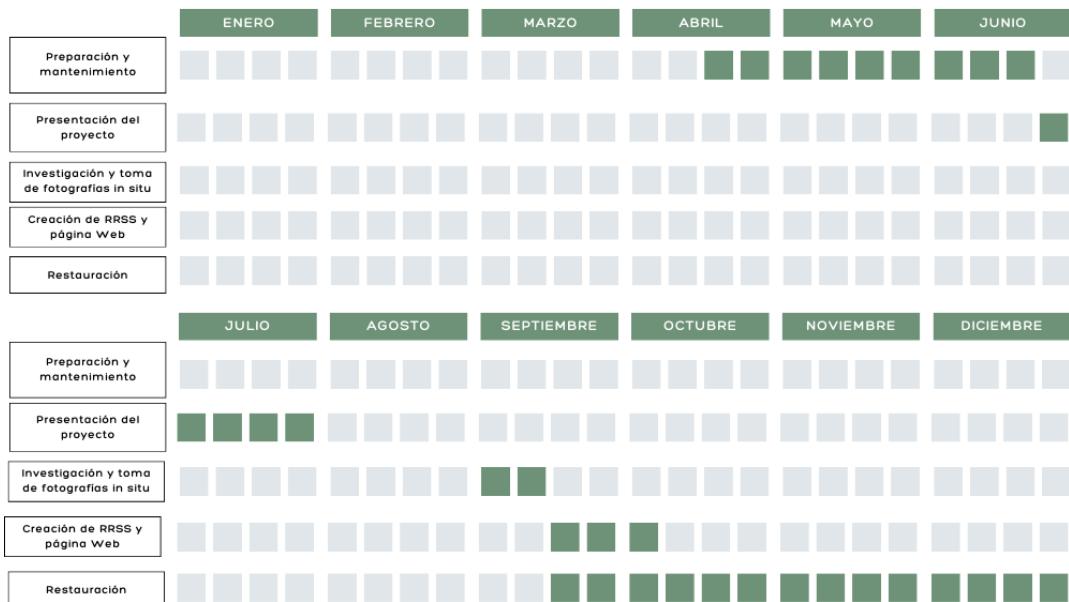
Para la tercera actividad se necesita el cartón del papel higiénico para que sea el cuerpo de la locomotora. En segundo lugar, se cortará otro, siendo una porción más alto que otro para generar las dos pilas de vapor. En la parte trasera se realizará un agujero para poder unir la cabina de la locomotora a los vagones. Finalmente, la locomotora se pintará por completo.

ANEXO 3. CRONOGRAMA

Cronograma 2024

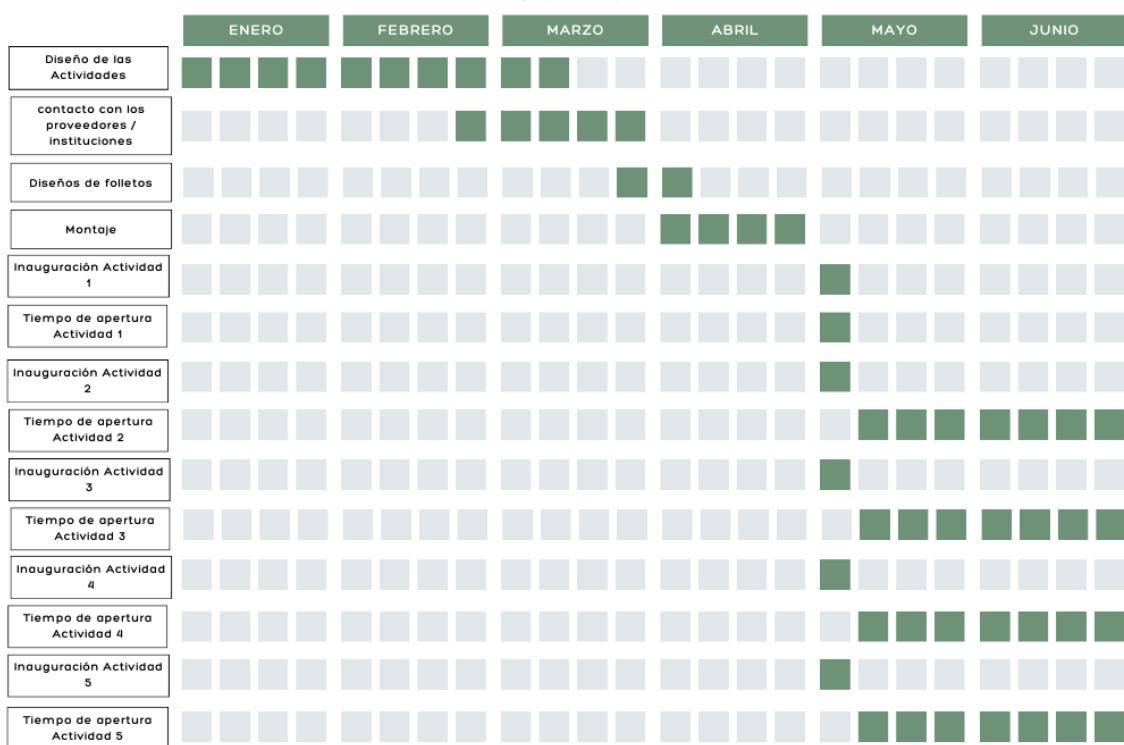


CAMINRAIL



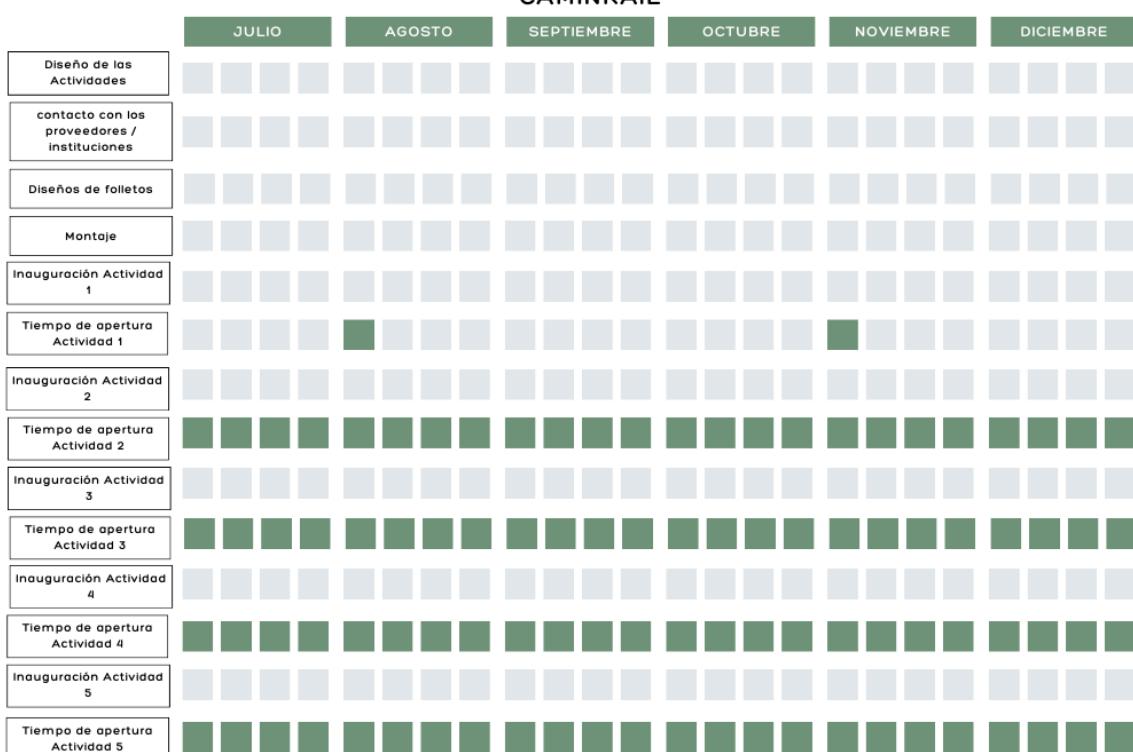
Cronograma 2025

CAMINRAIL



Cronograma 2025

CAMINRAIL



Cronograma 2026



CAMINRAIL

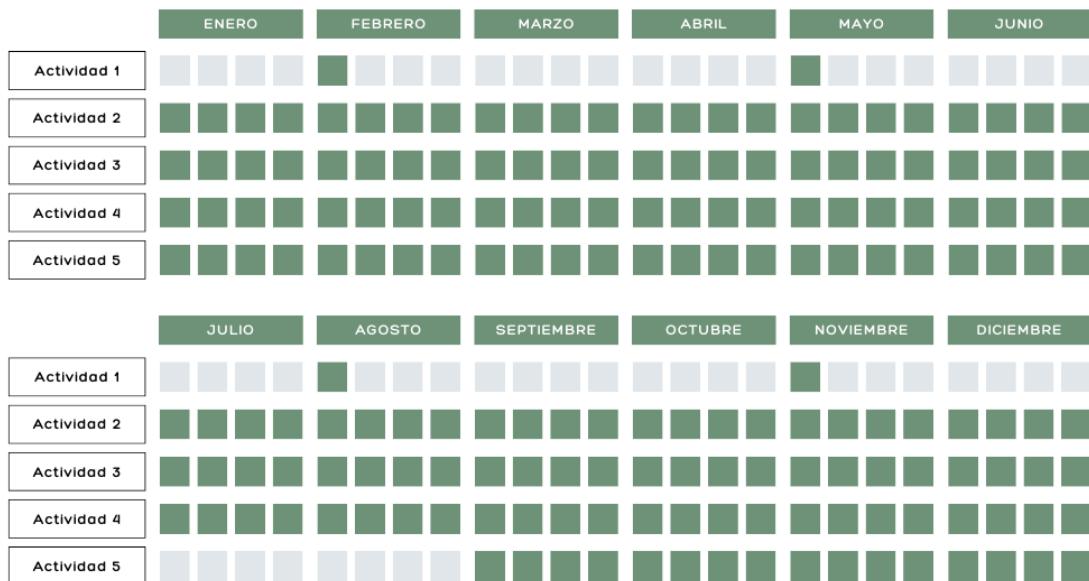


Figura 32-35. Cronograma del proyecto. Autor: María Sánchez

ANEXO 4. COMUNICACION

Nombre o marca del Proyecto: CaminRail. S.L

Recogida de información

Para la nueva marca se recogió documentos de elementos ya creados como noticias de prensa, el centro de interpretación de la estación de Cariñena y las opiniones de los usuarios, que nos permiten estudiar con claridad el posicionamiento de la marca.

Con la presencia de un centro de interpretación vinculado a la línea de ferrocarril Zaragoza – Caminreal y con ello la existencia de una página web, nos da idea de la necesidad de narrar la historia de una localidad, ya que en este caso se vincula con la producción de vino, es decir, con su pasado, su presente y su futuro. En la página web hay diferentes apartados en los que explican quiénes son, información sobre la comarca en la que se encuentran, el contenido que encuentras en la exposición, la restauración que tuvieron

que realizar en el muelle, la historia sobre las comunicaciones, noticias sobre los eventos que se van a realizar en el centro de interpretación, las publicaciones realizadas desde 1991 hasta 2023 vinculadas con la estación de Cariñena, las actividades y proyecto, y para finalizar en la última pestaña encontramos el contacto.

Además, contamos con una noticia de prensa del Heraldo de Aragón, la cual le da importancia al aniversario de una línea que se creó para comunicar el norte de España con la costa Mediterránea. En el artículo se exponen los avances técnicos que tuvo la línea. Se recalca la importancia de los arquitectos que la realizaron, Secundino Zuazo y Luis Gutiérrez Soto.

Al existir documentos o páginas web recientes nos da a entender que es una vía que, aunque es muy desconocida para algunas, hay un sector profesional que está intentando dar a conocer la vía, ya sea generando notas de prensa o con la realización de un centro de interpretación donde se da a conocer la importancia de la llegada del ferrocarril a los pequeños pueblos y lo que ello supuso.

Por otro lado, se han recolectado diferentes opiniones sobre las estaciones y el centro de interpretación.

En el caso de las valoraciones sobre las estaciones, sacadas de Google maps, todas coinciden en que habría que dar a conocerlas ya que son testigo de la arquitectura regionalista de principios del siglo XX. Las opiniones en relación con el centro de interpretación coinciden en que es una visita obligatoria para descubrir datos interesantes entorno al ferrocarril. Del mismo modo recomiendan el acceso con niños.

- Página web del centro de interpretación del ferrocarril de la comarca Campo de Cariñena. s/f web <https://www.trencarinena.es/>



- MOMPEL.L “El tren azul viaja a Cariñena en el 85 aniversario de la apertura de la línea” Heraldo de Aragón 15/4/2018. web <https://www.heraldo.es/noticias/aragon/2018/04/15/la-linea-caminreal-zaragoza-cumple-anos-1235004-300.html>



- Una reseña de TripAdvisor realizada por Peregrino, sobre el servicio recibido en el centro de interpretación del tren y el vino de Cariñena el 13 agosto de 2023. Enlace: https://www.tripadvisor.es/Attraction_Review-g1596801-d10516890-Reviews-Centro_de_Interpretacion_del_Ferrocarril_de_la_Comarca_Campo_de_Carinena-Carine.html.
En esta Peregrino expresa la necesidad de ir al centro de interpretación por sus piezas, su información, la atención. Además destaca la cercanía de la estación con el centro de Cariñena. Además, afirma que es recomendable para parejas.

 Peregrino
1 contribución


Imprescindible, una joya. Sorprendente pequeño gran centro de interpretación del ferrocarril de la zona.
ago de 2023 • Parejas

Imprescindible. Pequeño gran centro de interpretación del ferrocarril de la zona. Una joya por sus piezas, por su información, por su museística y por la atención y apasionada explicación de D. Marco Antonio. No se lo pierdan a una calle de las piscinas municipales y de parking junto a la estación de tren a 5 min andando del centro (calle mayor) se puede disfrutar en 30 minutos si no eres muy amante de la historia del ferrocarril. Si lo eres, todo el tiempo preciso, muy recomendable. Asombroso que una asociación de amigos del ferrocarril local de pocas decenas de socios hayan logrado esta maravilla.

Escrita el 13 de agosto de 2023
Esta es la opinión subjetiva de un miembro de TripAdvisor, no de TripAdvisor LLC. TripAdvisor realiza comprobaciones de las opiniones.

- Una reseña de TripAdvisor Aeai afirma que es un lugar recomendado para ir en familia con niños, ya que se hace muy ameno. 31 marzo de 2019

 aeai
catala a osca
34 contribuciones


gran implicación
mar de 2019 • Parejas

Fuimos de casualidad a visitarlo y nos sorprendió gratamente la explicación tan exhaustiva que nos hizo el jefe de estación y su compañero. Descubrimos cosas muy interesantes, totalmente recomendable para ir con niños, lo hacen muy ameno

- Comentario de Bea Mallen en Google Maps sobre la estación de Caminreal. "Solo vimos las obras pero por fuera ya promete". Enlace: <https://maps.app.goo.gl/CssPUkbeXCgXKNdW8>

Bea Mallen
12 reseñas
★★★★★ Hace 3 meses
Solo vimos las obras pero por fuera ya promete

Me gusta Compartir

- Joan Carbonell, en una reseña de Google destaca la historia de la estación de Badules. Enlace: <https://maps.app.goo.gl/3wuL69xbEB9hiy4K8>.

Joan Carbonell
Local Guide · 41 reseñas · 40 fotos
★★★★★ Hace 3 años
Aunque actualmente es un apeadero, todavía se conserva el antiguo edificio de la estación, data de los años 30 del s.XX (cuando la línea Caminreal-Zaragoza fue inaugurada) y es una clara muestra del Racionalismo Aragonés de aquella época.

- Opinión en Google Maps sobre el estado de conservación de la estación de Encinacorba, realizada por Joan Carbonell. Enlace: <https://maps.app.goo.gl/FyQSphcXwSzKKrq8>

Joan Carbonell
Local Guide · 41 reseñas · 40 fotos
★★★★★ Hace 3 años
Aunque en mal estado, sigue representando arquitectónicamente hablando, un buen ejemplo del Racionalismo Aragonés de los años 30 del S.XX.

- Opinión de Antuan Moros sobre la estación de ferrocarril de Cariñena en Google Maps. Enlace: <https://maps.app.goo.gl/junSFm7aKDRrgfCVA>

Antuan Moros
Local Guide · 302 reseñas · 3.188 fotos
★★★★★ Hace 3 años
Me encanta el ferrocarril y las estaciones. Las considero como un destino turístico cuando voy a un sitio nuevo. Es una de las estaciones principales entre Zaragoza y Teruel. Muy bien situada, a un paso de una de las avenidas principales de la villa, ve pasar muy pocos trenes al día. Es una lástima que esta línea que une Zaragoza con Teruel y Valencia, tenga un tráfico tan reducido.

Análisis

En la actualidad no hay una marca que agrupe todos los elementos, sino que se encuentran los elementos dispersos, algunos gestionados, como es el caso de las estaciones de Caminreal, Cariñena y Zaragoza, en los que si existen planes de comunicación ya que se están desarrollando proyectos entorno a ellas. En la estación de Cariñena se sitúa el centro de interpretación gestionado por la asociación *Amigos del ferrocarril "PRO ESLA 10"*, con la cual se pretende colaborar para la realización de las actividades.

La estación de Caminreal fue declarada Bien de Interés Catalogado, por lo que el ayuntamiento está realizando obras de restauración y de rehabilitación, convirtiendo el edificio en albergue, en este caso también se quiere colaborar con el ayuntamiento de Caminreal para poder hacer uso del espacio durante la actividad “Viaje Histórico”.

En el caso de la estación de Zaragoza, también se declaró Bien de Interés Catalogado, por lo que se restauró, en este caso por Adif, actualmente se encuentran en su interior las oficinas para el control de trenes de la estación de Zaragoza Delicias.

En el resto de las estaciones no tienen un plan de comunicación entorno a los edificios, sino que en muchos casos los usuarios pasan junto a ellos y no conocen la historia del inicio de las comunicaciones, ni de las estaciones, ni de la evolución que estas han sufrido.

Muchos de los habitantes que viven en los municipios son migrantes, por lo que no conocen la historia y tampoco se les ha contado, por eso es importante involucrarlos en ello, para que la conozcan y puedan tener relaciones con los habitantes del pueblo.

Atributos de los lugares a tratar.

A partir de las opiniones de los usuarios que han visitado el centro de interpretación y los conocedores de las estaciones de tren de la línea podemos conocer los atributos de los lugares, que más tarde pertenecerán a la nueva marca. Se han extraído pequeñas frases de comentarios encontrados en páginas como TripAdvisor o Google Maps.

1. “Es una muestra física de la vinculación entre museo, territorio, paisaje, desarrollo económico y cultura”. Opinión de Julio de 2016, donde destaca la vinculación del centro de interpretacion de Cariñena.
2. “Para ir con niños”. Opinión de TripAdvisor sobre el Centro de Interpretación en septiembre de 2016, donde destaca que puede ir acompañado de niños.

3. “Importancia del ferrocarril en su localidad y comarca”. Opinión de Google Maps en 2020, donde le da importancia a la vinculación del ferrocarril con las localidades y la comarca.
4. “Solo vimos las obras, pero por fuera ya promete”. Opinión de Google Maps de 2023 de la estación de Encinacorba sobre las obras que están realizando para convertirla en Albergue.
5. “Aunque actualmente es un apeadero, todavía se conserva el antiguo edificio de la estación” Opinión de un usuario de Google Maps en 2020 que destaca la importancia historia de las estaciones, en este caso habla de la estación de Encinacorba.
6. “Pueblo encantador con una preciosa ermita rodeada completamente de naturaleza”. Opinión de un usuario de Google Maps sobre la ermita dedicada a la Virgen de Rosario situada en Villarreal de Huerva.
7. “Aunque es mal estado, sigue representando arquitectónicamente hablando, un buen ejemplo del Racionalismo Aragonés de los años 30 del S.XX,”. Opinión de un usuario en Google Maps de 2020 sobre el estado de conservación de la estación de Encinacorba.
8. “Me encanta el ferrocarril y las estaciones. Las considero como un destino turístico cuando voy a un sitio nuevo”. Opinión de un usuario en Google Maps de 2020 sobre su interés personal en visitar estaciones de tren, en este caso al ver la estación de Encinacorba.
9. “Buena ubicación al lado del pueblo, con todo lo necesario, la casita está bien, con parking, pero hace falta si o si en la otra vía, para que deje de ser un apeadero”. Opinión de un usuario de TripAdvisor de 2023 que habla de la buena ubicación del centro de interpretación de la estación de Cariñena.

10. “Es una lástima que edificios como este que representan el Racionalismo Aragonés de los años 30 del S. XX, se pierdan en el olvido”. Opinión de un Usuario de Google Maps de 2022 que expresa la importancia de dar a conocer los edificios que representan el racionalismo Aragonés de los años 30 del S. XX, este usuario visitó la estación de Botorrita.

Disponemos de información suficiente para conocer la demanda de las estaciones y su historia debido a las opiniones de los usuarios. Del mismo modo conocemos el interés que genera el centro de interpretación situado en la estación de Cariñena, elemento incorporado dentro de las actividades del proyecto. Se estableció una identidad de marca vinculada con la creación de nuevos recuerdos, vivencias, como se crearon en el momento de mayor apogeo de la línea.

En cambio, para la imagen de marca se ha establecido un nombre sencillo de recordar, CaminRail, haciendo alusión al nombre de la vía e introduciendo un juego de palabras, para que sea moderno, atractivo y único, utilizando una tipografía sencilla y de fácil lectura. Además, se ha diseñado un logotipo de marca que representa un elemento clave dentro de la antigua línea de ferrocarril, esquematizando la antigua maquinaria que circulaba en la vía.

El color elegido es el verde, por la vinculación con la naturaleza, ya que la marca no solo se va a centrar en el patrimonio histórico artístico, sino que pretende generar interés en la naturaleza que rodea a los edificios, a las vías y a los municipios.



Figura 36. Logotipo de marca. Fuente: María Sánchez Martín

ANEXO 5. FINANCIACION Y PRESUPUESTO

DETALLE INVERSIÓN

	21%		
	PRECIO SIN IVA	IVA	TOTAL
Mobiliario Restaurante			
Sillas x 70	1.732,23	363,77	2.096,00
Mesas x 12	788,36	165,56	953,92
vitroceramica	344,63	72,37	417,00
nevera	41,32	8,68	50,00
microondas	46,20	9,70	55,90
armarios	489,26	102,74	592,00
cafetera	66,03	13,87	79,90
TOTAL	2.906,55	610,37	3.516,92
Instalaciones técnicas			
Illuminacion	514,71	108,09	622,80
Aire acondicionado	168,99	35,49	204,48
TOTAL	683,70	143,58	827,28
Mobiliario Escape room			
Vitrinas horizontales 1x	1.239,67	260,33	1.500,00
Vitrinas verticales 2x	2.181,82	458,18	2.640,00
Paredes modulares	4.958,68	1.041,32	6.000,00
Paneles x5	3.150,00	661,50	3.811,50
Estanterías x2	12,38	2,60	14,98
Cuadros x6	48,94	10,28	59,22
Mesa x1	41,31	8,68	49,99
Bancos x3	148,74	31,23	179,97
Vinilosx9	364,46	76,54	441,00
TOTAL	12.146,00	2.550,66	14.696,66
Sala de exposiciones			
Paredes modulares	4.958,68	1.041,32	6.000,00
Vinilos x6	242,98	51,02	294,00
TOTAL	5.201,65	1.092,35	6.294,00

Tabla1. Detalle de inversión

AMORTIZACIONES

ELEMENTO	PRECIO SIN IVA	V. RESIDUAL	V. UTIL	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	ACUMULADO	V.CONTABLE
Registro Marca	150,00		5	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	150,00	0,00
Programa office, antivirus,...	140,00		5	28,00	28,00	28,00	28,00	28,00	140,00	0,00
Total inmovilizado intangible	290,00			58,00	58,00	58,00	58,00	58,00	290,00	0,00
Construcciones	24.140,00		30	804,67	804,67	804,67	804,67	804,67	4.023,33	20.116,67
Maquinaria	0,00									
Mobiliario	596,00		10	59,60	59,60	59,60	59,60	59,60	298,00	298,00
Instalaciones técnicas	683,70		10	68,37	68,37	68,37	68,37	68,37	341,85	341,85
Mobiliario Escape room	12.146,00		10	1.214,60	1.214,60	1.214,60	1.214,60	1.214,60	6.073,00	6.073,00
Sala de exposiciones	5.201,65		10	520,17	520,17	520,17	520,17	520,17	2.600,83	2.600,83
Ordenadores	2.000,00		5	400,00	400,00	400,00	400,00	400,00	2.000,00	0,00
Mobiliario Restaurante	2.906,55		10	290,65	290,65	290,65	290,65	290,65	1.453,27	1.453,27
Total inmovilizado material	47.673,90			3.358,06	3.358,06	3.358,06	3.358,06	3.358,06	16.790,28	30.883,62
TOTAL AMORTIZACION ANUAL				3.416,06	3.416,06	3.416,06	3.416,06	3.416,06		

Tabla 2. Detalle de Amortización

FINANCIACIÓN

FONDOS AJENOS	
NOMINAL PRESTAMO	5.90%
INTERES NOMINAL	5
ANOS	12
FRACCIONAMIENTO	1
PERIODOS	60
INTERES FRACC	0.49%
PAGO POR PERIODO	5.90%
	0,00

PAGO ANUAL						
PERIODO	0	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
PAGO POR PERIODO		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
INTERESES		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
AMORTIZAC PRINCIPAL		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
AMORT.ACUM.		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
CAPITAL VIVO		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

RESUMEN PAGO MENSUAL						
PERIODO	0	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
PAGO POR PERIODO		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
INTERESES		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
AMORTIZAC PRINCIPAL		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
AMORT.ACUM.		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
CAPITAL VIVO		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

ESTRUCTURA FINANCIACIÓN		Imputación Subvención				
		AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
Inversión Inicial	68.054,15					
Fondos Ajenos	0,00					
Subvención	50.000,00	5000,00	5000,00	5000,00	5000,00	5000,00
Municipios	6.500,00	6.500,00	6.500,00	6.500,00	6.500,00	6.500,00
Capital Social	18.054,15					

Inversión Inicial	100,00%
Fondos Ajenos	0,00%
Subvención	73,47%
Capital Social	26,53%

Tabla 3. Detalle de Financiación

PREVISIÓN DE VENTAS

PRODUCTO / SERVICIO	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL ANUAL
Actividad 1. Viaje histórico	65			60	65	65	65	65	65	70	72	181	220
Actividad 2. Sala de exposiciones	10	60	15	8	70	30	45	90	20	12	72	200	450
Actividad 2. Sala de eventos			55			1.060	2		365	300	500	70	2552
Actividad 3. Escape room	10	5	5	13	8	8	8	8	8	8	8	8	97
Actividad 4. Actividades Escolares				60	60	30	0	0	30	60	0	30	270
Servicios vendidos cada mes	20	175	20	81	1258	70	53	528	358	580	250	226	3619

PRECIO PRODUCTO / SERVICIO	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
Actividad 1. Viaje histórico	250,00											
Actividad 2. Sala de exposiciones	2,00											
Actividad 2. Sala de eventos	30,00											
Actividad 3. Escape room	30,00											
Actividad 4. Actividades Escolares	5,00											

IMPORTE VENTAS	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL ANUAL
Actividad 1. Viaje histórico	0,00	13.500,00	0,00	0,00	15.400,00	0,00	0,00	16.750,00	0,00	17.500,00	0,00	0,00	62.500,00
Actividad 2. Sala de exposiciones	200	120,00	30,00	40,00	60,00	90,00	120,00	140,00	160,00	144,00	30,00	0,00	1.000,00
Actividad 2. Sala de eventos	0,00	1.650,00	0,00	0,00	31.800,00	60,00	0,00	10.950,00	0,00	15.000,00	2.100,00	6.000,00	76.560,00
Actividad 3. Escape room	300,00	150,00	150,00	390,00	240,00	240,00	240,00	240,00	240,00	240,00	240,00	240,00	2.910,00
Actividad 4. Actividades Escolares	0,00	0,00	0,00	300,00	300,00	150,00	0,00	0,00	150,00	300,00	150,00	0,00	1.350,00
VENTAS TOTALES MENSUALES	320,00	15.670,00	180,00	706,00	47.480,00	510,00	330,00	27.620,00	9.430,00	15.564,00	20.134,00	6.276,00	144.220,00

COSTES VARIABLES POR UNIDAD	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
Actividad 1. Viaje histórico	286,14											
Actividad 2. Sala de exposiciones	0,15											
Actividad 2. Sala de eventos	0,15											
Actividad 3. Escape room	0,15											
Actividad 4. Actividades Escolares	3,00											

COSTE VARIABLE TOTAL	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL ANUAL
Actividad 1. Viaje histórico	0,00	15.737,70	0,00	0,00	17.168,40	0,00	0,00	18.599,10	0,00	0,00	20.029,80	0,00	71.535,00
Actividad 2. Sala de exposiciones	1,50	9,00	2,25	1,20	4,50	6,75	13,50	3,00	1,80	10,80	2,70		67,50
Actividad 2. Sala de eventos	1,50	0,75	0,75	1,89	0,20	4,20	4,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	14,55
Actividad 3. Escape room	1,50	0,75	0,75	0,75	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,15
Actividad 4. Actividades Escolares	0,00	0,00	0,00	180,00	180,00	90,00	0,00	0,00	180,00	90,00	0,00	0,00	810,00
COSTE TOTAL VARIABLE MENSUAL	3,00	15.755,70	3,00	183,15	17.519,10	98,00	7,95	18.668,55	139,20	258,00	20.142,30	33,90	72.809,85

Tabla 4. Detalle de previsión de ventas

COSTE VARIABLE UNITARIO

COSTES VARIABLES POR UNIDAD	Papel entrada	Gastos Teatrales	visita Exposición	Comida	Escape Room	Vasos	cinta adhesiva	Papel Para tarjetas	TOTAL
Actividad 1. Viaje histórico	0,15	200,00	2,00	50,00	30,00				3,99 286,14
Actividad 2. Sala de exposiciones	0,15								0,15
Actividad 2. Sala de eventos	0,15								0,15
Actividad 3. Escape room	0,15								0,15
Actividad 4. Actividades Escolares	0,15						0,90	1,95	3,00

Tabla 5. Detalle de Coste Variable Unitario

PRESUPUESTO DE TESORERÍA

Movimientos de tesorería iniciales	ENE
Cobro Aportación de capital	18,054,15
Cobro Préstamo bancario	0,00
Cobro de facturas	50,000,00
Pago de inversión	47,578,54
Pago IVA inversión	10,075,51
Saldo tesorería inicial	10,000,00
COBROS	ENE FEB MAR ABR MAY JUN JUL AGO SEP OCT NOV DIC TOTAL ANUAL
VENTAS TOTALES MENSUALES	320,00 15,670,00 180,00 706,00 47,480,00 510,00 330,00 27,620,00 9,430,00 15,564,00 20,134,00 6,276,00 144,220,00
Subvención de explotación	1,500,00 1,500,00 2,000,00 2,000,00 1,500,00
PAGOS	ENE FEB MAR ABR MAY JUN JUL AGO SEP OCT NOV DIC TOTAL ANUAL
COSTE TOTAL VARIABLE MENSUAL	3,00 15,755,70 3,00 183,15 17,519,10 96,00 7,95 18,668,55 139,20 258,00 20,142,30 33,90 72,809,85
GASTOS FIJOS MENSUALES	ENE FEB MAR ABR MAY JUN JUL AGO SEP OCT NOV DIC TOTAL ANUAL
Trabajos de otras Empresas	0,00
Arrendamientos	300,00 300,00 300,00 300,00 300,00 300,00 300,00 300,00 300,00 300,00 300,00 300,00 3,600,00
Alquileres	0,00
Servicios Profesionales independientes	60,00 60,00 60,00 60,00 60,00 60,00 60,00 60,00 60,00 60,00 60,00 60,00 720,00
Gastos de Transportes	50,00 50,00 50,00 50,00 50,00 50,00 50,00 50,00 50,00 50,00 50,00 50,00 600,00
Servicios Bancarios y Similares	10,00 10,00 10,00 10,00 10,00 10,00 10,00 10,00 10,00 10,00 10,00 10,00 40,00
Gastos de Publicidad	ENE FEB MAR ABR MAY JUN JUL AGO SEP OCT NOV DIC TOTAL ANUAL
Página Web (Dominio y Hosting)	70,00 70,00 70,00 70,00 70,00 70,00 70,00 70,00 70,00 70,00 70,00 70,00 70,00
Plantilla página web	100,00 100,00 100,00 100,00 100,00 100,00 100,00 100,00 100,00 100,00 100,00 100,00 100,00
Tarjetas de visita	12,99 20,00 20,00 20,00 20,00 20,00 20,00 20,00 20,00 20,00 20,00 20,00 32,99
Folleto	29,35 70,00 70,00 70,00 70,00 70,00 70,00 70,00 70,00 70,00 70,00 70,00 99,35
Facebook	20,00 20,00 20,00 20,00 20,00 20,00 20,00 20,00 20,00 20,00 20,00 20,00 240,00
AdWords	150,00 150,00 150,00 150,00 150,00 150,00 150,00 150,00 150,00 150,00 150,00 150,00 150,00
Instagram	20,00 20,00 20,00 20,00 20,00 20,00 20,00 20,00 20,00 20,00 20,00 20,00 240,00
Posters	36,29 36,29 36,29 36,29 36,29 36,29 36,29 36,29 36,29 36,29 36,29 36,29 36,29
Suministros	ENE FEB MAR ABR MAY JUN JUL AGO SEP OCT NOV DIC TOTAL ANUAL
Luz	50,00 50,00 50,00 50,00 50,00 50,00 50,00 50,00 50,00 50,00 50,00 50,00 600,00
Teléfono	50,00 50,00 50,00 50,00 50,00 50,00 50,00 50,00 50,00 50,00 50,00 50,00 600,00
Gas	0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00
Aqua	50,00 5,00 5,00 5,00 5,00 5,00 5,00 5,00 5,00 5,00 5,00 5,00 70,00
Gastos de Constitución	150,00 150,00 150,00 150,00 150,00 150,00 150,00 150,00 150,00 150,00 150,00 150,00
Gastos Excepcionales	0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00
Primas de Seguro	500,00 500,00 500,00 500,00 500,00 500,00 500,00 500,00 500,00 500,00 500,00 500,00 500,00
Tributos	100,00 100,00 100,00 100,00 100,00 100,00 100,00 100,00 100,00 100,00 100,00 100,00 100,00
Sueldos y Salarios	4,000,00 4,000,00 4,000,00 4,000,00 4,000,00 4,000,00 4,000,00 4,000,00 4,000,00 4,000,00 4,000,00 4,000,00 48,000,00
Seguridad Social a cargo de la empresa	800,00 800,00 800,00 800,00 800,00 800,00 800,00 800,00 800,00 800,00 800,00 800,00 9,600,00
Pago de préstamo (principal e intereses)	0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00
Pago de impuestos IRPF Q SOCIEDADES	0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 3,986,37
LIQUIDACION IVA TRIMESTRAL	ENE FEB MAR ABR MAY JUN JUL AGO SEP OCT NOV DIC TOTAL ANUAL
Cobro de IVA REPERCUTIDO	67,20 3,290,70 37,80 148,26 9,970,80 107,10 69,30 5,800,20 1,980,30 3,268,44 4,228,14 1,317,96 30,286,20
Pago de IVA SOPORTADO	10,31,36 3,443,10 119,28 153,96 3,794,51 138,81 117,47 4,038,96 1,478,88 169,68 4,345,38 125,77 16,833,28
Regulación de IVA mensual	-10,250,16 -152,40 -81,48 0,00 6,176,29 -31,72 2,67 1,764,30 1,832,42 3,098,76 -117,24 1,192,19 13,452,92
Accumulado	-10,484,03 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00
Comprobación PAGO de IVA TRIMESTRAL	-10,484,03 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00
TOTAL COBROS	69,941,35 20,460,70 2,217,80 2,854,26 59,950,80 617,10 399,30 33,420,20 11,410,30 18,832,44 24,362,14 7,593,96 251,060,35
TOTAL PAGOS	64,847,62 24,638,80 5,487,28 5,567,11 26,663,61 5,599,81 5,475,12 28,054,45 5,652,08 5,777,68 29,837,68 9,511,03 217,232,28
SALDO TESORERIA MENSUAL	5,093,73 -4,178,10 -3,269,48 -2,832,85 32,287,19 -4,982,73 -5,075,82 5,365,76 5,768,22 13,054,76 5,475,54 -1,917,07 33,828,07
SALDO TESORERIA ACUMULADO	5,093,73 915,63 -2,353,85 -5,186,70 27,100,49 22,117,78 17,041,96 22,407,71 28,105,93 41,220,69 35,745,19 33,828,07

Comprobación con el saldo tesorería del Balance 3.377.41

Tabla 6. Detalle Presupuesto de Tesorería

PREVISIONES DE INGRESOS Y GASTOS

Concepto	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	Variación 2	Variación 3	Variación 4	Variación 5
INGRESOS									
Ingresos por ventas Productos/Servicios	152.720,00	155.604,40	158.546,49	161.547,42	164.608,37				
Subvención de explotación	144.220,00	147.104,40	150.046,49	153.047,42	156.108,37	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%
GASTOS									
Compras de materiales	141.774,54	137.431,22	139.338,41	141.276,05	143.244,65				
Trabajos de otras Empresas	72.809,85	73.537,95	74.273,33	75.016,06	75.766,22	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%
Arrendamientos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				
Reparaciones	3.600,00	3.672,00	3.745,44	3.820,35	3.896,76	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%
Servicios Profesionales independientes	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				
Gastos de Transportes	720,00	727,20	734,47	741,82	749,23	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%
Servicios Bancarios y Similares	600,00	612,00	624,24	636,72	649,46	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%
Gastos de Publicidad	40,00	40,00	40,00	40,00	40,00				
Suministros	968,63	978,32	988,10	997,98	1.007,96	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%
Gastos de Constitución	1.270,00	1.282,70	1.295,53	1.308,48	1.321,57	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%
Gastos Excepcionales	150,00								
Primas de Seguro	500,00	505,00	510,05	515,15	520,30	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%
Tributos	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00				
Sueldos y Salarios	48.000,00	48.960,00	49.939,20	50.937,98	51.956,74	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%
Seguridad Social a cargo de la empresa	9.600,00	3.600,00	3.672,00	3.745,44	3.820,35				
TOTAL AMORTIZACION ANUAL	3.416,06	3.416,06	3.416,06	3.416,06	3.416,06				
INTERESES	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				

0.00 Comprobación con presupuesto de Tesorería

UMBRAL DE RENTABILIDAD	AÑO 1
Costes Fijos	68.964,69
Costes Variables	72.809,85
Precio de Venta Medio	63,40
Coste Variable Medio	57,92
Margen Medio	5,48
Punto Muerto = Costes Fijos / Margen	12589,04

580 Servicios al año para no tener pérdidas

Tabla 7. Detalle de previsiones y gastos

REGULARIZACIÓN ANUAL DE IVA

IVA REPERCUTIDO					
Concepto	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
Ingresos por ventas Productos/Servicios	30.286,20	30.891,92	31.509,76	32.139,96	32.782,76
TOTAL IVA REPERCUTIDO	30.286,20	30.891,92	31.509,76	32.139,96	32.782,76
IVA SOPORTADO					
Concepto	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
Compras de materiales	15.290,07	15.442,97	15.597,40	15.753,37	15.910,91
Trabajos de otras Empresas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Arrendamientos	756,00	771,12	786,54	802,27	818,32
Reparaciones	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Servicios Profesionales independientes	151,20	152,71	154,24	155,78	157,34
Gastos de Transportes	126,00	128,52	131,09	133,71	136,39
Servicios Bancarios y Similares	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40
Gastos de Publicidad	203,41	205,45	207,50	209,58	211,67
Suministros	266,70	269,37	272,06	274,78	277,53
Gastos de Constitución	31,50	0,00	0,00	0,00	0,00
Gastos Excepcionales	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL IVA SOPORTADO	16.833,28	16.978,53	17.157,23	17.337,90	17.520,55
DIFERENCIA DE IVA	13.452,92	13.913,39	14.352,53	14.802,06	15.262,21
IVA DE LA INVERSIÓN	10.075,51				
PAGO DE IVA					

Tabla 8. Regulación anual de IVA

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

A) OPERACIONES CONTINUADAS					
1. Importe neto de la cifra de negocios.					
a) Ventas.					
b) Prestaciones de servicios.					
2. Variación de existencias prod. terminados y en curso.					
3. Trabajos realizados por la empresa para su activo.					
4. Aprovisionamientos.					
a) Consumo de mercaderías.					
b) Consumo de materias primas y otras materias.					
c) Trabajos realizados por otras empresas.					
d) Deterioro de mercaderías, mat. primas y otros aprovisionamientos.					
5. Otros ingresos de explotación.					
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente.					
b) Subvenciones de explotación incorporadas al Rdo. ej.					
6. Gastos de personal.					
a) Sueldos, salarios y asimilados.					
b) Cargas sociales.					
c) Provisiones.					
7. Otros gastos de explotación.					
a) Servicios exteriores.					
b) Tributos.					
c) Pérdidas, deterioro y var. provisiones por oper. Comer.					
d) Otros gastos de gestión corriente.					
8. Amortización del inmovilizado.					
9. Imputación de subvenciones de inmov. no financiero y otras.					
10. Excesos de provisiones.					
11. Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado.					
a) Deterioros y pérdidas.					
b) Resultados por enajenaciones y otras.					
A.1 RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	15.945,46	23.173,18	24.208,07	25.271,37	26.363,72
12. Ingresos financieros	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
a) De participaciones en instrumentos de patrimonio.					
a1) En empresas del grupo y asociadas.					
a2) En terceros.					
b) De valores negociables y otros instrumentos financieros.					
b1) De empresas del grupo y asociadas.					
b2) De terceros.					
13. Gastos financieros.					
a) Por deudas con empresas del grupo y asociadas.					
b) Por deudas con terceros.					
14. Variación de valor razonable en instrumentos financieros.					
a) Cartera de negociación y otros.					
b) Imputación al Rdo. del ejerc. por activos finan. disponibles venta.					
15. Diferencias de cambio.					
16. Deterioro y resultado por enaj. de instrumentos financieros.					
a) Deterioros y pérdidas.					
b) Resultados por enajenaciones y otras.					
A.2 RESULTADO FINANCIERO	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
A.3 RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	15.945,46	23.173,18	24.208,07	25.271,37	26.363,72
17. Impuestos sobre beneficios.	-3.986,37	-5.793,29	-6.052,02	-6.317,84	-6.590,93
A.4 RESULTADO DEL EJERC PROCEDENTE OPER. CONTINUADAS	11.959,10	17.379,88	18.156,06	18.953,53	19.772,79
B) OPERACIONES INTERRUMPIDAS					
18. Resultado del ejerc. procedente oper. Interr. neto de impuestos.					
A.5 RESULTADO DEL EJERCICIO	11.959,10	17.379,88	18.156,06	18.953,53	19.772,79
AJUSTES:					
+ Devolución de IVA inversión	10.075,51	0,00			
+ Devolución del principal del préstamo	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
+ Amortizaciones	3.416,06	3.416,06	3.416,06	3.416,06	3.416,06
- Subvenciones	-5.000,00	-5.000,00	-5.000,00	-5.000,00	-5.000,00
Inversión					
FLUJOS DE CAJA ANUALES (CASH FLOW)	-18.054,15	20.450,67	15.795,94	16.572,11	17.369,59
	1	2	3	4	5
VAN (Valor actual neto)	56.762,20 €	19.311,30	14.084,89	13.953,72	13.810,38

TIR (Tasa interna de rentabilidad)	99,03%
------------------------------------	--------

Tabla 9. Cuenta de pérdidas y ganancias.

ACTIVO						
	01/01/X1	31/12/X1	31/12/X2	31/12/X3	31/12/X4	31/12/X5
(A) ACTIVO NO CORRIENTE	47.963,90	44.547,84	41.131,79	37.715,73	34.299,67	30.883,62
I. Inmovilizado intangible.	290,00	232,00	174,00	116,00	58,00	0,00
1. Investigación y desarrollo.						
2. Concesiones.						
3. Patentes, licencias, marcas y similares.	150,00	120,00	90,00	60,00	30,00	0,00
4. Fondo de comercio.						
5. Aplicaciones informáticas.	140,00	112,00	84,00	56,00	28,00	0,00
6. Otro inmovilizado intangible.						
II. Inmovilizado material.	47.673,90	44.315,84	40.957,79	37.599,73	34.241,67	30.883,62
1. Terrenos y construcciones.	24.140,00	23.335,33	22.530,67	21.726,00	20.921,33	20.116,67
2. Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material	23.533,90	20.980,51	18.427,12	15.873,73	13.320,34	10.766,95
3. Inmovilizado en curso y anticipos.						
III. Inversiones inmobiliarias.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1. Terrenos						
2. Construcciones.						
IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a LP.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1. Instrumentos de patrimonio.						
2. Créditos a empresas.						
3. Valores representativos de deuda.						
4. Derivados.						
5. Otros activos financieros.						
V. Inversiones financieras a largo plazo.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1. Instrumentos de patrimonio.						
2. Créditos a terceros.						
3. Valores representativos de deuda.						
4. Derivados.						
5. Otros activos financieros.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
VI. Activos por impuesto diferido.						
(B) ACTIVO CORRIENTE.	20.090,25	30.465,40	46.261,34	62.833,46	80.203,04	98.391,89
I. Activos no corrientes mantenidos para la venta.						
II. Existencias	14,74	14,74	14,74	14,74	14,74	14,74
1. Comerciales.						
2. Materias primas y otros aprovisionamientos.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3. Productos en curso.						
4. Productos terminados.	14,74	14,74	14,74	14,74	14,74	14,74
5. Subproductos, residuos y materiales recuperados.						
6. Anticipos a proveedores.						
III. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar.	10.075,51	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1. Clientes por ventas y prestaciones de servicios.						
2. Clientes, empresas del grupo y asociadas.						
3. Deudores varios.						
4. Personal.						
5. Activos por impuesto corriente.						
6. Otros créditos con las administraciones públicas.						
7. Accionistas (socios) por desembolsos exigidos.	10.075,51					
IV. Inversiones en empresas grupo y asociadas a CP.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1. Instrumentos de patrimonio.						
2. Créditos a empresas.						
3. Valores representativos de deuda.						
4. Derivados.						
5. Otros activos financieros.						
V. Inversiones financieras a corto plazo.	0,00	0,00	20.450,67	36.246,61	52.818,72	70.188,31
1. Instrumentos de patrimonio.						
2. Créditos a empresas.						
3. Valores representativos de deuda.						
4. Derivados.						
5. Otros activos financieros.			20.450,67	36.246,61	52.818,72	70.188,31
VI. Periodificaciones a corto plazo.						
VII. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes.	10.000,00	30.450,67	25.795,94	26.572,11	27.369,59	28.188,84
1. Tesorería.	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00
2. Otros activos líquidos equivalentes.		20.450,67	15.795,94	16.572,11	17.369,59	18.188,84
TOTAL ACTIVO (A+B)	68.054,15	75.013,25	87.393,13	100.549,19	114.502,72	129.275,50

Tabla 10. Activo

PATRIMONIO NETO Y PASIVO

	01/01/X1	31/12/X1	31/12/X2	31/12/X3	31/12/X4	31/12/X5
A) PATRIMONIO NETO	68.054,15	75.013,25	87.393,13	100.549,19	114.502,72	129.275,50
A-1) Fondos propios.	18.054,15	30.013,25	47.393,13	65.549,19	84.502,72	104.275,50
I. Capital.	18.054,15	18.054,15	18.054,15	18.054,15	18.054,15	18.054,15
1. Capital escriturado.	18.054,15	18.054,15	18.054,15	18.054,15	18.054,15	18.054,15
2. (Capital no exigido)						
II. Prima de emisión.						
III. Reservas.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1. Legal y estatutarias.						
2. Otras reservas.						
IV. (Acciones y participaciones en patrimonio propias)						
V. Resultados de ejercicios anteriores.	0,00	0,00	11.959,10	29.338,98	47.495,04	66.448,57
1. Remanente.			11.959,10	29.338,98	47.495,04	66.448,57
2. (Resultados negativos de ejercicios anteriores)						
VI. Otras aportaciones de socios.						
VII. Resultado del ejercicio.		11.959,10	17.379,88	18.156,06	18.953,53	19.772,79
VIII. (Dividendo a cuenta).						
IX. Otros instrumentos de patrimonio neto.						
A-2) Ajustes por cambios de valor.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
I. Activos financieros disponibles para la venta.						
II. Operaciones de cobertura						
III. Otros.						
A-3) Subvenciones, donaciones y legados recibidos.	50.000,00	45.000,00	40.000,00	35.000,00	30.000,00	25.000,00
B) PASIVO NO CORRIENTE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
I. Provisiones a largo plazo.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1. Obligaciones por prestaciones a LP al personal.						
2. Actuaciones medioambientales.						
3. Provisiones por reestructuración.						
4. Otras provisiones.						
II. Deudas a largo plazo.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1. Obligaciones y otros valores negociables.						
2. Deudas con entidades de crédito.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3. Acreedores por arrendamiento financiero.						
4. Derivados.						
5. Otros pasivos financieros.						
III. Deudas con empresas del grupo y asociadas a LP.						
IV. Pasivos por impuesto diferido.						
V. Periodificaciones a largo plazo.						
C) PASIVO CORRIENTE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
I. Pasivos vinculados con activos no corrientes mantenidos para la venta						
II. Provisiones a corto plazo.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
III. Deudas a corto plazo.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1. Obligaciones y otros valores negociables.						
2. Deudas con entidades de crédito.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3. Acreedores a corto plazo.						
4. Derivados.						
5. Otros pasivos financieros.						
IV. Deudas con empresas del grupo y asociadas a CP.						
V. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1. Proveedores.						
2. Proveedores, empresas del grupo y asociadas.						
3. Acreedores varios.						
4. Personal (remuneraciones pendientes de pago)						
5. Pasivos por impuesto corriente.						
6. Otras deudas con las administraciones públicas.						
7. Anticipos de clientes.						
VI. Periodificaciones a corto plazo.						
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO (A+B+C)	68.054,15	75.013,25	87.393,13	100.549,19	114.502,72	129.275,50

Tabla 11. Patrimonio Neto y Pasivo

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS RESUMIDA

	ANO 1	ANO 2	ANO 3	ANO 4	ANO 5	
A) OPERACIONES CONTINUADAS						
1. Importe neto de la cifra de negocios.	144.220,00	147.104,40	150.046,49	153.047,42	156.108,37	
4. Aportaciones de socios.	-72.808,85	-73.637,95	-74.373,33	-75.616,06	-76.766,23	
5. Otros ingresos de explotación.	8.500,00	8.500,00	8.500,00	8.500,00	8.500,00	
6. Gastos de personal.	-57.600,00	-52.560,00	-53.611,20	-54.683,42	-55.777,09	
a) Sueldos, salarios y asimilados.	-48.000,00	-48.960,00	-49.939,20	-50.937,98	-51.956,74	
b) Cargas sociales.	-9.600,00	-9.600,00	-9.672,00	-9.745,44	-9.820,35	
7. Otros gastos de explotación.	-7.948,63	-7.917,22	-8.037,83	-8.160,50	-8.285,28	
a) Servicios exteriores.	-7.848,63	-7.817,22	-7.937,83	-8.060,50	-8.185,28	
b) Tributos.	-100,00	-100,00	-100,00	-100,00	-100,00	
8. Amortización del inmovilizado.	-3.416,06	-3.416,06	-3.416,06	-3.416,06	-3.416,06	
9. Imputación de subvenciones de inmov. no financiero y otras.	5000,00	5000,00	5000,00	5000,00	5000,00	
A.1 RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	15.945,46	23.173,18	24.208,07	25.271,37	26.363,72	
12. Ingresos financieros	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
13. Gastos financieros.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
b) Por deudas con terceros.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
A.2 RESULTADO FINANCIERO	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
A.3 RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	15.945,46	23.173,18	24.208,07	25.271,37	26.363,72	
17. Impuestos sobre beneficios	-3.986,37	-5.793,29	-6.052,02	-6.317,84	-6.590,93	
A.5 RESULTADO DEL EJERCICIO	11.959,10	17.379,88	18.156,06	18.953,53	19.772,79	
AJUSTES:						
+ Devolución de IVA inversión	10.075,51					
- Devolución del principal del préstamo	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
+ Amortizaciones	3.416,06	3.416,06	3.416,06	3.416,06	3.416,06	
- Subvenciones	-5.000,00	-5.000,00	-5.000,00	-5.000,00	-5.000,00	
FLUJOS DE CAJA ANUALES (CASH FLOW)	-18.054,15	20.450,67	15.795,94	16.572,11	17.369,59	18.188,84
	1	2	3	4	5	
VAN (Valor actual neto)	56.762,20	19.311,30	14.084,89	13.953,72	13.810,38	13.656,06
TIR (Tasa interna de rentabilidad)	99,03%					

Tabla 12. Cuenta de pérdidas y ganancias resumida

ACTIVO RESUMIDO

	01/01/X1	31/12/X1	31/12/X2	31/12/X3	31/12/X4	31/12/X5
A) ACTIVO NO CORRIENTE	47.963,90	44.547,84	41.131,79	37.715,73	34.299,67	30.883,62
I. Inmovilizado intangible.	290,00	232,00	174,00	116,00	58,00	0,00
3. Patentes, licencias, marcas y similares.	150,00	120,00	90,00	60,00	30,00	0,00
5. Aplicaciones informáticas.	140,00	112,00	84,00	56,00	28,00	0,00
II. Inmovilizado material.	47.673,90	44.315,84	40.957,79	37.599,73	34.241,67	30.883,62
1. Terrenos y construcciones.	24.140,00	23.335,33	22.530,67	21.726,00	20.921,33	20.116,67
2. Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material	23.533,90	20.980,51	18.427,12	15.873,73	13.320,34	10.766,95
V. Inversiones financieras a largo plazo.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5. Otros activos financieros.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
B) ACTIVO CORRIENTE.	20.090,25	30.465,40	46.261,34	62.833,46	80.203,04	98.391,89
I. Activos no corrientes mantenidos para la venta.						
II. Existencias	14,74	14,74	14,74	14,74	14,74	14,74
2. Materias primas y otros aprovisionamientos.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4. Productos terminados.	14,74	14,74	14,74	14,74	14,74	14,74
III. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar.	10.075,51	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1. Clientes por ventas y prestaciones de servicios.	10.075,51					
6. Otros créditos con las administraciones públicas.	0,00					
IV. Inversiones en empresas grupo y asociadas a CP.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
V. Inversiones financieras a corto plazo.	0,00	0,00	20.450,67	36.246,61	52.818,72	70.188,31
5. Otros activos financieros.			20.450,67	36.246,61	52.818,72	70.188,31
VI. Periodificaciones a corto plazo.						
VII. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes.	10.000,00	30.450,67	25.795,94	26.572,11	27.369,59	28.188,84
1. Tesorería.	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00
2. Otros activos líquidos equivalentes.		20.450,67	15.795,94	16.572,11	17.369,59	18.188,84
TOTAL ACTIVO (A+B)	68.054,15	75.013,25	87.393,13	100.549,19	114.502,72	129.275,50

Tabla 13. Activo resumido

ANEXO 6. PROCESO DE EVALUCION

CAMINRAIL



CAMINRAIL
ACTIVIDADES CULTURALES

VALORACIÓN DE LA ACTIVIDAD

EDAD :

CIUDAD :

CÓDIGO POSTAL :

DÍA Y HORARIO DE LA ACTIVIDAD :

ACCESIBILIDAD : 

GRADO DE SATISFACCIÓN : 

CONOCIMIENTOS ADQUIRIDOS : 

SEÑALIZACIÓN DE LA RUTA : 

EXPLICACIÓN DEL GUÍA : 

CÓMO CONOCÍ LA ACTIVIDAD

ELIGE UNA CON UNA X:

OFICINA DE TURISMO AMIGOS O FAMILIARES BUSCADORES DE INTERNET
REDES SOCIALES OTROS

OBSERVACIONES

CORRE ELECTRÓNICO :
Puedes seguir informado de nuestras actividades

 @CAMINRAIL  @CAMINRAIL  www.caminrail.es

Figura 37. Diseño de encuestas para el proceso de evolución. Autor: María Sánchez

ANEXO 7. INFORME HISTORICO - ARTISTICO

El informe histórico - artístico y paisajístico en torno a la vía Zaragoza- Caminreal, situada en la Comarca Central, Comarca Campo de Cariñena, Comarca Campo de Daroca y la Comarca del Jiloca. Este informe es una alegación a la necesidad de intervención en esta vía de comunicación con la intención de impulsar la visita a los municipios, ofreciendo actividades en las diferentes localidades.

En cuanto al contenido de este informe, se plantea el estudio de los siguientes puntos: primero, la localización geográfica que va cambiando con el transcurso de la línea; segundo la descripción del estado actual, con la valoración histórica y artísticamente de los bienes arquitectónicos; tercero, la valoración patrimonial; y en cuanto, el dictamen, señalando los criterios de intervención adecuados para ensalzar las características y valores del bien.

La vía Zaragoza - Caminreal es una antigua línea de ferrocarril de principios del siglo XX, sigue manteniendo su uso, que fue creada para unir el norte de España con el mediterráneo a través de la línea Valencia - Calatayud. No obstante, el proyecto presente pretende centrarse en la línea Zaragoza- Caminreal. Se trata de un recorrido de 109 km, el inicio de la línea en Zaragoza se realiza desde la misma capital y el fin de línea Caminreal se sitúa a 65 km de Teruel.

Gran parte de la línea orográficamente está marcada por el valle del río Huerva que pasa por los municipios de Cuarte de Huerva, Santa fe de Huerva, Cadrete, María de Huerva, Botorrita, Muel, Villarreal de Huerva, Villadoz, Badules, Villahermosa del Campo, Ferreruela de Huerva, el valle del río Jiloca como Cuencabuena, Navarrete del Rio, Calamocha y Caminreal, y el valle del rio Ebro como los municipios de Cariñena y Calamocha.



Figura 38. Fotografía satélite de la línea Zaragoza - Caminreal. Web: <https://www.google.es/maps/place/44350+Caminreal,+Provincia+di+Teruel/@41.1719267,-0.9125048,152877m/data=!3m1!1e3!4m23!1m16!4m15!1m6!1m2!1s0xd596b49be33de8f:0x28a5a027ddc927aa!2sZaragoza-delicias,+Avenida+de+Navarra,+Zaragoza!2m2!1d-0.911226!2d41.6586938!1m6!1m2!1s0xd5c245977643ebb:0x4282a115800d76fa!2s44350+Caminreal,+Provincia+di+Teruel!2m2!1d-1.3230581!2d40.8393218!3e3!3m5!1s0xd5c245977643ebb:0x4282a115800d76fa!8m2!3d40.8393218!4d-1.3230581!16s%2Fm%2F02z9qg8?entry=ttu> [consultado: 10-III-2024]

La titularidad de los bienes pertenece a ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias), entidad pública dependiente del ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, encargada de la construcción, gestión y mantenimiento de las líneas de ferrocarril. Esta línea está dividida en diferentes parcelas catastrales, cuyo aprovechamiento es principalmente ferro, pero constan fragmentos de terreno agrícola⁹.

La línea ferroviaria Zaragoza - Caminreal, actualmente en uso, aunque no con las mismas paradas y mismo tramo de vías, algunas de las paradas han sido suprimidas como es el caso de la parada de Botorrita o Mozota, de la misma manera el fin de la línea ya no es Caminreal sino Teruel.

Zaragoza fue una de las ciudades más dinámicas para la implantación del ferrocarril por la destrucción de las murallas generando un entorno más diáfano, separando el centro de la ciudad de la periferia con las rondas de circunvalación (Faus, 1978) formando diferentes barrios. Por lo que las estaciones de ferrocarril se

⁹ Para saber más sobre las leyes aplicadas a cada una acudir al ANEXO 8

situaban entre las nuevas barriadas y el centro de la ciudad, consolidando nuevos barrios con unos intereses económicos y sociales.

Las líneas de ferrocarril en Zaragoza han sufrido modificaciones, en este sentido se diferencian dos etapas. La primera etapa va desde la inclusión del ferrocarril en España hasta 1941 con la creación de la *Red Nacional de Ferrocarriles Español*. La vía que nos atañe en este proyecto pertenece a la primera etapa.

El Caminreal fue la última línea ferroviaria que se realiza en la ciudad, por la necesidad de unir la línea Sagunto - Calatayud con Zaragoza, creando una línea Santander - Mediterráneo, por la compañía del ferrocarril central de Aragón que en 1926 absorbe por la Compañía de los Caminos de Hierro de Norte de España, se trataba de la primera línea de vía ancha.

Se presentaron proyectos de diferentes localidades, destacando los proyectos de Caminreal y Daroca, siendo aprobado en 1931 el proyecto de Caminreal, creando una línea paralela al antiguo ferrocarril de vía estrecha de Cariñena, desapareciendo por completo.



Figura 39. Medalla conmemorativa. Fuente: VVAA. “Ferrocarriles y Tranvías” Volumen 3, Núm 25, p.66

Esta línea se inaugura el 2 de abril de 1933, con estaciones al estilo aragonés (Monton, 1996) con la utilización del ladrillo y paredes encaladas, se realizaron 21 edificios entre estaciones y apeaderos, por los arquitectos Luis Gutiérrez Soto, quien realizó el diseño de las estaciones de Caminreal y Zaragoza, y Secundino Zuazo, del mismo modo pensaron en acueductos, puentes, pasos a nivel, túneles... Según el historiador y crítico de arte en Bilbao, Juan De La Encina las estaciones se mimetizan con el paisaje: Whoever cannot appreciate an unmistakable goal to construct in a modern style within an obvious national tradition has seen little of architecture. From the arched porticos, seen in so many Spanish towns and

cities ... or the way he deals with the colours of surfaces, moves volumes and simply shapes lines against the sky (Colon y Biel, 2021).

Estas estaciones contaban con varias salas de viajeros, ya que separaban a los viajeros de 2º y 3º clase de los viajeros de 1º clase.

Actualmente se conservan 13 estaciones, entre las que se encuentran:

Caminreal, Calamocha Nueva, Ferreruela de Huerva, Badules, Villarreal de Huerva, Encinacorba, Cariñena, Longares, Muel, Botorrita, María de Huerva, Cadrete y Zaragoza Delicias.

	Station	Type	Location (Km)	Architect	Current situation
01	Caminreal	Station	000,486	Gutiérrez Soto	Abandoned
02	Calamocha Nueva	Station	007,577	Zuazo	In use
03	Navarrete	Station	013,060	Zuazo	Disappeared
04	Cuencabuena	Station	022,247	Zuazo	Disappeared
05	Ferreruela	Station	029,404	Zuazo	In use
06	Villahermosa	Halt	034,703	Zuazo	Disappeared
07	Badules	Station	038,328	Zuazo	Abandoned
08	Villarreal de Huerva	Station	045,556	Zuazo	In use
09	Puerto del Alto	Siding	052,066	Zuazo	Disappeared
10	Encinacorba	Station	060,002	Zuazo	In use (different)
11	Cariñena	Station	070,702	Zuazo	In use
12	Longares	Station	081,586	Zuazo	Abandoned
13	La Torrubia	Siding	086,985	Zuazo	Disappeared
14	Arañales de Muel	Halt	091,621	Zuazo	Disappeared
15	Muel	Station	093,046	Zuazo	Abandoned
16	Botorrita	Station	098,043	Zuazo	Abandoned
17	María de Huerva	Station	102,930	Zuazo	In use
18	Cadrete	Station	106,852	Zuazo	Abandoned
19	Santa Fe de Huerva	Halt	108,492	Zuazo	Disappeared
20	Cuarte de Huerva	Siding	112,115	Zuazo	Disappeared
21	Zaragoza Delicias	Station	120,13	Gutiérrez Soto	In use (different)

P " Las estaciones .M ,A y Biel Ibáñez ,Coloñ Mur :Tabla de las localidades y edificios construidos. Fuente .. **Figura 40** :arquitecturas menores para un cambio de paradigma" ZARCH :Zaragoza -intermedias de Secundino Zuazo en la línea Caminreal p 196 .2021 ,journal of interdisciplinary studies in Architecture and urbanism Nº 16

La estación Zaragoza Delicias se construyó a las afueras de la ciudad permitiendo las conexiones con las estaciones ya existentes en aquel momento, la Estación del Santo Sepulcro y la Estación del Norte. En este caso la fachada del andén no muestra volúmenes, está compuesta por líneas rectas, mientras que en la fachada de acceso nos encontramos con una galería de arcos, destacando sobremanera la torre de planta cuadrada con tres cuerpos recordando a las torres campanario. Como ya se ha comentado antes para la realiza siguiendo el estilo aragonés (Monton, 1996) por lo que para ello se utilizarán materiales como el ladrillo y los vanos circulares que recuerdan a las torres mudéjares.



Figura 41. Estación de Ferrocarril Zaragoza - Delicias. Autoría: María Sánchez Martín

Con el paso de los años dejó de tener afluencia de pasajeros, por lo que se acabó convirtiendo en una estación de mercancías. Finalmente se transformó en oficinas de ADIF

La estación de Cadrete, es una de las diseñadas por Secundino Zuazo, en este caso no ha mantenido su uso a lo largo de los años, por lo que presenta un estado de conservación deficiente. Estaba compuesta por dos partes diferenciadas, la estación de servicio con 163 m² y el almacén con 330 m². La estación se mimetiza con el entorno con un estilo moderno. Vemos una estructura longitudinal no elevada de altura, compuesta por cuatro fachadas, de las que las laterales son pórticos con columnas y techumbre a agua. En el caso de la fachada del andén se compone de arcadas de medio punto, en el arco central está la puerta de acceso, en la parte superior hay un cartel con el nombre del municipio. La fachada de entrada del cuerpo central se divide en tres tramos. Los laterales con vanos adintelados y el central con tres arcadas de medio punto, el acceso en el arco central. El tejado es a cuatro aguas.



Figura 42. Imagen de la fachada que da a las vías. Fuente: <https://acortar.link/5SQkJ6> [Día de consulta: 17-XI-2023]

En el caso de María de Huerva, ya contaba con una estación anterior creada con la vía de ferrocarril Cariñena - Zaragoza, este servicio cierra días antes de inaugurar la línea Zaragoza- Caminreal. Se trata de un inmueble de 712 m², con un uso principal de residencia, este uso estaría justificado ya que, en el momento de esplendor de la línea, en la estación vivía el jefe de estación.

El edificio está compuesto por tres cuerpos, los laterales son pórticos con una techumbre a dos aguas, la fachada del cuerpo central tanto en el lado de la vía como en la fachada principal es está compuesta por tres tramos, en los laterales se abren vanos adintelados y en el central tres arcos de medio punto, siendo en el central donde se encuentra la puerta de acceso, el tejado de este cuerpo es a cuatro aguas.



Figura 43. Estación de María de Huerva. Fuente: <https://www.adif.es/-/67004-mar%C3%A1da-huerva> [Día de consulta: 17-III-2024]

El edificio principal de la estación de Botorrita se compone de las estancias dedicadas a los viajeros y de la casa del jefe de estación. En este inmueble encontramos un edificio de pequeñas dimensiones con tejado a cuatro aguas para las mercancías.

En ella vemos una distribución estética diferente a las vistas con antelación ya que el zócalo de ladrillo aumenta en altura. El resto del edificio se compone de lienzos anclados a cara vista. En su interior se compone de una sala donde los viajeros podrán comprar los billetes y varias salas de espera. La composición de las fachadas es la misma que encontramos en la de María de Huerva.



Figura 44. Estación de Botorrita. Fuente: <https://pasteleriasselvi.es/antigua-estaci-n-de-botorrita-5593365441907366000/> [Día de consulta: 20-XII-2023]

La estación de Muel, en su día fue conocida como la estación de Mozota dado a la cercanía a este municipio, del mismo modo la mayor parte de los pasajeros que utilizaban esta estación provienen de Mozota. Este edificio consta de 364 m² que se dividían en un pequeño espacio destinado a la estación de servicio propiamente dicho con una sala de espera y un gran espacio destinado al almacenaje de mercancías.

El edificio mantiene la misma composición estilística, pero en este caso en la fachada de la vía en vez de ser tres arcos de medio punto son cinco, en el central se encontraría la puerta de acceso. En el exterior se conserva la maquinaria utilizada para el cambio de vías o dirección. Quedándose sin servicio en 2007 por la necesidad de eliminar ciertas curvas para instalar una línea de alta velocidad.



Figura 45. Estación de Muel - Mozota. Fuente: <https://acortar.link/Fn91Vg> [Día de con24-I-2024]

El apeadero de Arenales de Muel, construido por la necesidad de los habitantes de tener un acceso al ferrocarril más cercano. En el momento de la pérdida de servicio de la estación de Muel/ Mozota, obligó a

construir una estación donde se encontraba el pequeño edificio que hacía de apeadero. El apeadero original no se conserva.



Figura 46. Nueva estación de Arenales de Muel. Fuente: <https://www.trencarinena.es/estaciones/> [Día de consulta: 12-I-2024]

La estación de Longares situada a las afueras del municipio, actualmente sin uso. En este caso conservamos el edificio principal con el pabellón destinado a la sala de espera de los viajeros, la vivienda del jefe de estación y el muelle de carga. Aunque todas las estaciones siguen la misma tipología y los mismos materiales en este apeadero podemos observar diferencias en el uso del ladrillo, ya que se reviste casi toda la fachada dejando un friso de pared encalada y del mismo modo vemos diferencias en el color utilizado, estamos acostumbrados a ver un color rojizo y en este caso se trata de un color marrón claro. El tramo central se diferencia por la no utilización de ladrillo.



Figura 47. Estación de Longares. Fuente: <https://www.trencarinena.es/estaciones/> [Día de consulta: 12-II-2024]

En el caso de la estación de Cariñena actualmente tiene un uso museístico vinculando el ferrocarril con el vino, por la Asociación Amigos del Ferrocarril “PRO ESLA 10”. El edificio está compuesto por dos cuerpos uno de dos alturas destinado a los trabajadores, y un cuerpo de una altura destinado a los viajeros, en la fachada del andén vemos un mirador cubierto, con cuatro puertas de arcos de medio punto y una galería con dos arcos de medio punto.

En la fachada principal se compone de una galería de cinco arcos de medio punto, en el extremo izquierdo dos vanos cerrados con forma de arco de medio punto.



Figura 48. Estación de Cariñena. Fuente: <https://atafteruel.blogspot.com/2016/02/la-asociacion-de-amigos-del-ferrocarril.html> [Día de consulta: 24-II-2024]

La estación de Encinacorba fue denominada bien de interés local tras la iniciativa de la profesora de Historia del Arte de la Universidad de Zaragoza, Pilar Biel Ibáñez, quien realizó el informe técnico. Fue construido por el reto de ingeniería presentado a la Compañía Central de Aragón para unir Cariñena con Villarreal de Huerva, ya que se debía salvar las cuencas de los ríos Huerva y Frasno, necesitando para ello la construcción de 9 túneles y 2 viaductos, “Atalaya” y “El Colmenar”.

El edificio se compone de dos cuerpos. un cuerpo de dos alturas destinado a las viviendas de los trabajadores de la estación y el cuerpo principal con una altura destinado a la estación de servicio. En la fachada del andén nos encontramos con una galería de seis arcos de medio punto, situando la puerta de acceso en el tercero comenzando por la izquierda.



Figura 49. Estación de Encinacorba. Fuente: <https://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?t=27561&p=808626> [Día de consulta 12-III-2024]

Se trata de dos edificios de Villarreal de Huerva, a 100 m de la localidad, el edificio de la estación de servicio, de ladrillo rojizo hasta la parte superior de los vanos adintelados, dejando un pequeño friso de paredes encaladas, y es un edificio de un cuerpo. La fachada del lado del andén vemos dos partes diferenciadas, una zona con vanos adintelados a la izquierda y en la derecha una galería de arcos rebajados. En el caso de la fachada de acceso se encuentra un arco rebajado en el centro, a los laterales se encuentran vanos adintelados. Y un pequeño edificio con tejado a cuatro aguas destinado al almacenaje. Asimismo, conservamos el depósito de agua para los trenes a vapor.

Se sabe que esta estación está junto al río Huerva, se inundó al menos dos veces.



Figura 50. Estación de Villarreal de Huerva. Fuente:

<https://www.verpueblos.com/aragon/zaragoza/villarreal+de+huerva/foto/1032059/> [Día de consulta: 17-III-2024]

La estación de Badules, se trata de un edificio realizado con ladrillos de color rojizo y muros encalados de color blanco. Se compone de un cuerpo horizontal donde se distribuyen cuatro arcos de medio punto rebajados cerrados por puertas de madera. El cuerpo adosado, con encalado blanco, con una galería de arcos de medio punto alargados, el acceso a la estación se realizaba por el arco de medio centro alargado central.



Figura 51. Estación de Badules. Fuente: <https://www.sipca.es/censo/15-INM-ZAR-024-040-2/Estaci%C3%B3n/de/ferrocarril.html> [Día de consulta: 17-III-2024]

La estación de Ferreruela de Huerva, está situada a 1027 m de altitud. El edificio tiene una planta rectangular de un solo piso, separado en tres cuerpos. El cuerpo central presenta arcos de medio punto alargados creando un porche. En los cuerpos laterales se sitúan diferentes salas dedicadas al servicio de la estación con vanos adintelados. Se realizaron obras en su interior para convertirla en vivienda para 3 familias.



Figura 52. Estación de Ferreruela de Huerva. Fuente:

http://xiloca.org/xilocapedia/index.php/Estaci%C3%B3n_de_Ferrocarril_%28Ferreruela_de_Huerva%29 [Día de consulta: 17-III-2024]

En Calamocha, se encuentra la estación Calamocha Nueva, está compuesta por dos edificios. Un edificio de dos alturas destinado a las viviendas de los trabajadores y el edificio destinado a la estación de servicio con cinco arcos de medio punto y dos vanos adintelados.



Figura 53. Estación de Calamocha Nueva. Fuente: <https://www.adif.es/-/67021-calamocha> [Día de consulta: 17-III-2024]

Como cierre o inicio de la línea nos encontramos con la estación de Caminreal. Se trata de la segunda estación diseñada por Luis Gutiérrez Soto, por lo que en ella podemos ver similitudes en la estación Zaragoza- Delicias. El volumen del edificio es horizontal, siguiendo el trazado de las vías. Los materiales

utilizados son el ladrillo rojizo y la teja cerámica, con las carpinterías en color verde. En la fachada vemos grandes paños encalados de color blanco.

Se trata de una planta rectangular dividida en tres. El cuerpo de la izquierda estaba destinado a la salida de los viajeros con una entrada en el lado de las vías que daría acceso a una estancia con comunicación con la sala de equipajes y la salida de la estación, a este cuerpo se le añade otro más a la izquierda, una escalera con un ramal y una estancia que en un principio no tenía un uso concreto. En la parte central se encuentra la entrada principal de acceso con un vestíbulo que da acceso a tres estancias, a la derecha la sala de espera de 1º y 2º clase, de manera frotar, la sala de espera de 3º clase o entrada de viajeros y la sala del jefe de estación que se comunica con la sala de factores y la sala de calígrafo y billetes. Del mismo modo el vestíbulo se comunica con las zonas laterales y dos escaleras de un ramal. En el cuerpo de la derecha nos encontramos con las salas de la fonda y la repostería.

La planta superior estaba destinada a la vivienda del jefe de estación y los trabajadores. Además, a la derecha se encuentra la torre de cuerpo cuadrado y en la izquierda un cuerpo rectangular con acceso independiente con uso de almacén.

La fachada que da a la vía se divide en dos cuerpos. El cuerpo de la derecha consta de tres vanos adintelados de iluminación y una de entrada. En el cuerpo central se encuentra una galería de cinco arcos de medio punto, en el interior se encuentran los vanos de entrada a la estación. En el cuerpo de la izquierda hay una ventana mirador. El cuerpo dedicado a almacén consta de una entrada en arco de medio punto y tres ventanas adinteladas. En cuerpo superior en cada cuerpo se distribuyen tres vanos de iluminación de formato rectangular separados por tondos también de iluminación

La torre de planta cuadrada con tres alturas y una escalera de caracol para acceder a las diferentes estancias.



Figura 54. Estación de Caminreal. Autoría: María Sánchez Martín

Dentro de la línea nos encontramos con 12 puentes:

Nombre	Longitud	Altura	Pequeña Descripción
Puente bajo las vías MZA.	57,2m	7,3m	Puente oblicuo.
Puente del Canal Imperial.	73,1	6,5m	Puente oblicuo.
Puente en la Carretera Teruel-Zaragoza.	61m	6,95m	Puente oblicuo.
Puente sobre el Rio Frasno.	55,5m	9,5m	Puente con dos arcos elípticos.
Puente “El Colmenar”.	73,5m	16,93m	Puente con 6 arcadas de medio punto, en el caso de los arcos de los extremos no están acabados.
Puente “La Atalaya”.	73,5m	16,40m	Puente con 6 arcadas de medio punto en curva, en el caso de los arcos de los extremos no están acabados.
Puente sobre el Río Huerva.	32,75m	7,25m	Puente con una arcada de dos arcos de medio punto alargado. Los dos arcos descargan

			sobre un pie derecho.
Puente sobre el Río Huerva.	39,4m	6,17m	Puente recto, con un arco de medio punto alargado.
Puente en Cuencabuena.	95,2m	8m	Puente con una arcada de 4 arcos de medio punto.
Puente sobre el Río Pancrudo.	26,40m	8,95m	Puente en curva de hierro.
Puente en la Carretera Teruel Zaragoza.	47,4m	7m	Puente oblicuo.
Puente sobre el río Jiloca.	43m	8,55m	Puente recto.

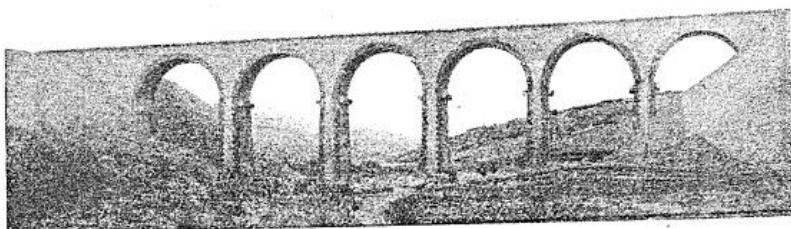


Figura 55. Viaducto de la Atalaya: Fuente: VVAA. “Ferrocarriles y Tranvías” Volumen 3, Núm 25, p. 75

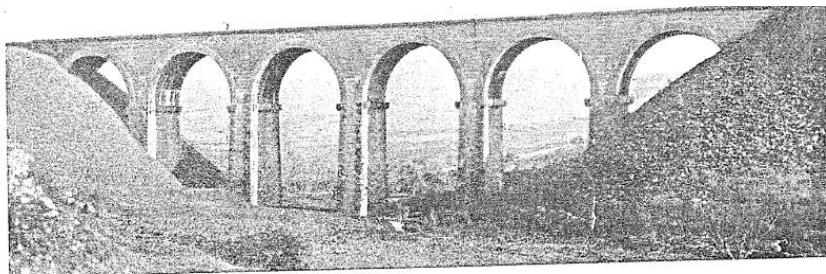


Figura 56. Viaducto del colmenar: VVAA. “Ferrocarriles y Tranvías” Volumen 3, Núm. 25. p 75

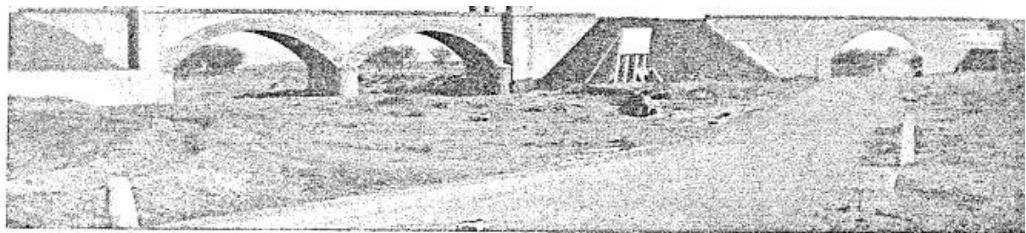


Figura 57. Puente sobre el río Frasno y paso sobre la carretera de Zaragoza a Teruel, en Cariñena Fuente:VVAA. “Ferrocarriles y Tranvías” Volumen 3, Núm. 25, p 76

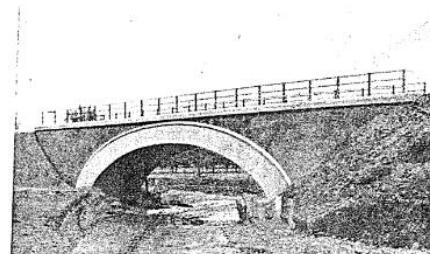


Figura 58. Puente sobre el río Huerva en Villarreal de Huerva. Fuente: VVAA. “Ferrocarriles y Tranvías” Volumen 3, Núm. 25, p 78

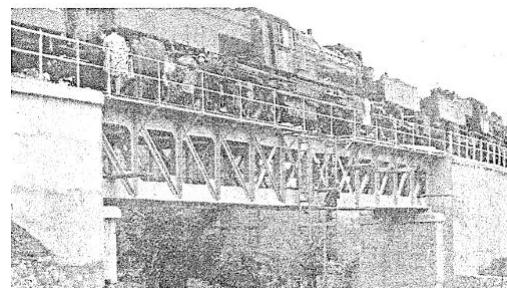


Figura 59. Puente metálico sobre el río Pancrudo. Fuente: VVAA. “Ferrocarriles y Tranvías” Volumen 3, Núm. 25, p. 76

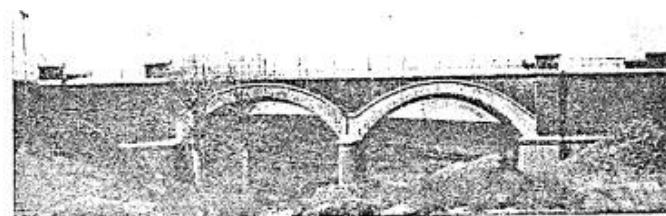


Figura 60. Puente sobre el río Huerva en cucalón. Fuente: VVAA. “Ferrocarriles y Tranvías” Volumen 3, Núm. 25, p 79

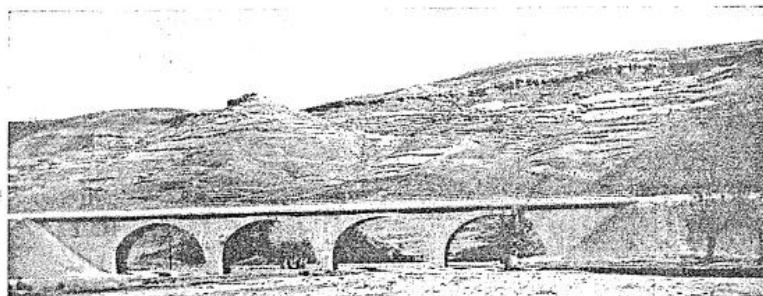


Figura 61. Viaducto sobre la rambla de Cuencabuena. Fuente: VVAA. “Ferrocarriles y Tranvías” Volumen 3, Núm. 25, p 79

Los túneles construidos en la línea se realizaron con pala, pico y explosiones, solo se utilizó una herramienta mecánica para construir el túnel en el monte de Encinacorba, a esta máquina la llamaban La pala (Latas y Valero, 2011). Los materiales se transportaban por medio de remolcadas por caballería, algún tractor mecánico y vagonetas basculantes.

Para la construcción de estos túneles se utilizó el sistema Belga (Latas y Valero, 2011), que se trataba de la excavación galería de acabado superior con ensanches y destrozó (Latas y Valero, 2011), además en los trazos más largos se colocó ventilación.

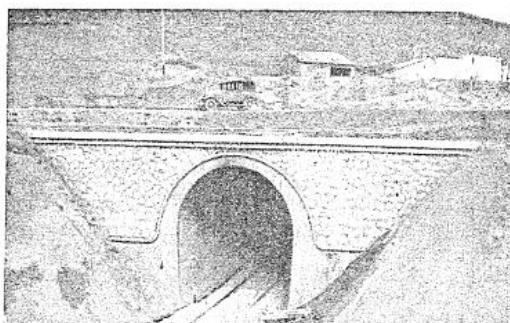


Figura 62. Boca de Túnel. Fuente: VVAA. “Ferrocarriles y Tranvías” Volumen 3, Núm. 25. P. 74.

En un principio la línea formaba parte de la red de la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón, por lo que creía que las locomotoras de viajeros debían tener una mayor seguridad, confort y velocidad.

Se obtuvieron 12 locomotoras, seis destinadas para viajeros, Doble Pacific 2-C-1 + 1-C-2 (Espino, 1933), y seis destinadas al transporte de mercancías, Doble Mikado 1-D-1 + 1-D-1 (Espino, 1933)

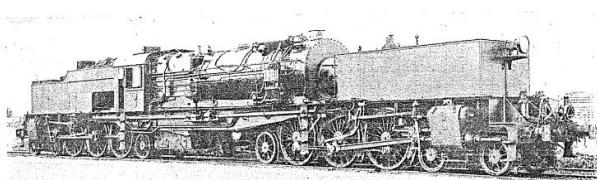


Figura 63. Locomotora de viajeros. Fuente: VVAA. “Ferrocarriles y Tranvías” Volumen 3, Núm. 25. p 127

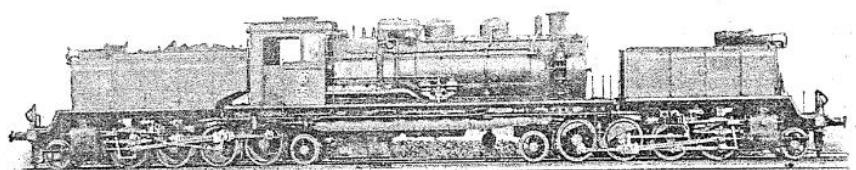


Figura 64. Locomotora de mercancías. Fuente: VVAA. “Ferrocarriles y Tranvías” Volumen 3, Núm. 25. p 129

Del mismo modo que se tuvo la comodidad de los viajeros para la locomotora, se tuvo en los coches. Existían cuatro tipos de coches:

- Coche mixto de primera y camas. Con una longitud de 21,13m.
- Coche de primera clase. Con una longitud de 20m.
- Coche mixto de segunda y tercera clase. Con una longitud de 20,85.
- coche de tercera clase. Con una longitud de 20m.

En los diferentes municipios la llegada de la estación favoreció a la creación de nuevos puestos de trabajo con diferentes servicios, como:

- Movimiento: Jefe de estación, Factores de circulación, Guardagujas, mozos de tren, Guardafrenos, mozos de estación y meritorios (o aprendices)
- Tracción: Jefe de puesto Fijo, Maquinistas, fogoneros, encendedores, ayudantes de encendedor, auxiliares y los operarios del Depósito para la reparación de las máquinas
- Vías y Obras: sobrestante, capataz y peones de la Brigada de Vías y Obras.
- Enclavamiento: Servicio eléctrico, servicios mecánicos y comunicaciones, eran los responsables del buen funcionamiento de los cambios de agujas eléctricos y de la instalación eléctrica de la Estación.
- Material Móvil: Visitador y varios agentes encargados de la conservación del material remolcados (reparación de vagones).

A estos puestos de trabajo hay que añadir los lampareros, aquellos trabajadores que se dedicaban a iluminar la cola del tren con lámparas de aceite y la aguada, la extracción de agua para el funcionamiento de las máquinas. Por lo que la retirada de las máquinas de vapor supuso la pérdida de muchos puestos de trabajo.

El 21 de mayo de 1936, con el vencimiento del Frente Popular, se celebra una huelga por el *sindicato nacional de Ferrocarriles y la federación nacional de la industria ferroviaria* por un mejor salario, convirtiendo a los temporeros en un puesto fijo.

Además de una nueva forma de comunicación, teniendo en cuenta que los métodos de transporte se realizaban a través de coches de caballos y carros de machos y mulas.

En Zaragoza se establece la estación en Delicias- Almozara, siendo esta en su momento una zona marginal, generando un barrio ferroviario con asentamientos residenciales.

A partir de 1953 la línea vuelve a tener el agujero que tuvo al inicio.

Justificación del Proyecto

Aragón consta con 2027.78 km de vías, de las cuales 772 km se encuentran fuera de servicio, 367 km son vías de alta velocidad y 885 km de ferrocarril convencional, es decir, de ancho de vía internacional que conectan los pequeños municipios con Zaragoza. Han existido momentos en los que esta línea de ferrocarril se ha querido convertir en línea de alta velocidad suprimiendo las paradas en las pequeñas localidades y con ello la pérdida de infraestructuras de estaciones de servicio, testimonio de una época pasada.

Por ello se han creado asociaciones como la *Asociación Zaragozana de Amigos del Ferrocarril y Tranvías*, quienes defienden la preservación del patrimonio ferroviario o la asociación *Amigos del Ferrocarril “PRO ESLA 10”* de Cariñena, fundada en 1990 con la intención de recuperar en la localidad la locomotora de vapor “Esla 10”,

En este caso, a nivel estatal no existe ninguna figura de protección, aunque hay estaciones de esta línea están declaradas bienes catalogados como la estación Delicias de Zaragoza y la estación de Caminreal y una declaración de Bien de Interés Local en el caso de la estación de Encinacorba.

Valoración

- Valoración paisajística, el paisaje que se configuró en los años 30 con la incorporación de nuevas infraestructuras y el paisaje generado por el valle del río Huerva y el valle del río Ebro, hace que los municipios contengan un paisaje único.
- Valoración social y económica, la construcción de la línea trajo a las localidades nuevos puestos de trabajo, así como la creación de industria en las mismas. Del mismo modo las estaciones eran lugares de reunión social, ya no solo con los pasajeros de un mismo municipio, sino que también con habitantes de diferentes localidades. No solo eso, sino que permitió el movimiento de mercancías entre la costa mediterránea y el norte de España.
- Valoración industrial y tecnológica, en la línea de Ferrocarril Zaragoza - Caminreal puso de manifiesto la perfección técnica que llegó a tener la industria en torno al material ferroviario.

Dictamen

Atendiendo a todo lo estudiado en este informe, en este dictamen se darán las siguientes propuestas con el fin de llegar al objetivo en el planeamiento:

- Declaración: se solicitará de la inclusión de las estaciones de ferrocarril y de las infraestructuras que se conservan, creadas con este fin en la lista de Bienes Catalogados, protección con fines de investigación, consulta y difusión, así como determinar su compatibilidad de uso con su correcta conservación.
- Proyectos de conservación y restauración:
 - Conservar los edificios de estaciones generando actividades en su interior
 - Restaurar las estaciones que llevan abandonadas desde 1995
- Turismo: a consecuencia de la escasa utilización de la vía actualmente, se proponen diversas mejoras.
 - Acercar a la población al patrimonio industrial
 - Acercar el turismo a las zonas rurales

- Crear una mayor difusión del centro de interpretación de la vía situado en la estación de Cariñena.
- Proyectos de investigación
 - Realizar un estudio en gran detalle acerca de la tecnología que se estaba utilizando en el momento, así como de la tipología de paisaje generado
- Proyectos culturales: este espacio puede servir para eventos culturales que contribuyan a la dinamización cultural de la zona.
 - Recreación de la ruta con una réplica de la maquinaria utilizada con una representación teatral en su interior
 - Realización de exposiciones en los edificios de las estaciones
 - Realizaciones de concursos de arte contemporáneo para dinamizar ciertos tramos de la línea.

BIBLIOGRAFÍA / WEBGRAFÍA

Faus Pujol, M.C. (1978). *El ferrocarril y la evolución urbana en Zaragoza*. En: Geographicalia, N°2, pp/p 83- 114.

Montón Muñoz, G. (Noviembre 1996). *Réquiem por la estación de Caminreal*. En: Centro de estudios del Jiloca, Calamocha.

Garces Peria, J. (2000) *Caminreal, una estación que se empeña en subsistir*. En: Xiloca, N.º 26, pp/p 249-264.

VVAA.(1933) *Ferrocarriles y Tranvías*. Volumen 3, Núm. 25, pp/p 65-114

Garces Peria, J (2000), **Cien años de ferrocarril en la comarca de calamocha**. En: Xiloca 20

Gobierno de Aragón (s/n), *Infraestructuras y comunicaciones*. Disponible en:

<https://idearagon.aragon.es/atlas/Aragon/info/infraestructuras/red-de-infraestructuras-y-comunicaciones/red-ferroviaria> [12/III/2024]

Catastro (s/n), *Bien Inmueble*. Disponible en:

https://www1.sedecatastro.gob.es/CYCBienInmueble/OVCCConCiud.aspxdel=50&mun=900&UrbRus=R&R_efC=001500200XM60D0001PS&Apenom=&esBice=&RCBice1=&RCBice2=&DenoBice=&from=nuevoVisor&ZV=NO&anyoZV= [20/XI/2023]

Colón Mur, A y Biel Ibáñez, M.P (2021) *Las estaciones intermedias de Secundino Zuazo en la línea Caminreal – Zaragoza: arquitecturas menores para un cambio de paradigma*. En: ZARCH: Journal of interdisciplinary studies in Architecture and Urbanis.

Martinez Ramirez, I (1999) “Las estaciones de ferrocarril Zaragoza- Caminreal, vistas por sus autores, los arquitectos Luis Gutiérrez Soto y Secundino Zuazo Ugalde” Artigrama.

Villarreal de Huerva (2011). *Villarreal: economía e historia (factores de desarrollo). Apuntes sobre su historia y patrimonio histórico- artístico*, Ayuntamiento de Villarreal de Huerva, Diputación de Zaragoza.p.pp. 141- 181

Ropero, L. (2020). *Ferreruela habilitara tres viviendas para alojar obreros de una granja en expansión*. En: <https://www.heraldo.es/noticias/aragon/teruel/2020/08/19/ferreruela-habilitara-tres-viviendas-para-alojar-a-los-obreros-de-una-granja-en-expansion-1391526.html> [17/III/2024]

Sipca (s/n). *Estación de ferrocarril: Ferreruela*. En: <https://www.sipca.es/censo/1-INM-TER-044-101-014/Estacion-de/ferrocarril.html> [17/III/2024]

Sipca (s/n). *Estación de ferrocarril: Badules*. En: <https://www.sipca.es/censo/15-INM-ZAR-024-040-2/Estacion-de/ferrocarril.html> [17/III/2024]

Patrimonio Cultural (s/n) Patrimonio Cultural: Aragón. En: <http://propatrimoniocultural.aragon.es/bienes-culturales/estacion-nueva-ferrocarril-caminreal>

ANEXO 8. PROTECCION LEGAL DE LAS ESTACIONES

ESTACIONES DECLARADAS BIENES DE INTERÉS CATALOGADOS

Según la Ley 3/1999, de 10 de marzo, del Patrimonio Cultural Aragonés los bienes catalogados son aquellos que según el Artículo 3.3 son de importancia y tienen un gran significado, pero no cumplen las condiciones de Bien Aragonés de Interés Cultural, asimismo se incluyen dentro del Catálogo General del Patrimonio Cultural Aragonés. La incorporación dentro del Catálogo supone la protección con los fines de investigación, consulta y difusión, del mismo modo que su conservación.

En el artículo 49.3 de la LPA, la protección de los inmuebles catalogados se ajusta a la planificación territorial o urbanística, con un informe favorable en el departamento de Patrimonio cultural. En segundo lugar, al bien inmueble catalogado le corresponde la protección del entorno. Por último, el encargado de Patrimonio Cultural posta suprimir cualquier tipo de actuación, si esta no cumple los requisitos que aparecen en la Ley de Patrimonio Aragonés

En el caso de las estaciones de ferrocarril de la línea Zaragoza - Caminreal, fueron declaradas bien catalogadas las ubicadas en Zaragoza y Caminreal, el inicio y final de línea, además las dos fueron realizadas por el mismo arquitecto Luis Gutiérrez Soto.

En estos casos vamos a analizar la ficha catastral, la declaración de bien catalogado y la catalogación del municipio.

ANTIGUA ESTACIÓN DE FERROCARRIL DE ZARAGOZA- DELICIAS

En el caso de los bienes inmuebles tiene que formar parte de bien catalogado el entorno, del mismo modo el entorno generado a partir del edificio. Del mismo modo pueden ser utilizados para la aplicación a otras construcciones o darle un uso distinto al original, mientras que no se perjudique visualmente al mérito histórico o artístico del inmueble al que están adheridos.

En el caso de la declaración de bien catalogado de la estación de ferrocarril de Zaragoza - Delicias, ORDEN de 24 de octubre de 2002, del Departamento de Cultura y Turismo, por la que se declara Bien

Catalogado del Patrimonio Cultural Aragonés la «Antigua Estación de Ferrocarril Zaragoza Delicias o de Caminreal», sita en la Avenida de Navarra s/n de Zaragoza.

En esta Orden se declara el bien Catalogado, con una descripción histórica bien, con su fecha de construcción y el año de construcción, así como un informe arquitectónico del edificio. En este caso no hace mención a ningún elemento mueble que se encontraba en el interior.

En el caso del entorno, a cada lado del edificio se protege por el entorno 70 m, en este caso se respetan, esos metros, en el lado izquierdo no se ha levantado nada, se ha construido una plaza a su alrededor, en el caso del lado derecho se ha levantado una acera en altura, sin sobrepasar la altura del edificio, en el caso de donde estarían situadas las vías del ferrocarril se establece un entorno de 10 m, se cumple ya que la nueva estación de tren, Zaragoza delicias. Pero en el caso del entorno establecido desde la fachada de la estación hasta la avenida navarra, actualmente nos encontramos con el edificio destinado a la sanidad pública, Centro de Especialidades Médicas Inocencio Jiménez, el cual consta de tres edificios de grandes dimensiones, los cuales superan la altura del edificio de la estación, por lo que finalmente la estación queda escondida entre el edificio de la nueva estación de tren y el centro médico.

En la ficha catastral podemos ver que la antigua estación de servicio está unida con la nueva estación de tren de la ciudad, Zaragoza- delicias, por lo que la superficie construida es de 3.173 m², aunque solo señala como edificio inmueble la antigua estación. El uso de la parcela es industrial, algo que corresponde con la tipología de las estaciones de ferrocarril, iniciadas gracias a la industrialización.

El catastro nos habla de una fecha de construcción de 1950, algo que se contrapone con el año de construcción de la vieja estación construida en 1932. Dentro de la parcela los espacios se dividen en estación de servicio, vivienda y almacén. En el caso de las estaciones de servicio hay seis apartados, refiriéndose a las distintas salas de espera de cada una de las estaciones y lo mismo sucede con los almacenes y la vivienda, en la antigua estación.

La principal diferencia que encontramos entre la declaración de bien catalogado y el catastro es la fecha de construcción.

En el caso del catálogo municipal, el edificio señalado no se corresponde con la vieja estación, sino que está señalado la estación de tren Zaragoza- delicias. En este caso vemos diferencia en el año, ya que en la declaración de bien de interés cultural pone que fue inaugurada en 1932 y en este documento habla de la

inauguración en 1933, si habla de la integración de la antigua estación con la nueva estación, además nos cuenta que la antigua estación está siendo rehabilitada para realizar un museo ferroviario, iniciada en 2001.

En el apartado de descripción del edificio, habla de los elementos formales y los materiales utilizados, dando una serie de claves para entender el estilo arquitectónico para que sea entendible, en ningún momento habla de los elementos ornamentales o de los objetos utilizados en la industria del ferrocarril.

ESTACIÓN DE FERROCARRIL DE CAMINREAL

En 2007 se declaró la nueva estación de ferrocarril de Caminreal como bien catalogado por la ORDEN de 26 de marzo de 2007, del Departamento de Educación, Cultura y Deporte, por la que se declara la estación nueva de ferrocarril de Caminreal (Teruel), como Bien Catalogado del Patrimonio Cultural Aragonés., donde se describe y delimita los elementos y la zona protegida. En este data el inmueble de 1933, realiza una descripción formal de los materiales con la mención de las carpinterías que son de color verde, elemento no mencionado en el caso de la antigua estación de ferrocarril Zaragoza - Delicias, y una descripción de sus volúmenes al exterior, en este caso menciona el inmueble dedicado a los baños que se sitúa al lado del edificio principal.

Tenemos que destacar el elemento que menciona que estaría dentro de la estación relacionado con la vinculación industrial del momento, se trata de una mesa de enclavamiento electromecánico, sin llegar a mencionar otros elementos conservados en el entorno vinculados con la tecnología que supuso la llegada del ferrocarril.

Pero si consultamos la ficha catastral del inmueble, podemos ver cómo sigue habiendo incongruencias, tenemos como principal uso el residencial y este no se corresponde con la realidad, ya que como vemos en los elementos de construcción la mayor superficie la ocupa la estación de servicio con 640 m², la vivienda destinada al jefe de la estación es de 314 m². Nos tiene que llamar la atención la falta de un espacio destinado al almacenaje, ya que se trata del inicio o final de línea y seguramente se destinará un espacio para el almacenaje de mercancías.

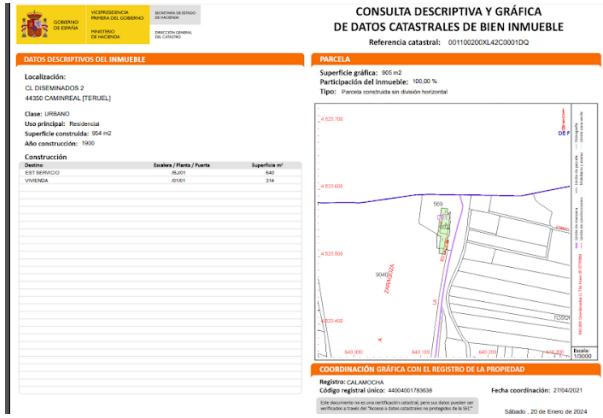


Figura 65. Ficha Catastral de la estación de Caminreal.

Del mismo modo nos encontramos con irregularidades en el año de construcción, que en este caso vemos que data de 1900.

En el caso de la parcela catastral de la vía podemos ver como el uso principal es agrario algo que no se corresponde con la utilidad de la misma ya que sería un uso industrial. La superficie de la parcela es de 148.649 destinados a vía férrea, no incluye la estación de servicio.



Figura 66. Ficha catastral de la vía de Caminreal.

Este inmueble ya ha recibido una restauración y se prevé que se realice otra para convertirlo en un espacio museístico y un albergue de 42 plazas en 8 habitaciones, en el caso del edificio que se destinaban a los aseos pasará a ser la lavandería, espacio que no se encuentra dentro de la parcela catastral y que según el catastro no se encuentra ningún inmueble en esa parcela.

En la primera rehabilitación se eliminaron tabiques, al no estar bien descrito el edificio en la declaración de bien catalogado esto fue posible y se recuperó el pavimento original.

Además, se piensa realizar un edificio externo la estación de ferrocarril donde se trasladaron todos los materiales ferroviarios.

En este caso no podemos analizar el catálogo municipal ya que no tienen o no se ha podido encontrar. Dentro del texto refundido de plan general de ordenación urbana de Caminreal hay un apartado para las normas de protección y defensa de edificios y entornos de interés histórico- artístico y monumental donde se establece una serie de normas a cumplir como son la edificación por sí misma, la estética, el uso del edificio y su entorno, con los grados de protección pero en el inventario de edificios se encuentra la iglesia parroquial de la asunción, la ermita de la virgen de las cuevas, la ermita de San Cristóbal y la iglesia parroquial de Villalba de los Morales, por lo que la estación no tendría ningún tipo de protección por parte del ayuntamiento del municipio, algo que nos tiene que parecer extraño ya que la declaración de bien catalogado es de 2007 y la forma de aprobación del texto definitivo es de 2012.

Al estar dentro del municipio actual de Caminreal pero justo en el límite con el municipio de Fuentes Claras. Dentro del catálogo municipal de Fuentes Claras tampoco se encuentra.

ESTACIONES DECLARADAS BIEN DE INTERÉS LOCAL

Según la Ley de Patrimonio Aragonés en 3.24 define los monumentos de interés local como la protección que pueden utilizar los municipios, los cuales gozarán de la misma declaración y régimen de protección establecido para los Bienes Catalogados.

Por lo que, aunque disponen de otro tipo de declaración, pero tienen el mismo grado de protección que el bien catalogado. En el caso de las estaciones de ferrocarril de esta línea, tenemos una con este tipo de declaración, la estación de Encinacorba.

ESTACIÓN DE FERROCARRIL DE ENCINACORBA

En el caso de esta estación existe el anuncio para declarar bien de interés local la estación en 2006, pero no se llegó a resolver, por lo que el anuncio está caducado.

En el catastro de esta estación podemos encontrar una datación diferente a las anteriores, en este caso se data en 1943. Del mismo modo podemos ver como todos los edificios estarán destinados a la estación de servicio.

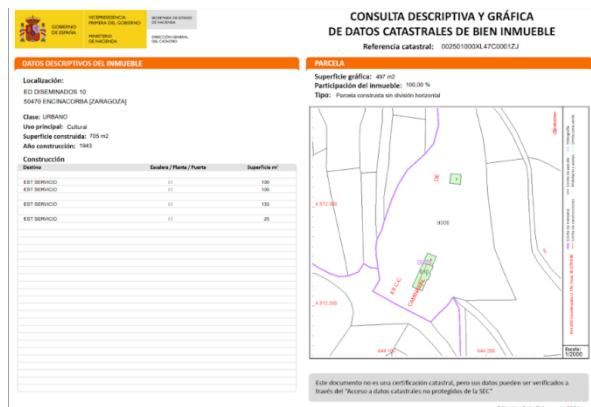


Figura 67. Ficha catastral de la estación de Encinacorba.

ESTACIONES QUE APARECEN DENTRO DEL CATÁLOGO MUNICIPAL

En el caso de las estaciones restantes no han tenido tan buena suerte, sino que muchas de ellas no tienen ningún tipo de protección, pero alguna sí tiene una pequeña protección por parte del ayuntamiento del municipio ya que se encuentran dentro del catálogo municipal.

La primera estación que vamos a analizar es la que se encuentra en María de Huerva. En la ficha catastral nos encontramos con la superficie construida de 712 m², con el uso principal residencial, este uso podría estar justificado ya que en la actualidad la vivienda del jefe de estación se ha convertido en una casa particular y la estación de servicio no tiene un uso, además no se trata de una parada habitual del tren, sino que dependiendo el horario no para.

El inmueble está datado en 1933 que posiblemente coincidiera con la fecha de construcción, en un principio se realizaron las dos estaciones más importantes de la línea (Caminreal- Zaragoza) que seguramente inaugurarán en 1932 y continuarán con las estaciones “menores”.

Según la descripción de la construcción se divide entre estación de servicio con dos espacios destinado a esta función, almacén con tres espacios y vivienda.

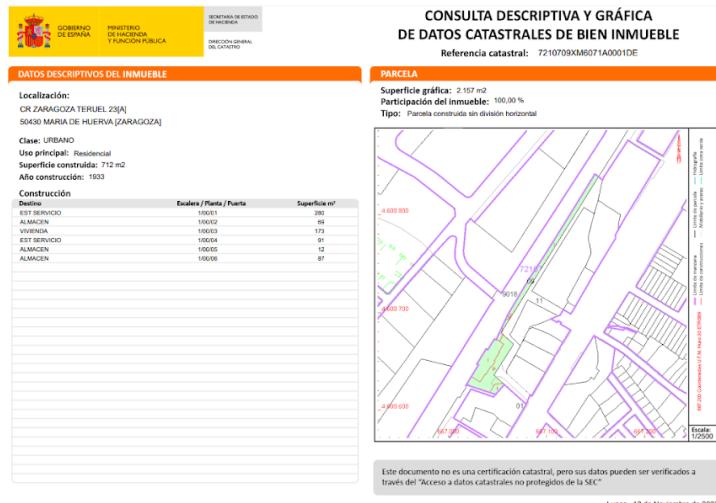


Figura 68. Ficha catastral estación de María de Huerva

En el caso de la catalogación realizada por el municipio, se denomina al bien estación de tren, con los siete primeros números de la parcela catastral. el tipo de protección que le corresponde, en este caso le han puesto nivel ambiental, por el plan general de organización urbanística. El tipo de suelo que corresponde con el catastro, suelo urbano con la calificación de casco antiguo/ equipamiento dotacional, uso actual estación de tren, en este caso se olvidan de la parte de vivienda del inmueble.

En el documento no hay una descripción del contexto histórico, por lo que no se puede saber la importancia que tuvo la llegada del ferrocarril y las novedades industriales. Está datada en el s. XX, sin especificación del año de construcción no desconocido, sino que está documentada la fecha de realización. La función del inmueble, estación de tren.

En los apartados de las características del inmueble u de los elementos ornamentales y bines inmuebles se destacan los materiales utilizados en la construcción, pero no se menciona en ningún momento los objetos muebles que se conservan en el interior o los intercambiadores de vías que habría en todas las estaciones de la línea, o el reloj.

En la segunda parte de la ficha de catalogación nos habla del estado de conservación del bien, en este caso bueno y las condiciones de intervención en donde se permite la demolición si el bien está en ruina, aunque en el apartado b.7 permite la sustitución de este, siempre y cuando no se modifiquen las condiciones ambientales.

ESTACIONES QUE NO TIENEN PROTECCIÓN

Las estaciones de servicio que vamos a analizar en este apartado no están dentro del catálogo del municipio, ni aparecen mencionadas en los planes de ordenación urbanística.

En el caso de la estación denominada de Muel, perteneciente a la delimitación geográfica de Muel, pero utilizada tradicionalmente mayormente por la población de Mozota. En plan general de organización urbanística de Muel no aparece nombrada, pero en el caso del plan general de Mozota menciona la parada de ferrocarril en el apartado de equipamiento comunitario en transportes. Del mismo modo hay que destacar que hoy en día el tren no tiene parada en esa parada.

6.- EQUIPAMIENTO COMUNITARIO.	
ADMINISTRATIVO	.- Yuntamiento encabezado por un alcalde y 4 concejales asesores por un secretario.
CULTURAL	.- Ninguno.
RELIGIOSO	.- Existe una Iglesia Parroquial (Santa María Magdalena) del patronato del Duque de Villahermosa recientemente donada al municipio.
ESCOLAR	.- El cura no vive en el pueblo, - acude el de Muel. .- Preescolar y E.G.B. (hasta 6º) mixto. Niños en edad escolar 15 Nº de maestros nacionales 1 Nº de puestos escolares 30 Nº de centros escolares 1
ASISTENCIAL Y SANITARIO	.- Medico y practicante de visita - diaria compartidos con Muel y Mezalocha.
COMERCIAL	.- Una tienda que tiene comestibles, carnicería, pan y leche y estanco. Únicamente existe comercio de primera necesidad.
RECREATIVO	.- Existe solamente un bar.
DEPORTIVO	.- Ninguno.
ESPACIOS LIBRES	.- Únicamente existe una plaza entre la Iglesia, Palacio Duque de Villahermosa y "yuntamiento".
COMUNICACIONES	.- CN-330 de Murcia y Alicante a Francia. Apeadero F.F.C.C.
TRANSPORTES	.- Autobuses de Agreda todos los días sin entrar al pueblo (paseo). Parada ferrocarril.
EQUIPAMIENTO	.- Teléfono.
VARIOS	.- Cartería rural sin estafeta. Bacula municipal.

Figura 69. Planeamiento Urbanístico, equipamiento comunitario de transportes.

En el catastro vemos como la parcela pertenece al municipio de Muel, con un uso principalmente industrial, se trata de un apeadero, por los almacenes ocupan la mayor parte de la estación, en este caso está datada en 1945.

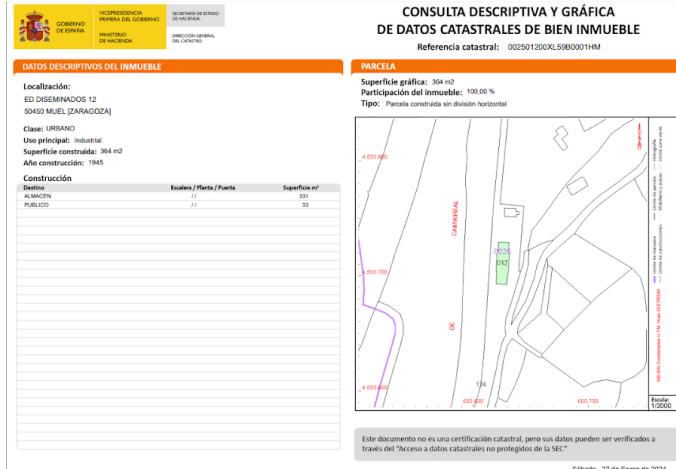
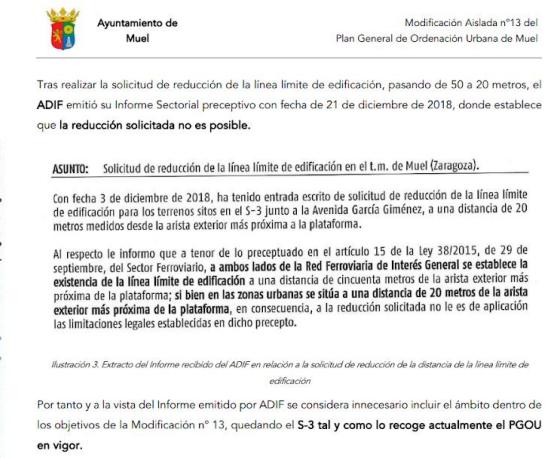


Figura 70. Ficha catastral de la estación de Mozota

No hay que olvidar que Muel cuenta con otra estación de ferrocarril, en este caso situada en el barrio de Arenales, la cual tampoco aparece mencionada en el catálogo del plan general de organización urbanística, pero en la modificación aislada N° 13, establece la línea ferroviaria como de interés general y por ende no se podrá construir ninguna edificación a menos de 20 m de distancia, por protección.



ASUNTO: Solicitud de reducción de la línea límite de edificación en el L.m. de Muel (Zaragoza).

Con fecha 3 de diciembre de 2018, ha tenido entrada escrita de solicitud de reducción de la línea límite de edificación para los terrenos sitos en el S-3 Junto a la Avenida García Giménez, a una distancia de 20 metros medidos desde la arista exterior más próxima a la plataforma.

Al respecto le informo que a tenor de lo preceptuado en el artículo 15 de la ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, a ambos lados de la Red Ferroviaria de Interés General se establece la existencia de la línea límite de edificación a una distancia de cincuenta metros de la arista exterior más próxima de la plataforma; si bien en las zonas urbanas se sitúa a una distancia de 20 metros de la arista exterior más próxima de la plataforma, en consecuencia, a la reducción solicitada no le es de aplicación las limitaciones legales establecidas en dicho precepto.

Ilustración 3. Extracto del Informe recibido del ADIF en relación a la solicitud de reducción de la distancia de la línea límite de edificación

Por tanto y a la vista del Informe emitido por ADIF se considera innecesario incluir el ámbito dentro de los objetivos de la Modificación n° 13, quedando el S-3 tal y como lo recoge actualmente el PGOU en vigor.

Figura 71. Plan Urbanístico de Muel

En este caso el de esta estación se clasifica como suelo urbano, con carácter principalmente residencial ya que 177 m² de 210 m² estaban destinados a la residencia del jefe de la estación. En este caso el inmueble se data en 1945.



Figura 72. Fucha Catastral estación de Muel

En el municipio de Cadrete, el cual en el catastro en donde el uso principal que se le adjudica es industrial agrario con una datación del inmueble de 1920.

Se trataba de un apeadero, ya que en la actualidad no tiene parada, por lo que la mayor parte del inmueble se utilizaba como almacén. En el caso del plan general de organización urbanística contiene un catálogo en el cual no está incluida.

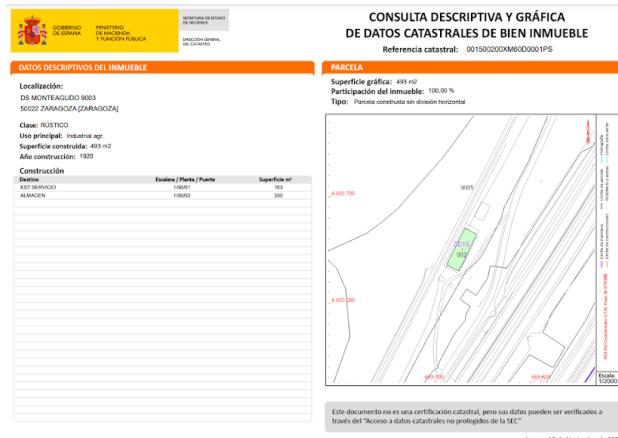


Figura 73. Ficha Catastral de la estación de Cadrete

En el municipio de Longares sucede lo mismo sucede de igual manera, el plan general de organización urbana contiene catálogo, pero la estación no está incluida. En el caso del catastro. Está datada en 1975 y con un uso principal de industria agraria. Igual que en el caso anterior en la actualidad el tren ya no pasa por ahí, por lo que se ha abandonado.

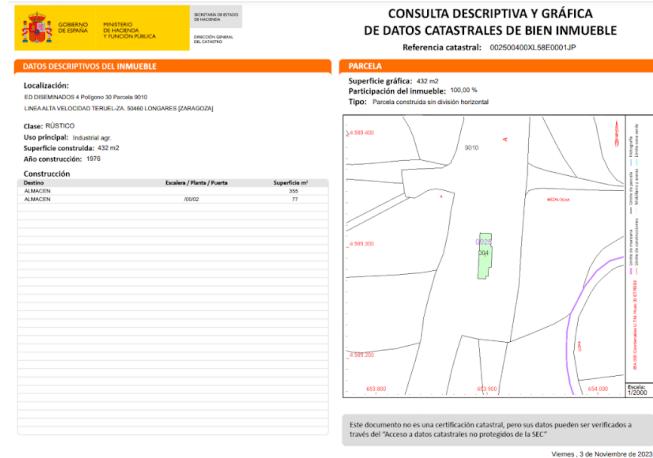


Figura 74. Ficha de la estación de Longares.

El catastro de la estación de Cariñena donde el suelo se clasifica urbano ya que está situado en la zona urbana del municipio con un uso principal industrial y datada en 1945, en este caso el catastro refleja también los depósitos destinados al agua, los espacios de baños y las casetas de control. En 2012 se realizaron las obras de restauración para albergar el centro de interpretación del ferrocarril que se inauguró ese mismo año.

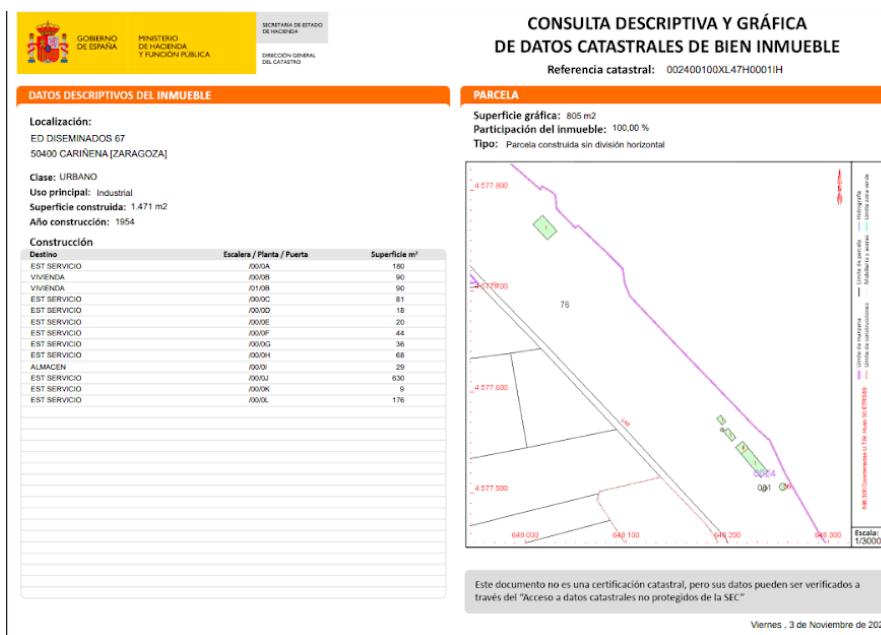


Figura 75. Ficha Catastral de la estación de Cariñena

En el municipio de Badules la estación está sobre suelo urbano y el uso principal es de vivienda, por lo que esta estación albergaría una estancia para el jefe de estación. Algo que llama la atención en la falta de un espacio de estación de servicio, ya que los espacios se dividen entre vivienda y almacén. En este caso está datada en 1975.



Figura 76. Ficha Catastral de la estación de Badules

La estación de Calamocha el catastro separa entre zona de servicio y zona de almacén. La clase de suelo es urbano y el uso principal es industrial y en este caso está datada en 1960.

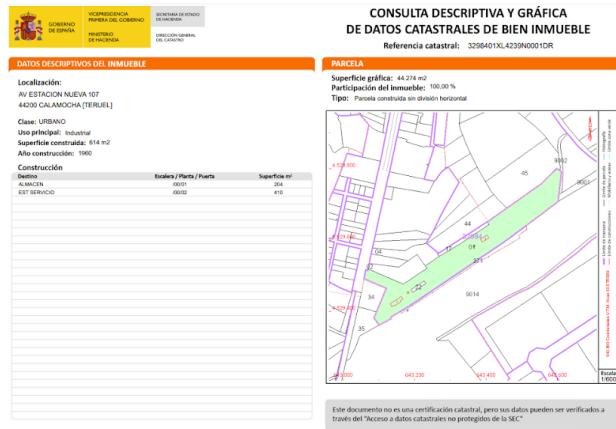


Figura 77. Ficha Catastral de la estación de Calamocha Nueva

En algunos casos, pese a que el edificio de estación o apeadero sigue en pie, el inmueble no se encuentra en el catastro. Esto sucede en los casos de Villarreal de Huerva, Villadoz, Ferreruela de Huerva o Villadoz.

MATERIALES COMPLEMENTARIOS

BOA Número 138

22 de noviembre de 2002

10215

3113 ORDEN de 24 de octubre de 2002, del Departamento de Cultura y Turismo, por la que se declara Bien Catalogado del Patrimonio Cultural Aragonés la «Antigua Estación de Ferrocarril Zaragoza-Delicias o de Caminreal», situada en la Avenida de Navarra s/n de Zaragoza.

El artículo 2 de la Ley 3/1999, de 10 de marzo, del Patrimonio Cultural Aragonés, establece que el Patrimonio Cultural Aragonés está integrado por todos los bienes materiales e inmateriales relacionados con la historia, y la cultura de Aragón que presenten interés arqueológico, antípico, histórico, artístico, arquitectónico, mobiliario, arqueológico, paleontológico, etnológico, científico, lingüístico, documental, cinematográfico, bibliográfico o técnico, hayan sido o no descubiertos y tanto si se encuentran en la superficie como en el subsuelo o bajo la superficie de las aguas.

Los bienes que integran el Patrimonio Cultural Aragonés se clasifican en Bienes de Interés Cultural, Bienes Catalogados y Bienes Inventariados. Se denominarán Bienes Catalogados y serán incluidos en el Catálogo del Patrimonio Cultural Aragonés, aquéllos que, pese a su significación e importancia no cumplen las condiciones propias de los Bienes de Interés Cultural.

Por Resolución de 19 de diciembre de 1980 de la Dirección General de Bellas Artes, Archivos y Bibliotecas del Ministerio de Cultura, publicada en el Boletín Oficial del Estado el 7 de febrero de 1981, se inició procedimiento para la declaración de la «Antigua Estación de Ferrocarril Zaragoza-Delicias o de Caminreal», situada en la Avenida de Navarra s/n de Zaragoza como Monumento Histórico-Antiguo. La Ley 16/1995, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, modificó la denominación de esta categoría por la de Bienes de Interés Cultural, a través de su Disposición Adicional Primera.

La Ley 3/1999, de 10 de marzo, de Patrimonio Cultural Aragonés, en el apartado primero de su Disposición Transitoria Segunda, establece que la manifestación y los efectos de los expedientes de declaración de Monumentos, Jardines, Conjuntos, Sitios Históricos y Zonas Arqueológicas, incluidos con anterioridad a su entrada en vigor, quedarán sometidos a lo dispuesto en ella, en la categoría que corresponda.

Mediante Orden de 8 de julio de 2002 del Departamento de Cultura y Turismo («Boletín Oficial de Aragón» de 9 de agosto de 2002) se acordó, en virtud de la citada Disposición Transitoria Segunda de la Ley 3/1999, modificar los procedimientos incluidos para la declaración de los bienes que se relacionaban en el Anexo, cambiando su categoría de protección de la de Bienes de Interés Cultural a la de Bienes Catalogados del Patrimonio Cultural Aragonés. Entre dichos Bienes se incluye la «Antigua Estación de Ferrocarril Zaragoza-Delicias o de Caminreal» en Zaragoza.

El procedimiento se ha tramitado conforme a lo previsto en la Ley 3/1999, de 10 de marzo, del Patrimonio Cultural Aragonés, la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, modificada por la Ley 4/1999, de 13 de enero, y el Decreto Legislativo 2/2001, de 3 de julio, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de la Administración de la Comunidad Autónoma de Aragón, notificándose las actuaciones a los interesados y acordándose la apertura de un periodo de información pública en el que no se hicieron alegaciones.

La Comisión Provincial de Patrimonio Cultural de Zaragoza emitió informe desfavorable a la declaración como Bien de Interés Cultural, ya que esta categoría está reservada para los bienes más relevantes del patrimonio aragonés, entre los que éste no se encuentra, aun considerando que reúne ciertos valores desde el punto de vista patrimonial que hacen que pueda ser incluido en alguna de las categorías de protección contempladas en la Ley del Patrimonio Cultural Aragonés.

Igualmente se concedió un trámite de audiencia a los interesados en el que tampoco se hicieron alegaciones.

En su virtud, conforme a lo dispuesto en el artículo 24 de la Ley 3/1999, de 10 de marzo, del Patrimonio Cultural Aragonés, a propuesta del Director General de Patrimonio Cultural, ordeno:

Primero.—Objeto.

Es objeto de la presente Orden declarar Bien Catalogado del Patrimonio Cultural Aragonés la «Antigua Estación de Ferrocarril Zaragoza-Delicias o de Caminreal» situada en la Avenida de Navarra s/n de Zaragoza.

La descripción y delimitación concreta del citado Bien y de su entorno se recogen en los Anexos I y II de esta Orden.

Segundo.—Régimen Jurídico.

El régimen jurídico aplicable a la «Antigua Estación de Ferrocarril Zaragoza-Delicias o de Caminreal» y a su entorno es el previsto en el Capítulo II, del Título Segundo, de la Ley 3/1999, de 10 de marzo, del Patrimonio Cultural Aragonés, los Títulos Sexto y Séptimo de la misma, así como cuantos preceptos sean de aplicación general a los bienes integrantes del Patrimonio Cultural Aragonés.

Tercero.—Publicidad.

La presente Orden será notificada a los interesados y se publicará en el «Boletín Oficial de Aragón».

Asimismo, esta publicación sustituirá a la notificación personal de acuerdo con lo previsto en el artículo 59.5 de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Frente a la presente Orden, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse Recurso Potestativo de Reposición ante el Consejero de Cultura y Turismo del Gobierno de Aragón en el plazo de un mes, o Recurso Contencioso-Administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de Aragón en el plazo de dos meses.

Zaragoza a 24 de octubre de 2002.

El Consejero de Cultura y Turismo,
JAVIER CALLEJO SONEIRO

ANEXO I.—DESCRIPCION DEL BIEN

Epoque: h. 1930

Estilo: Racionalista

Descripción:

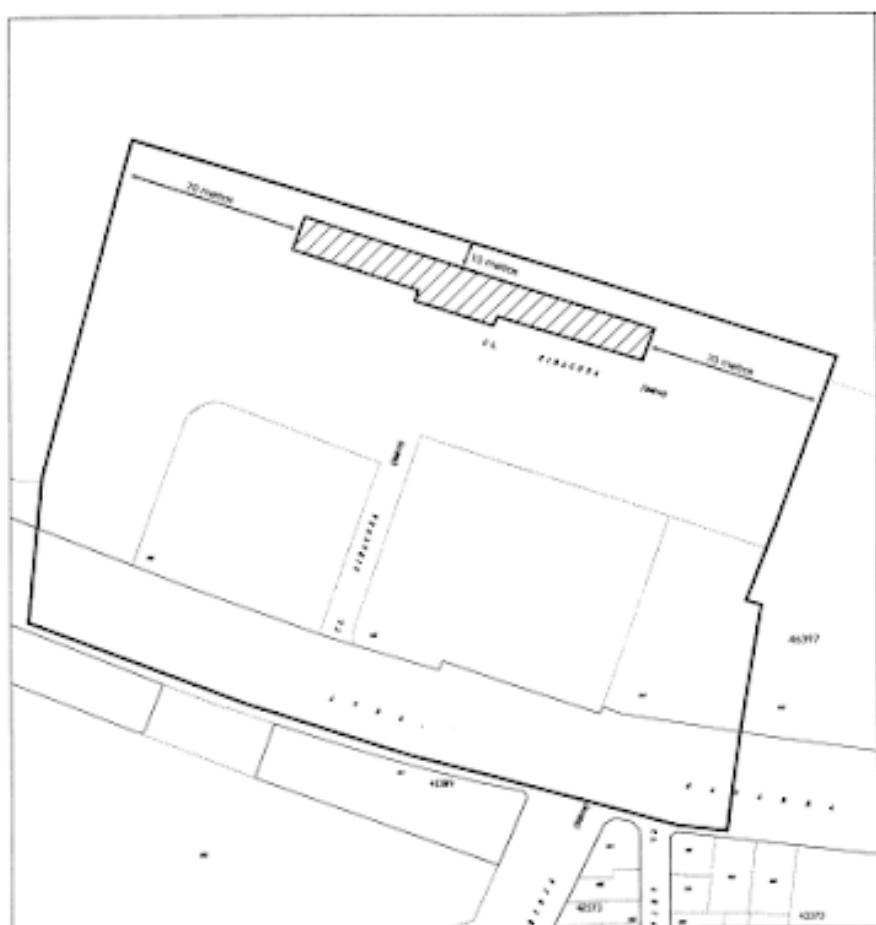
Construida alrededor de los años treinta del siglo XX e inaugurada en el año 1932, constituye el ejemplo más importante de las diversas estaciones construidas en la Sección Zaragoza-Caminreal.

Inserida en la corriente racionalista, que se desarrolla plenamente en ese momento, se trata de un edificio sólido, de definición geométrica, en el que resulta, sobre todo, la articulación de fachadas en detrimento del tratamiento de los interiores, de carácter más funcional, por otro lado seriamente transformados tras abandonarse su uso.

Consta de dos fachadas completamente diferenciadas: la que abre al anfiteatro queda determinada por la simetría y la disposición ordenada de los huecos de apertura y organizada en dos pisos separados por una franja pintada y articulada mediante la disposición de bandas de ladrillo que enmarcan los huecos.

La fachada opuesta queda determinada por su carácter asimétrico, articulada en la zona central por la disposición de un volumen a modo de cuerpo central abierto con un pórtico de arcos de medio punto a modo de vestíbulo; en el lateral derecho por una estructura toronada y otro poche arquitrabado que forman un cuerpo lateral; y el lateral izquierdo carente de una articulación especial.

ANEXO II.—PLANO DE DELIMITACION
DE LA «ANTIGUA ESTACION DE FERROCARRIL
ZARAGOZA-DELICIAS O DE CAMINREAL»
EN ZARAGOZA Y SU ENTORNO



ZARAGOZA
ESTACIÓN DE FERROCARRIL ZARAGOZA-DELICIAS O DE CAMINREAL.

DELIMITACIÓN DEL ENTORNO
El entorno queda delimitado por:
Zona comprendida entre las líneas paralelas a las fachadas laterales a una distancia de 20 metros de éstas, la paralela a la fachada norte a una distancia de 10 metros y la Avda. de Navarra, así como el espacio y los vías públicos que lo sirven.

Figura 78. Declaración de Bien Catalogado de la Estación de Zaragoza- Delicias

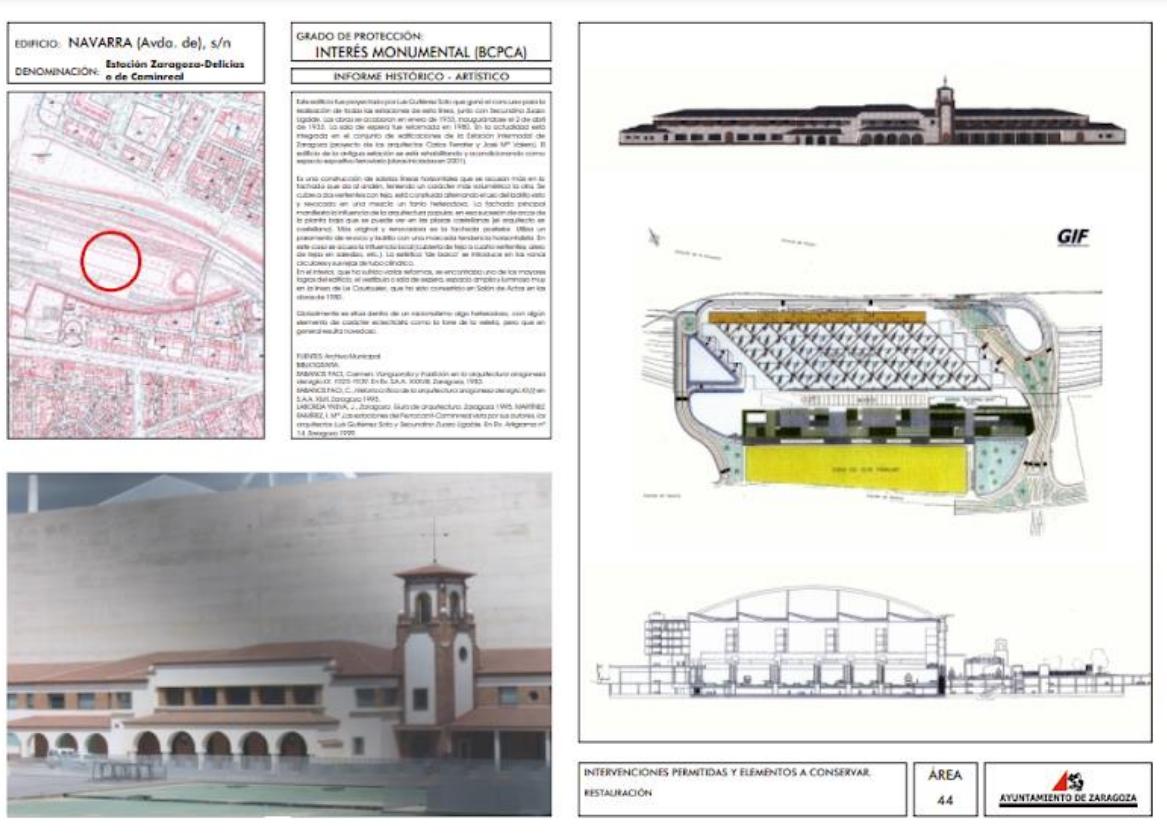


Figura 79. Informe del Catalogo del Municipio de Zaragoza

ejercicio 2007. Las posibles prórrogas se harán a reserva de que en los presupuestos de los años correspondientes exista dotación presupuestaria suficiente y adecuada.

6. Duración.

6.1. La duración de estas becas se extenderá desde la fecha efectiva de incorporación del becario, hasta el 31 de diciembre de 2007, pudiendo prorrogarse por un periodo máximo de dos años naturales cada una de ellas, condicionada a la existencia de crédito presupuestario.

7. Obligaciones del becario.

7.1. El becario desarrollará sus actividades en la jornada y las dependencias asignadas por el Director General de la Función Pública. Formalizará una memoria anual de actividades.

7.2. En su caso, la renuncia del becario deberá ser comunicada al Director General de la Función Pública con una antelación mínima de 15 días.

8. Incidencias.

8.1. Por el Departamento de Economía, Hacienda y Empleo se resolverán cuantas incidencias pudieran suscitarse en la aplicación de las presentes bases.

8.2. La beca podrá ser rescindida por incumplimiento de las obligaciones inherentes al becario.

Zaragoza, a 9 de abril 2007.

El Consejero de Economía, Hacienda y Empleo,
ALBERTO LAÍRRAZ VILETA

DEPARTAMENTO DE SALUD Y CONSUMO

1227 ORDEN de 9 de abril de 2007, del Departamento de Salud y Consumo, por la que se adjudican dos becas de prácticas y colaboración en la gestión del Centro de Información y Documentación de la Secretaría General Técnica.

Por Orden de 25 de enero de 2007, del Departamento de Salud y Consumo, publicada en el «Boletín Oficial de Aragón» número 15, de 5 de febrero de 2007, se convocaron dos becas de prácticas y colaboración en la gestión del Centro de Información y Documentación de la Secretaría General Técnica.

Una vez concluido el proceso de selección y de conformidad con las bases de la convocatoria y las actas de las reuniones celebradas por la Comisión de Selección han sido seleccionadas Dña Irene Pilar Muñoz Guajardo y Dña Sofía Gordo Enguita.

Dña Irene Pilar Muñoz Guajardo ha renunciado por escrito, por lo tanto, de acuerdo con lo previsto en la base 6.3 de la Orden de convocatoria procede su concesión a la persona siguiente en el orden de prelación establecido por la Comisión de Selección.

En virtud de lo expuesto y de conformidad con la normativa de la convocatoria, resuelvo:

Primerº. — Conceder las dos becas de prácticas y colaboración en la gestión del Centro de Información y Documentación de la Secretaría General Técnica a los siguientes aspirantes:

- Dña Sofía Gordo Enguita
- D. Sergio Perales Tobajas

El periodo de disfrute de dichas becas se extenderá desde la fecha de la presente Orden hasta el 31 de diciembre de 2007, pudiéndose prorrogar por un año, según lo establecido en la base 5º de la Orden de convocatoria.

Segundo. — Designar como suplentes, por orden de prelación, para el caso de renuncia, o no justificación de requisitos y méritos de los seleccionados, a los siguientes solicitantes:

- D. Carmen García Martí
- D. Miguel Ángel Pardos López
- D. M. José Jiménez Sauras

- Dña Isabel Puente Cadenas
- Dña María Casado Sagüera
- Dña María Pilar Arribas Garzón

Contra la presente Orden, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso potestativo de reposición ante la Consejera de Salud y Consumo en el plazo de un mes, o bien impugnarse directamente ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Aragón, en el plazo de dos meses, contados a partir de día siguiente de la notificación, todo ello conforme a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, modificada por la Ley 4/1999, de 13 de enero (BOE 27 noviembre 1992 y BOE 14 enero 1999) y de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa (BOE 14 julio 1998).

Zaragoza, a 9 de abril de 2007.

La Consejera de Salud y Consumo,
LUISA Mª NOENO CEAMANOS

DEPARTAMENTO DE EDUCACIÓN, CULTURA Y DEPORTE

1228 ORDEN de 26 de marzo de 2007, del Departamento de Educación, Cultura y Deporte, por la que se declara la estación nueva de ferrocarril de Camíreal (Teruel), como Bien Catalogado del Patrimonio Cultural Aragonés.

La Ley 3/1999, de 10 de marzo, del Patrimonio Cultural Aragonés, establece que los bienes que integran el Patrimonio Cultural Aragonés se clasifican en Bienes de Interés Cultural, Bienes Catalogados y Bienes Inventariados. Igualmente señala que aquellos bienes que, pese a su significación e importancia, no cumplen las condiciones propias de los Bienes de Interés Cultural, se denominarán Bienes Catalogados y serán incluidos en el Catálogo del Patrimonio Cultural Aragonés.

Por Resolución, de 4 de octubre de 2006, de la Dirección General de Patrimonio Cultural, se incoa procedimiento y se abre un periodo de información pública para la declaración de la estación nueva de ferrocarril de Camíreal (Teruel) como Bien Catalogado del Patrimonio Cultural Aragonés. Dicha Resolución fue publicada en el «Boletín Oficial de Aragón» de 3 de noviembre de 2006.

El expediente se ha tramitado conforme a lo previsto en la Ley 3/1999, de 10 de marzo, del Patrimonio Cultural Aragonés, la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, modificada por la Ley 4/1999, de 13 de enero, y el Decreto Legislativo 2/2001, de 3 de julio, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de la Administración de la Comunidad Autónoma de Aragón, notificándose las actuaciones a los interesados y acordándose la apertura de un periodo de información pública en el que no se presentaron alegaciones. Posteriormente se concedió el trámite de audiencia a los interesados en el que no hubo manifestaciones.

En consecuencia, conforme a lo dispuesto en el artículo 24 de la Ley 3/1999, de 10 de marzo, del Patrimonio Cultural Aragonés, a propuesta del Director General de Patrimonio Cultural, resuelvo:

Primerº. — Objeto.

Es objeto de la presente Orden declarar Bien Catalogado del Patrimonio Cultural Aragonés de la estación nueva de ferrocarril de Camíreal (Teruel). La descripción y delimitación del Bien se recogen en los Anexos I y II de esta Orden.

Segundo. — Régimen Jurídico.

El régimen jurídico aplicable a la estación nueva de ferroca-

rial de Caminreal (Teruel) es el previsto en el Capítulo II, del Título Segundo, de la Ley 3/1999, de 10 de marzo, del Patrimonio Cultural Aragonés, los Títulos Sexto y Séptimo de la misma, así como cuantos preceptos sean de aplicación general a los bienes integrantes del Patrimonio Cultural Aragonés.

Tercero.—Publicidad.

La presente Orden será publicada en el «Boletín Oficial de Aragón» y se notificará a los interesados y al Ayuntamiento de Caminreal (Teruel).

Asimismo, esta publicación sustituirá a la notificación personal de acuerdo con lo previsto en el artículo 59.6 de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Frente a la presente Orden, que pone fin a la vía administrativa, podrán interponerse Recurso contencioso-administrativo ante la Consejería de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón en el plazo de un mes, o Recurso Contencioso-Administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de Aragón en el plazo de dos meses.

Zaragoza a 26 de marzo de 2007.

**La Consejera de Educación, Cultura
y Deporte,**
EVA ALMUNIA BADIA

ANEXO I

**DESCRIPCION DE LA ESTACION NUEVA
DE FERROCARRIL DE CAMINREAL (TERUEL)**

La estación nueva de ferrocarril de Caminreal, proyectada por Luis Gutiérrez Soto e inaugurada en 1933, se encuadra estilísticamente dentro de un 'racionalismo ecléctico', con las connotaciones particulares de su autor y con un marcado

acento localista. El lenguaje moderno de la estación combina diversos elementos racionalistas con otros propios de la tradición local para adecuarse al lugar: paños encalados en blanco, ladrillo enjizo aragonés, teja cerámica curva, carpinterías en color verde, etc., dando al conjunto una imagen amable y sosegada. El volumen del edificio presenta un carácter marcadamente horizontal que acompaña al trazado de las vías. Se compone por un cuerpo central simétrico que tiene adosados unos anexos en ambos laterales de su eje longitudinal, y en uno de sus flancos, una torre como contrapunto a la horizontalidad. Junto a este núcleo central se dispone el edificio de usos. Las fachadas encaladas en blanco combinado con bandas horizontales de ladrillo rojizo son de un gran acierto estético y compositivo. El complejo programa es resuelto con gran destreza y destaca la investigación tipológica manifestada en la resolución de las plantas. Los accesos de los diferentes usos son independientes, de modo que no existen cruces en las circulaciones y la relación entre unos servicios y otros está completamente lograda de un modo racional. Además esta estación posee para la población de Caminreal un importante valor económico y social, ya que supuso un fuerte impulso para su desarrollo, especialmente en los años 50, y forma parte de la memoria histórica colectiva. Actualmente la estación está cerrada desde 1995, pero conserva gran parte de su autenticidad e integridad y no ha sufrido reformas importantes. Respecto de los bienes muebles integrantes del Bien hay que destacar una mesa de enclavamiento electromecánico, digna de protección.

ANEXO II
**PLANO DE DELIMITACION DE LA ESTACION
NUEVA DE FERROCARRIL DE CAMINREAL
(TERUEL)**

Figura 80. Declaración de Bien Catalogado de Caminreal.

to Administrativo Común a la notificación mediante el presente anuncio, exponiendo:

Que se dictó Resolución de fecha 26 de octubre de 2006 en aplicación de las medidas de protección de menores prevista en la Ley 12/2001, de 2 de julio de la Infancia y la Adolescencia en Aragón.

El interesado podrá conocer el contenido íntegro de la Resolución en la Dirección Provincial del Instituto Aragonés de Servicios Sociales, C/ Mariano Supervia nº 27, de Zaragoza.

Transcurridos veinte días desde la publicación de este anuncio se considerará a todos los efectos que ha sido notificado en tiempo y forma.

Zaragoza, a 27 de noviembre de 2006.— El Director Provincial. El Secretario Provincial, P.S.R. y Delegación Art. 10.3 Decreto 74/2000 («Boletín Oficial de Aragón» nº 50 DE 28-04-00) y Resolución de 10-11-03 («Boletín Oficial de Aragón» nº 139 de 19-11-03), Agustín Lanaspa Catalán.

NOTIFICACION de la Dirección Provincial del Instituto Aragonés de Servicios Sociales de Zaragoza, a D. Francisco Hernández Montes de la Resolución recogida en el expediente nº Z-64-0783-01, instruido en aplicación de las medidas de protección de menores previstas en la Ley 12/2001, de 2 de julio de la Infancia y la Adolescencia en Aragón.

Dado que no ha sido posible efectuar la notificación de la Resolución por desconocerse el domicilio para recibir notificaciones, se procede en cumplimiento de lo previsto en el art. 59 y 61 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común a la notificación mediante el presente anuncio, exponiendo:

Que se dictó Resolución de efectos 6 de noviembre de 2006 en aplicación de las medidas de protección de menores prevista en la Ley 12/2001, de 2 de julio de la Infancia y la Adolescencia en Aragón.

El interesado podrá conocer el contenido íntegro de las Resoluciones en la Dirección Provincial del Instituto Aragonés de Servicios Sociales, C/ Mariano Supervia nº 27, de Zaragoza.

Transcurridos veinte días desde la publicación de este anuncio se considerará a todos los efectos que ha sido notificado en tiempo y forma.

Zaragoza, a 27 de noviembre de 2006.— El Director Provincial. El Secretario Provincial, P.S.R. y Delegación Art. 10.3 Decreto 74/2000 («Boletín Oficial de Aragón» nº 50 DE 28-04-00) y Resolución de 10-11-03 («Boletín Oficial de Aragón» nº 139 de 19-11-03), Agustín Lanaspa Catalán.

NOTIFICACION de la Dirección Provincial del Instituto Aragonés de Servicios Sociales, a Dº Gladys Benegas Pereira de la Resolución recogida en el expediente nº Z-02-0558-01, instruida en aplicación de las medidas de protección de menores previstas en la Ley 12/2001, de 2 de julio de la Infancia y la Adolescencia en Aragón.

Dado que no ha sido posible efectuar la notificación de la Resolución por desconocerse el domicilio para recibir notificaciones, se procede en cumplimiento de lo previsto en el art. 59 y 61 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimien-

to Administrativo Común a la notificación mediante el presente anuncio, exponiendo:

Que se dictó Resolución de efectos 30 de octubre de 2006 en aplicación de las medidas de protección de menores prevista en la Ley 12/2001, de 2 de julio de la Infancia y la Adolescencia en Aragón.

El interesado podrá conocer el contenido íntegro de las Resoluciones en la Dirección Provincial del Instituto Aragonés de Servicios Sociales, C/ Mariano Supervia nº 27, de Zaragoza.

Transcurridos veinte días desde la publicación de este anuncio se considerará a todos los efectos que ha sido notificado en tiempo y forma.

Zaragoza, a 29 de noviembre de 2006.— El Director Provincial. El Secretario Provincial, P.S.R. y Delegación Art. 10.3 Decreto 74/2000 («Boletín Oficial de Aragón» nº 50 DE 28-04-00) y Resolución de 10-11-03 («Boletín Oficial de Aragón» nº 139 de 19-11-03), Agustín Lanaspa Catalán.

AYUNTAMIENTO DE ENCINACORBA (Zaragoza).

ANUNCIO del Ayuntamiento de Encinacorba, relativo a declaración de monumento de interés local.

El Ayuntamiento Pleno, en sesión ordinaria del día 10-11-2006, adoptó entre otros el Acuerdo del tenor literal siguiente:

«4º... Declaración como monumento de interés local de los edificios de la estación de ferrocarril (estación y viviendas anexas, muelle y aseos)

Visto el expediente tramitado de declaración de Monumento de Interés Local de los Edificios de la Estación de Ferrocarril (estación y viviendas anexas, muelle y aseos), y a la vista del Acuerdo emitido de la Comisión Provincial de Patrimonio Cultural de Zaragoza, por el que se acuerda Informar favorablemente la solicitud efectuada por este Ayuntamiento para la declaración de Monumento de Interés Local de los Edificios de la Estación de Ferrocarril (estación y viviendas anexas, muelle y aseos), los miembros reunidos a la sesión acuerdan por unanimidad:

Primer. Declarar Monumento de Interés Local los Edificios de la Estación de Ferrocarril (estación y viviendas anexas, muelle y aseos).

Segundo. Publicar el presente acuerdo en el «Boletín Oficial de Aragón» y notificarlo a los interesados.

Tercero. Comunicar al Director General de Patrimonio Cultural la presente declaración de Monumento de Interés Local, a efectos de su inclusión o constancia en el Catálogo General del Patrimonio Cultural Aragonés.

Cuarto. Facultar al Sr. Alcalde-Presidente para suscribir y firmar toda clase de documentos y, en general, para todo lo relacionado con este acuerdo.»

Contra el presente Acuerdo, que posee fin a la vía administrativa, puede interponer alternativamente o recurso de reposición potestativo, en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente a la recepción de esta notificación, ante el Pleno de este Ayuntamiento de Encinacorba, de conformidad con los artículos 116 y 117 de Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, o recurso contencioso-administrativo, ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo de Zaragoza, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a la recepción de la presente notificación, de conformidad con el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, de Jurisdicción Contencioso-Administrativa. Si se optara por interponer el recurso de reposición potestativo, no podría interponer recurso contencioso-administrati-

Figura 81. Anuncio Bien de Interés Local Encinacorba.