

# **PATRIMONIO FERROVIARIO ARAGONÉS. PROPUESTA PARA UNA RED DE MUSEOS ESPECIALIZADOS**

ALBERTO GARCÍA ÁLVAREZ

*Director del Programa de Identificación, Protección  
y Puesta en Valor del Patrimonio Histórico Cultural Ferroviario  
Fundación de los Ferrocarriles Españoles*

La creación de una red de museos, cada uno de ellos con una doble especialización, temática y geográfica, se entiende que puede ser el eje de la recuperación, conservación, gestión y puesta a disposición de la sociedad del rico patrimonio industrial ferroviario aragonés. Esta propuesta se inscribe en el Programa de puesta en valor del Patrimonio Histórico Cultural Ferroviario (que desarrolla la Fundación de los Ferrocarriles Españoles) y requiere el concierto de administraciones, empresas y particulares. Su materialización, junto con otras iniciativas que se desarrollan la misma materia, no sólo lograría conservar vehículos y bienes muebles, sino también muchos inmuebles, conjuntos y paisajes industriales que tienen un futuro incierto por el acelerado proceso de modernización del ferrocarril español.

Para la más completa comprensión de la problemática existente y las vías de solución propuestas, en esta ponencia se hará una referencia a las características específicas del patrimonio industrial ferroviario, incidiendo en los aspectos diferenciales con respecto a otros ámbitos materiales del patrimonio industrial y la clasificación de sus bienes; se describirá de forma general el patrimonio industrial ferroviario aragonés, con algunos ejemplos de los bienes más relevantes en la Comunidad; se formularán algunas ideas generales sobre la gestión de estos bienes y su puesta en valor; y como conclusión, se aplicará el modelo propuesto –de forma hipotética– al caso del patrimonio industrial ferroviario aragonés incluyendo la posible concreción en una red de museos especializados.



*Estación de Caminreal*

### **CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS DE PATRIMONIO INDUSTRIAL FERROVIARIO**

El reconocimiento del valor del patrimonio industrial frente a otros ámbitos patrimoniales, como el artístico, presenta dos problemas fundamentales: el derivado de la menor antigüedad de los bienes del patrimonio industrial (que a su vez es consecuencia de la relativamente reciente revolución industrial y del rápido desarrollo y cambios de la industria), así como el no ser la belleza estética el criterio definitorio de su interés.

En el campo del ferrocarril, por ejemplo, hace apenas dos décadas, los maquinistas que querían comunicarse con el centro de control debían emplear unas pértigas para conectar sus teléfonos de intemperie con la línea aérea de las comunicaciones; unos años después esta escena ya se consideraría antigua y predominaban los conectores a los conductores enterrados, a la vez que se desarrollaba el novedoso sistema de comunicación Tren-tierra y la fibra óptica. Hoy, las nuevas líneas emplean el sistema GSMR y sustituyen tanto al Tren-tierra como a los teléfonos de la banda de 450 Hz, cuyos terminales se emplearon como gran novedad cuando se inauguró el AVE y pesaban más de un kilo. En apenas 20 años ha habido cuatro generaciones de sistemas de comunicaciones ferroviarias, que, por cierto (y por poco tiempo), aún conviven en Aragón, en el recorrido ferroviario del tren regional de Jaca a Calatayud (en el que se siguen utilizando, tanto los conectores de intemperie como el GSMR).



*Rotonda y placa giratoria de la estación de Canfranc*

La rapidez en los cambios de la tecnología y el hecho de que los bienes industriales estén fabricados en serie, hace que existan cientos de ejemplares de cualquier objeto (de una serie de locomotoras, un tipo de mesa de comunicaciones, de señal mecánica, de mesa de enclavamientos, de placa giratoria) y que, por ser numerosos, y por el hecho de que aún son empleados en el trabajo cotidiano, no son generalmente valorados como susceptibles de pasar a ser considerados integrantes del patrimonio industrial. En pocos años puede producirse la desaparición completa de la serie sin que se preserve ningún ejemplar, y en ocasiones sin que siquiera se haya documentado adecuadamente. Cuando se trata de recomponer el rompecabezas para la interpretación de la historia técnica y social del ferrocarril y de su incidencia en las formas de vida de las personas, estas piezas que faltan pueden hacer más difícil el logro del resultado esperado.

El Patrimonio Histórico Cultural Ferroviario está constituido por un conjunto de elementos heterogéneos que pueden clasificarse en función de sus propiedades y utilidades. Se incluyen tres tipos de bienes muy diversos entre sí:

- Patrimonio Artístico Ferroviario: lo integrarían aquellos cuya dimensión es estética; con cualidades físicas diferenciadoras (como formas puras, belleza, arte, arquitectura etc.). En el caso del ferrocarril serían aquellos elementos artísticos que tienen alguna relación con el medio ferroviario, como puedan ser esculturas y pinturas (muebles) ubicadas en recintos

ferroviarios, o edificios de valor arquitectónico ligados al ferrocarril, pero no necesariamente al proceso industrial y de servicio ferroviario (inmuebles).

- Patrimonio Industrial Ferroviario: integrado por aquellos elementos que están relacionados con la actividad empresarial o industrial (vehículos, edificios, objetos, modos de producción, estilos de vida, etc.)
- Patrimonio Documental Ferroviario: integrado por fondos documentales y bibliográficos.

Se hace evidente que el Patrimonio Histórico Cultural Ferroviario abarca no sólo una gama amplia y variada de elementos, sino además, como sostiene la Dirección de Documentación y Archivo Histórico Ferroviario (2004), “también es patrimonio ferroviario la cultura del trabajo, la transmisión oral, el legado territorial que las instalaciones ferroviarias han modificado en el tiempo, el conocimiento científico o técnico o los modos de gestión empresarial”.

Por su naturaleza, los bienes del Patrimonio Industrial Ferroviario (PIF) pueden clasificarse en varios grupos:

- Vehículos: son los más característicos bienes muebles integrantes del PIF. En este subgrupo pueden distinguirse locomotoras, vehículos para trenes de viajeros, mercancías y de infraestructura.
- Otros bienes muebles de uso ferroviario: pueden incluirse en este subgrupo, por ejemplo, muebles de estaciones, de talleres, herramientas de todo tipo, uniformes, pequeño material, teléfonos, etc.
- Piezas: incluyendo como tales las que forman o han formado parte de unos bienes muebles, o incluso inmuebles, que han sido separados de ellos y que han logrado una autonomía propia (así, un reloj de una estación, el pupitre de una locomotora, un pantógrafo, un aislador de catenaria, etc.)
- Bienes inmuebles: edificios y grupos de edificios ferroviarios. Se pueden mencionar las estaciones, tanto de viajeros como de mercancías, talleres y depósitos, y otros edificios.
- Instalaciones específicamente ferroviarias: placas giratorias, aguadas, cargadores de fuelóleo, depósitos de combustible y otras instalaciones auxiliares de los trenes.
- La infraestructura (plataformas, puentes, túneles), la vía y sus elementos constitutivos y las instalaciones fijas asociadas a la línea ferroviaria (catenaria, señalización comunicaciones).

- Conjuntos: con frecuencia el valor no procede de un bien concreto y aislado, sino de un conjunto de bienes, que normalmente estará integrado por muebles e inmuebles (así, un museo, un poblado ferroviario, los edificios e instalaciones en el entorno de una estación, una pequeña línea ferroviaria, etc.) que presentan unas señas de identidad propias, siendo su valor mayor que de las partes aisladamente consideradas. Algunos conjuntos, por su especial relación con el territorio podrían calificarse como “paisajes” o “itinerarios industriales”.

En relación con la identificación de un concreto bien como integrante del PIF, se plantean diversos problemas. Tres de los más relevantes se refieren:

- Uno, a los bienes producidos en serie y de los que existen numerosos ejemplares (¿Cuántos y cuáles conservar?).
- Otro, a la posible inclusión de grupos o conjuntos de bienes (además de, o en vez de, los bienes individualmente considerados) así como a las piezas integrantes de un bien (en vez de, o además del, bien en sí mismo).
- Por otra parte, es preciso abordar la cuestión de los bienes que a lo largo de su vida han sido reformados o modificados (¿Cómo hay que conservarlos?).

Estas dificultades específicas relacionadas con el Patrimonio Industrial son consecuencia, como señala Eusebi Casanelles, de que “el objeto técnico presenta dos características que lo diferencian de la mayoría de elementos patrimoniales del período preindustrial: está formado por piezas intercambiables y está producido en serie”. A ellas es preciso dar respuesta concreta para la adecuada conservación de los bienes y conjuntos de interés.

## **EL PATRIMONIO INDUSTRIAL FERROVIARIO ARAGONÉS**

El ferrocarril ha tenido una importante y variada presencia en Aragón, tanto para servir a su población y a sus propios emplazamientos mineros e industriales, como por la posición geográfica de la Comunidad Autónoma, que se sitúa en una encrucijada de caminos y en el eje de las líneas ferroviarias de Madrid a Barcelona y del País Vasco a Valencia, además de la aportación de su situación fronteriza con Francia.

El amplio y valioso patrimonio industrial ferroviario aragonés (que está siendo minuciosamente inventariado por la Universidad de Zaragoza por encargo de la DGA) está disperso por los trazados ferroviarios, entre los que puede encontrarse una variada representación de todas las tipologías y orígenes.



*Señal avanzada de Cariñena*



*Mesa de enclavamiento de Cariñena*

Así, y si se ordena por ancho de vía y compañías de procedencia, por lo que se refiere a las líneas de ancho de vía normal español, hay líneas procedentes de MZA (Madrid a Barcelona), de la Compañía del Norte (Zaragoza a Barcelona por Lérida, Zaragoza a Alsasua, Zuera a Turuñana, Tardienta a Huesca, Huesca a Jaca y Jaca a Canfranc), del Central de Aragón (Calatayud a Valencia) y la línea independiente de Puebla de Híjar a Tortosa, así como las más modernas líneas de Calatayud a Soria y de Caminreal a Zaragoza, que son de las pocas líneas ferroviarias construidas ya bien entrado el siglo XX y que por ello tienen unas características muy diferentes a las líneas clásicas.

Aragón cuenta, además, con una de las pocas líneas de vía ancha de propiedad particular que es la de Andorra a Escatrón que aún hoy se emplea parcialmente para llevar carbón a la central de Andorra. En lo que se refiere a los ramales de vía ancha pueden citarse los de Selgua a Barbastro, de Tudela a Tarazona (éste fue de vía estrecha y luego de vía ancha antes de cerrarse) y el singular ramal militar de San Gregorio. Por lo que se refiere a la vía estrecha, también los ferrocarriles aragoneses han sido numerosos, como los mineros de Utrillas y Ojos Negros o las líneas rurales de Sábada a Gallur, y Cortes a Borja.

Renfe (1941-2004) dejó su impronta con líneas como la de Santa Eulalia a Montiel, o la estación de Zaragoza El Portillo y las remodelaciones ferroviarias de Zaragoza en los años 70. El GIF (1996-2004) construyó la línea de alta velocidad de Madrid a Barcelona a su paso por Aragón, a caballo entre siglo XX y el XXI, y nuevamente remodeló el entorno de la capital aragonesa, dejando la magnífica

estación nueva de Zaragoza Delicias, recuperando la antigua del Central de Aragón en el mismo emplazamiento y construyendo obras singulares como el puente nuevo sobre el Ebro en Pina o el más largo viaducto de España en Calatayud sobre el Jalón. Y por completar el panorama de las líneas ferroviarias aragonesas debe recordarse también la red de tranvías de Zaragoza.

En lo que se refiere al material móvil, sin que pueda ser calificado de estrictamente aragonés, por la comunidad han circulado en diversas épocas la práctica totalidad de los tipos de locomotoras y trenes; y más en concreto pueden considerarse más arraigados los vehículos construidos para líneas específicas de Aragón, como pudieran ser los de Andorra a Escatrón (último reducto del servicio regular de las máquinas de vapor en España), las de Utrillas y los que salieron de la antigua fábrica de Carde y Escoriaza, hoy CAF.

Esta diversidad de redes y de vehículos nos ha dejado numerosas muestras del patrimonio industrial ferroviario, con diverso valor, entre las que cabe destacar los conjuntos de Caminreal y Canfranc; los edificios de Calatayud o Teruel; el importante sistema de señalización de la línea de Caminreal a Zaragoza (destacando los enclavamientos y señales de Cariñena); los vestigios de los sistemas de comunicación y señalización de la línea de Huesca a Jaca; el túnel de Somport; los puentes ferroviarios sobre el Ebro; las “estrellas” de la Compañía del Norte que aún se pueden ver en la estación de Zuera y en algunos cerramientos de Zaragoza a Castejón; las traviesas metálicas únicas del Central de Aragón y hasta el paisaje natural (con curiosidad astronómica incluida) del túnel de Valdealgofa.

## **LA GESTIÓN Y PUESTA EN VALOR DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL FERROVIARIO**

La variedad de naturaleza y tipología, y la dispersión de los bienes que integran el Patrimonio Industrial Ferroviario, plantea una problemática compleja y específica para su conservación y puesta en valor.

En el caso español, el liderazgo de la recuperación y gestión del Patrimonio industrial ferroviario está siendo asumido por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) que es una entidad cultural que tiene entre sus objetivos promover el transporte por ferrocarril mediante actividades culturales, cursos, gestión de museos, edición de la revista *Vía Libre*, realización de estudios, mantenimiento del archivo y biblioteca, entre otras acciones. El Patronato de la FFE está constituido por Renfe, Adif, Feve, FGC, SFM, Metro de Madrid, Cemafe, Euskotren, FGV, TMB y Seopan.



La Fundación, en cumplimiento de sus objetivos estatutarios, ha diseñado y puesto en marcha el Plan de identificación, protección y puesta en valor del Patrimonio Histórico Cultural Ferroviario, que se articula en dos programas concretos: Programa de Identificación y Protección del PHCF y Programa de Puesta en Valor del PHCF.

A través del Programa de Puesta en Valor se promueve la utilización de este patrimonio para los fines que le son propios en orden a dar a conocer la realidad sociocultural y tecnológica del ferrocarril, y las formas de vida y de trabajo de las personas que lo han utilizado en el pasado. Tiene por objetivo la protección y preservación útil del mismo a través de diferentes “productos culturales”.

Los productos ligados específicamente al Programa de Puesta en Valor son:

- Museos y colecciones del ferrocarril: se incluyen todos aquellos centros (Museos, Centros de Interpretación, exposición, colecciones...) que, de forma permanente o temporal, divulgan y explican la cultura y la historia ferroviaria, promocionan el modo de transporte ferroviario y dan a conocer a la sociedad sus peculiaridades y ventajas, a la vez que contribuyen a poner en valor inmuebles de interés y a potenciar el territorio a través del turismo cultural. Estos museos utilizan el Patrimonio Industrial como un recurso fundamental.
- Ecoraíl: engloba aquellas actividades cuyo atractivo principal sea el empleo de las líneas ferroviarias para la circulación por la vía de vehículos ligeros, diferentes de trenes, que permitan realizar una cierta actividad deportiva o de aventura sobre la propia vía. Estos vehículos pueden ser los basados en ciclorraíles, dresinas, vagonetas, etc., tanto de tracción humana como motorizados.
- Estaciones con encanto: encuadran aquellos establecimientos hosteleros (hoteles, casas rurales o restaurantes) ubicados en estaciones, edificios o vehículos ferroviarios, que pueden formar parte o no del PHCF e incluir bienes complementarios del mismo, y que realizan una función de difundir aspectos de la cultura ferroviaria.
- Vías Verdes (programa ya en marcha, gestionado por un departamento específico dentro de la Fundación): se trata de antiguos trazados ferroviarios acondicionados para ser recorridos por viajeros, tanto realizando cicloturismo como caminando, que incluyen a lo largo del recorrido elementos que forman parte del patrimonio ferroviario, o realizan actividades de difusión del mismo, favoreciendo así su puesta en valor.





*Vagón “Foudre” empleado para el transporte de vino y restaurado en Cariñena*

- Trenes Turísticos/Históricos: trenes que realizan recorridos turísticos de interés y que tienen algún tipo de conexión con el Patrimonio Histórico Cultural Ferroviario, cuya denominación y categoría variará en función del tipo de material utilizado.

La Fundación gestiona directamente: los Museos del Ferrocarril de Madrid y de Vilanova i la Geltrú (este último forma parte además del sistema de Museos de la Ciencia y de la Técnica de Catalunya), pero estima como una política necesaria para puesta en valor del patrimonio la existencia de otros centros y explotaciones, ubicados en todo el territorio nacional y gestionados por terceros, por varias razones:

- El sistema ferroviario público estatal (articulado por la FFE en lo que se refiere a la protección del PIF) no dispone de recursos económicos, ni humanos, ni espacio físico para realizar, en exclusiva, la puesta en valor de este patrimonio.
- Existen administraciones y grupos locales o especializados con posibilidad de conseguir recursos, y con los conocimientos necesarios para contribuir a la puesta en valor del PIF.
- Una parte importante del PIF está constituida por inmuebles que no se pueden o deben trasladar.
- La amplia cobertura geográfica del ferrocarril (y su correspondiente responsabilidad social) sugiere un sistema descentralizado de puesta en valor del patrimonio, lo que además permite valorar los elementos locales diferenciales.
- La amplitud de campos abarcados por el ferrocarril sugiere que sus elementos patrimoniales puedan servir también en Museos y Centros de interpretación de otras materias (minería, emigración, locales o regionales, ciencia y técnica, etc.).

La existencia de multiplicidad de Centros que pueden ser gestionados y financiados de forma diversa, perseguir objetivos distintos y, en fin, responder a criterios varios, plantea un potencial problema en cuanto a la posible falta de coherencia en el discurso de difusión, repitiéndose elementos y faltando otros, y obteniéndose en su conjunto el resultado menos valioso que el que podría obtenerse con el mismo nivel de recursos y un mayor nivel de coordinación.

Por ello, la FFE se plantea crear un sistema de centros asociados al Programa de Puesta en Valor del Patrimonio Histórico Cultural Ferroviario.

Los centros asociados a este programa (e integrantes, por lo tanto, del sistema) serían organismos y/o instituciones públicos y privados que tengan competencia, capacidad e interés en conservar, poner en valor, dar a conocer y recuperar el Patrimonio Industrial Ferroviario, estableciendo de este modo un entramado de colaboración entre instituciones interesadas en el intercambio, cuidado y puesta en valor de los diferentes bienes patrimoniales ferroviarios. Dicho programa será el encargado de articular el sistema, ofreciendo desde la FFE asesoría profesional, soporte técnico y legal; facilitando las gestiones entre las diferentes instituciones, haciendo posible el intercambio de bienes, procurando la tramitación de préstamos y depósitos de los mismos; promoviendo actividades conjuntas de formación y capacitación etc.

Un criterio fundamental de organización es la especialización de cada uno de los centros. Así, con independencia de que cada uno pueda contar con sus propias colecciones de pequeño material (gorras, faroles, banderines, billetes, compostores), y dando por supuesto que cada uno tendrá normalmente una especialización en la difusión de la historia y peculiaridades del ferrocarril en su entorno más próximo, es decir una especialización geográfica; es deseable fomentar en los centros una especialización temática, de manera que puedan recibir bienes del PIF de una determinada materia y explicarla con la suficiente profundidad, alcanzando un nivel de detalle que resulta imposible lograr en cada tema en los museos generales, que a su vez tendrían la función fundamental de integrar el conjunto del sistema ferroviario y orientar técnica e históricamente la labor de los museos y colecciones asociados.

La existencia de diversos (y quizá muy numerosos) centros asociados al programa en cada uno de los productos, asegura a través de los convenios de asociación al Programa de Puesta en Valor del PIF, ventajas tanto para los asociados como para el conjunto del sistema. Pero además, se prevén dos posibilidades de coordinación: una entre los centros de un mismo producto, a través de lo que se denominará “comité de pilotaje del producto”; otra zonal, a través de la red regional de centros de puesta en valor.

Dentro del *Programa de Puesta en Valor del Patrimonio Histórico Cultural Ferroviario*, y en concreto en el producto “Museos y colecciones del Ferrocarril”, uno de los criterios de organización es la especialización de cada uno de los centros. De esta forma, con independencia de que cada uno pueda contar con sus propias colecciones de pequeño material (gorras, faroles, banderines, billetes, compostores...), y dando por supuesto que cada uno tendrá normalmente una especialización en la difusión de la historia y peculiaridades del ferrocarril en su entorno más próximo, es deseable fomentar en los centros, además, una especialización temática, de manera que puedan recibir bienes del PHCF de una determinada materia y explicarla con la suficiente profundidad. Alcanzará con ello un nivel de detalle que resulta imposible alcanzar en cada materia en los museos generales, que a su vez tendrían la función fundamental de integrar el conjunto del sistema ferroviario y orientar técnica e históricamente la labor de los museos y colecciones asociados.

La puesta en valor de los bienes y conjuntos del PHCF es la forma en que están a disposición de la sociedad: o bien para que pueda conocerse el bien, sus características, peculiaridades y su historia... disfrutar el conocimiento que transmite el bien; o bien como recurso que (junto con otros) ayude a explicar la historia, la realidad y la técnica del ferrocarril (por ejemplo en un museo) o a complementar

actividades de ocio o turísticas que permitan conservar y proteger el bien, y en su caso recuperarlo, aportando valor al territorio en que se encuentra.

Es imprescindible la especialización de los centros para llegar a conseguir que el conjunto de todos permita obtener un discurso coherente y completo de la historia ferroviaria; en concreto la suma de todas las secciones geográficas y de todas las secciones temáticas deben suponer una visión del conjunto del Patrimonio Histórico Ferroviario.

A través de “franquicias culturales” se puede desarrollar un sistema de museos con gestión descentralizada y especialización, con una estructura común y la posibilidad de la cooperación intermuseística, tanto a nivel nacional como zonal. En cada uno de ellos existirá, como mínimo, una sección geográfica, y una sección temática, además de los servicios comunes.

### **RED DE MUSEOS COMO DEL EJE DE LA PUESTA EN VALOR DE PATRIMONIO INDUSTRIAL FERROVIARIO DE ARAGÓN**

En el caso concreto del Patrimonio Histórico Cultural Ferroviario existente en la Comunidad Autónoma de Aragón, un esquema posible del sistema de centros asociados y productos culturales debería considerar en cada posible ubicación factores como la propia existencia del Patrimonio Industrial Ferroviario inmueble, las noticias de iniciativas de recuperación y la disponibilidad de terrenos o locales con pocos usos alternativos (la localización de estos elementos no implica que estén disponibles, ni supone compromiso sobre su cesión, lo que se deberá consultar en cada caso con el propietario, normalmente ADIF).

Dentro de los productos culturales, en esta Comunidad podemos imaginar como un posible esquema de centros integrantes del sistema futuro:

- Estaciones con encanto:
  - La Parada del Compte, casa rural situada en la antigua estación de ferrocarril de La Torre del Compte. Línea de Tortosa a Puebla de Híjar, provincia de Teruel. Se podría mejorar:
  - Creación de posibles casas rurales en las estaciones en Caparrates o Mora de Rubielos (Teruel).
  - Creación de Centro de Turismo Rural ferroviario en la zona de Ayerbe.
- Vías Verdes como la que funciona en la línea de Tudela a Tarazona o la del ferrocarril de Sierra Menera (parcialmente terminada) y la línea de Tortosa a Puebla de Híjar (en obras).

- Puntos visitables (con pedestales informativos y audioguías MP3 descargables).
  - Calatayud: depósitos de agua, grúas hidráulicas, tren TER, la estación de Calatayud-Jalón (de la antigua Compañía MZA) y la exposición ferroviaria de los Amigos del Ferrocarril.
  - Puerto Escandón: estación característica de la línea Central de Aragón, donde se han conservado señales mecánicas, postes de comunicación, palancas de enclavamiento, el reloj y la campana. También aún perduran vestigios de la antigua estación del ferrocarril de Sierra Menera.
- Ecoraíl: por las condiciones de circulación y la belleza del paisaje, se podría proyectar un Ecoraíl, si se mantuviera la infraestructura ferroviaria en el tramo comprendido entre los km 4 y 27 de la línea de Santa Eulalia a Montiel (Teruel).
- Posibles museos y colecciones del ferrocarril
  - Algún lugar de la línea de Canfranc (Huesca) con especialización geográfica en las líneas de Tardienta a Huesca, Huesca a Jaca, paso de Canfranc y túnel internacional y Zuera a Gurrea. La especialización temática podría ser trenes y coches de “La Belle Époque” (Orient Express, Wagon-Lits...) y evolución de los coches de viajeros, ya que en Aragón se conserva una importante muestra de estos vehículos.
  - Andorra (Teruel) con especialización geográfica en el tramo de la línea (MZA) de Madrid a Barcelona (Zaragoza a Fayón) y Ferrocarril de Andorra Escatrón. La especialización temática posible sería: Trenes mineros o trenes de carbón.
  - Caminreal (Teruel) con especialización geográfica: tramos de Calatayud a Caminreal y Calatayud a Teruel, y especialización temática a determinar.
  - Cariñena (Zaragoza) con especialización geográfica: línea de Caminreal a Zaragoza y sus edificios. Especialización temática: enclavamientos y señalización ferroviaria y transporte de vino por ferrocarril.
  - Tarazona (Zaragoza) con especialización geográfica: ferrocarril de Tudela a Tarazona y líneas de vía estrecha afluentes del corredor del Ebro. Especialización temática: a determinar.
  - Casetas (ventaja: aprovechamiento de la nave actual. Posible incompatibilidad con aparcamiento de Cercanías). Especialización geográfica: el

ferrocarril del Ebro, las compañías Norte y MZA. Especialización temática: a determinar. Se podría tratar el tema de los trenes autopropulsados y los servicios regionales.

Todos estos constituyen ejemplos hipotéticos de posibles emplazamientos y especializaciones formando una red que permita recuperar y conservar este rico Patrimonio industrial ferroviario.