

UNIVERSIDAD DE MÁLAGA
FACULTAD DE TURISMO



TRABAJO FIN DE MÁSTER

MÁSTER UNIVERSITARIO EN
DIRECCIÓN Y PLANIFICACIÓN
DEL TURISMO

ESTRATEGIAS DE CONVERSIÓN
DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL
FERROVIARIO DE BOBADILLA
ESTACIÓN, MUNICIPIO DE
ANTEQUERA, EN RECURSO
TURÍSTICO.

MARCO ANTONIO SOTO RUMICHE

MÁLAGA, 2020



FACULTAD DE TURISMO

**MÁSTER EN DIRECCIÓN Y PLANIFICACIÓN DEL
TURISMO**

TRABAJO FIN DE MÁSTER

**ESTRATEGIAS DE CONVERSIÓN DEL
PATRIMONIO INDUSTRIAL FERROVIARIO DE
BOBADILLA ESTACIÓN, MUNICIPIO DE
ANTEQUERA, EN RECURSO TURÍSTICO.**

**INDUSTRIAL RAILWAY HERITAGE CONVERTING
STRATEGIES OF BOBADILLA RAILWAY STATION
INTO TOURISTIC RESOURCES**

Realizado por
Marco Antonio Soto Rumiche

Fdo.:

Tutorizado por
Dr. Francisco Rodríguez Marín

Fdo.:

MÁSTER EN DIRECCIÓN Y PLANIFICACIÓN DEL TURISMO

En el día de la fecha, se ha reunido el tribunal evaluador para juzgar el trabajo fin de máster titulado:

ESTRATEGIAS DE CONVERSIÓN DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL FERROVIARIO DE BOBADILLA ESTACIÓN, MUNICIPIO DE ANTEQUERA, EN RECURSO TURÍSTICO

Del alumno/a D. Marco Antonio Soto Rumiche

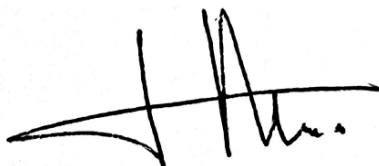
Dirigido por D. Francisco Rodríguez Marín

Y PARA QUE CONSTE, ES FIRMADA POR LA/EL SECRETARIA/O.

Málaga, a 23 de septiembre de 2020

La/el Secretaria/o

Fdo.:

A handwritten signature in black ink, consisting of several vertical strokes and a horizontal line, appearing to be the signature of the secretary.

MÁSTER EN DIRECCIÓN Y PLANIFICACIÓN DEL TURISMO

D. Marco Antonio Soto Rumiche, con NIE Y7683272-K, estudiante del Master Universitario en Dirección y Planificación del Turismo, de la Universidad de Málaga.

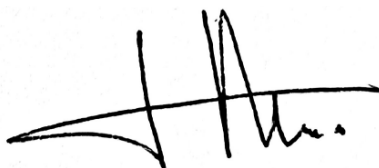
DECLARA QUE:

El Trabajo Fin de Máster denominado: ESTRATEGIAS DE CONVERSIÓN DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL FERROVIARIO DE BOBADILLA ESTACIÓN, MUNICIPIO DE ANTEQUERA, EN RECURSO TURÍSTICO.

Es de mi autoría y es original, no habiendo sido presentado anteriormente por ningún autor ni en parte ni en su totalidad y que todas las fuentes utilizadas (ideas, citas textuales, etc.) tomadas de alguna página web o de un autor o autora para su realización han sido debidamente citadas en el mismo.

Para que así conste, firmo la presente declaración en Málaga a 23 de septiembre de 2020.

Fdo.:



Resumen

La necesidad de conservar el patrimonio industrial de Bobadilla Estación, ha conducido a esta a la elaboración de este presente trabajo, que consiste en la implementación de diversos productos turísticos entorno a los valores simbólicos, arquitectónicos y culturales que aún perduran en Bobadilla Estación, y que configuran el paisaje cultural de dicho poblado ferroviario, perteneciente al municipio de Antequera, provincia de Málaga.

El proyecto estará diseñado como un producto turístico cultural, enfocado a la demanda generada por el incremento de este tipo de turistas que visitan Andalucía, y en especial Málaga, ofreciendo una nueva oferta complementaria a los destinos turísticos ya posicionados, como lo son El Caminito del Rey y El Chorro.

Además, a través de estas propuestas, se espera generar un mayor impacto de concientización y sensibilización hacia los recintos históricos industriales, los cuales, han sufrido una indiferencia, y hasta una cierta pérdida de interés a causa del desconocimiento de su valor simbólico por parte de la población, perdiendo protagonismo ante el patrimonio de mayor antigüedad.

Palabras clave: Patrimonio industrial, Bobadilla Estación, revalorización, turismo cultural.

Abstract

The need to preserve the industrial heritage of Bobadilla Railway Station has led to the preparation of this work, which consists of the implementation of various tourist products around the symbolic, architectural and cultural values that still remain in Bobadilla Railway Station, and that make up the cultural landscape of this railway town, which belongs to the municipality of Antequera, province of Malaga.

The project will be designed as a cultural tourism product, focused on the demand generated by the increase in this type of tourists visiting Andalusia, and especially Malaga, offering a new complementary offer to the already positioned tourist destinations, such as El Caminito del Rey and El Chorro.

Furthermore, through these proposals, it is hoped to generate a greater impact in terms of awareness and sensitization towards historic industrial sites, which have suffered from indifference and even a certain loss of interest due to the population's lack of knowledge of their symbolic value, losing their importance in the face of the older heritage.

Keywords: Industrial heritage, Bobadilla Railway Station, revaluation, cultural tourism.

Índice

1	Introducción	1
2	Análisis del territorio y del bien patrimonial	3
2.1.	Contextualización histórica del ferrocarril en España	3
2.1.1.	Contextualización histórica del ferrocarril en el ámbito andaluz....	17
2.2.	Poblados ferroviarios de Andalucía	23
2.3.	Origen e historia de Bobadilla Estación	26
2.4.	Bobadilla Estación, elementos contextuales	31
2.4.1.	Contextualización territorial.....	31
2.4.2.	Contextualización socio-económica.....	32
2.4.3.	Planta turística.....	32
2.5.	Patrimonio Industrial	33
2.5.1.	Patrimonio industrial de Andalucía	36
2.5.2.	Patrimonio Industrial Bobadilla Estación	38
2.6.	Marco normativo	42
2.7.	Análisis de la unidad gestora	42
2.8.	Diagnóstico	45
2.8.1.	Análisis DAFO del Patrimonio Ferroviario de Bobadilla Estación ..	45
2.8.2.	Diagnóstico	47
3	Perfil de la propuesta	50
3.1.	Propuesta de uso y aprovechamiento del Patrimonio Industrial Ferroviario de Bobadilla	50

3.2. Finalidad, objetivos y estrategias	53
3.3. Beneficiarios	61
3.4. Público objetivo.....	61
3.5. Modelo de gestión	62
3.5.1. Funciones	64
4 Producción del proyecto	66
4.1. Intervención y reutilización de los bienes patrimoniales.	66
4.1.1. Proyecto hotel rural.....	67
4.1.2. Restaurante y Cafetería - cultural con encanto.....	69
4.1.3. Tren con encanto	69
4.1.4. Itinerario interpretativo	71
4.1.5. Señalética y cartelería	76
4.1.6. Propuesta en la implementación de la señalización turística con códigos QR.	77
4.2. Plan de comunicación	81
4.2.1. Creación de la marca Bobadilla Estación.....	81
4.2.2. Plan de difusión.....	81
4.3. Estudio de viabilidad del desarrollo producto turístico de Bobadilla Estación.	85
5 Conclusiones	87
6 Referencias	89

1

Introducción

La Entidad Autónoma de Bobadilla Estación, perteneciente al municipio de Antequera, provincia de Málaga, posee un legado patrimonial industrial interesante, cuyos vestigios dan testimonio de la relevancia e importancia en la industria ferroviaria, a mediados del siglo XIX y XX, llegando a ser considerado el nudo ferroviario más importante de Andalucía, y también, conocido por los ferroviarios, como la estrella, cuya forma se debe a las conexiones que unificaba las capitales de las provincias de Granada, Sevilla, Algeciras y Málaga.

La introducción de las actividades ferroviarias y la implementación de la estación en Bobadilla, fue el factor determinante en la constitución de un poblado, siendo una de las muestras de “poblado ferroviario puro” que aún perduran en la región. Además, tal incursión de dichas actividades, han ocasionado diversas transformaciones que el poblado ferroviario ha experimentado a lo largo del tiempo, tanto en lo social, económico y urbanístico, en la cual, la ciudad se moldeaba entorno a las exigencias que dichas actividades demandaban.

Cabe mencionar, que dicha importancia también se ha visto reflejada al ser escogida como sede de las operaciones de las entidades ferroviarias, tales como *The Algeciras-Gibraltar Railway Limited (1892)* y de la *Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1913)*, y por último, instala sus bases operativas RENFE en 1941.

Sin embargo, tal riqueza a valorar, también lo conforma la memoria colectiva que aún perduran en la comunidad de Bobadilla Estación, los cuales, conservan las tradiciones orales de sus antepasados que han tenido un vínculo laboral con las actividades ferroviarias, ocasionando un sentimiento de compromiso hacia su conservación y su difusión.

Este trabajo propondrá la revalorización de los monumentos industriales que la Entidad Local Autónoma de Bobadilla Estación posee, a través de su conversión como un producto turístico y la recreación como actividades de ocio.

A partir de lo manifestado, en el primer apartado, se hace referencia a la investigación realizada entorno a los elementos contextuales que configuran la realidad actual de Bobadilla Estación.

El segundo apartado consiste en el perfil de la propuesta, abarcando el planteamiento del proyecto, así como identificando la finalidad y los objetivos que se pretenden alcanzar. Asimismo, el estudio y análisis de los beneficiarios y del público objetivo que va destinado esta propuesta.

Por último, en el tercer apartado, se detallará el desarrollo de la propuesta, así como las estrategias de posicionamiento en el mercado turístico de Andalucía.

2

Análisis del territorio y del bien patrimonial

2.1. Contextualización histórica del ferrocarril en España

La historiografía, entorno a la época de la industrialización en España, sitúa su inicio en la década de los 30 del siglo XIX, considerado como una incorporación tardía, a diferencia de otros estados. Inglaterra, fue pionera en el proceso de la industrialización, disponía una red de 11.000 kilómetros, Francia tenía 3.000 y Alemania, 6.000. Tal como menciona Nadal (1975, p. 86), es en aquella década donde se alcanza el apogeo de la industrialización hispánica, mediante la aplicación de la energía de vapor a la industria de consumo y los procedimientos siderúrgicos modernos.

	Primer FC	Primeros 1.000 km	Hasta 5.000 km	Hasta 10.000 km	Años para 5.000 km	Años para 10.000 km
Gran Bretaña	1825	1838	1847	1851	22	26
Francia	1828	1846	1855	1864	27	36
Alemania	1835	1843	1849	1859	14	24
Austria-Hungría	1837	1847	1869	1875	32	38
Rusia	1838	1851	1867	1870	29	32
Italia	1839	1854	1867	1883	28	44
España	1848	1860	1869	1894	21	46

Tabla 1. El inicio y desarrollo ferroviario en Europa. Fuente: Cuadro extraído en el libro de Mitchell (1992), citado en Cuellar (2007:4)

Cabe resaltar que, previamente a aquella época, hubo intentos de implementar una vía férrea, siendo el primero en 1829. Tal como lo menciona Comas (2011, p. 4) es en aquella época en la que se solicitó la concesión para la construcción de un carril de hierro, cuya intención era unir Jerez al muelle del Portal del río Guadalete.

El avance de un sistema industrial, va en sinergia con la introducción de una logística de transporte, pieza clave en la revolución industrial, cuyas líneas de transporte oficialmente entraron en funcionamiento en 1837, siendo construida en Cuba, uniendo las *líneas La Habana – Guines*. Para Cuéllar (2007, p. 3) este hecho posicionó a España en el séptimo país del mundo y el primero en Latinoamérica en contar con un ferrocarril.

Para el autor Cuellar (2007), el retraso en la implementación de una vía férrea, en la península, se debieron a la escasa confianza que generaba la normativa impuesta por los primeros gobiernos isabelinos, ocasionando un estancamiento en las concesiones. También ha de considerarse las guerras que se gestaron tras la muerte de Fernando VII, que supuso la Primera Guerra Carlista, iniciada en 1833 y concluida en 1839, ocasionando un clima de inestabilidad en la inversión que se requería para llevar a cabo los planes en la infraestructura ferroviaria.

El inicio de los procesos de la implementación de la vía férrea, en la península, se inicia bajo el pedido de la licitación solicitada por José María Roca, en 1843, cuya solicitud se concretó en 1848, con la apertura del trazado férreo entre Barcelona y Matáro. Posteriormente, se apertura a segunda línea entre Madrid y Aranjuez, siendo la fecha oficial de su inauguración el 7 de febrero de 1851 (Luís, 2002).



Imagen 1. Medallas conmemorativas en alusión a la primera línea férrea establecida desde Barcelona a Mataró. Fuente: Catálogo “El arte del grabado y el Ferrocarril del siglo XIX al XXI”. Recuperado de: <https://bit.ly/2xEodqv>

Sin embargo, aquel avance debería tener un marco normativo que dé un orden a aquel nuevo transporte que se estaba implementando en España. Ante esto, el *Informe Subercase*, será esencial en la primera normativa que el estado realizará.

El *Informe Subercase*¹, fue un estudio minucioso encargado por los ingenieros Juan Subercase (inspector general), Calixto Santacruz (ingeniero primero) y José Subercase (ingeniero). El documento data de 1844, y marca las directrices del futuro del ferrocarril en España. Cuéllar (2007) afirma: “*De aquí partirían buena parte de las decisiones que, en materia de concesiones y explotación de las líneas abiertas al tráfico, la creación de un ancho de vía uniforme para todo el país y otras cuestiones de interés*” (p.4).

En tal informe, se establecerán las medidas estándares de las vías que se instaurarán en la península, siendo la medida de 6 pies, cuya decisión diferenciarán las vías férreas españolas con las medidas establecidas en los países aledaños, trayendo consigo, problemas a futuro, a la hora de unificar las vías con el espacio europeo. Como hace mención Cuellar (2007, p. 9), tal decisión se sustentaba en la necesidad de incrementar el tamaño de las calderas

¹ Para acceder al contenido del informe Subercase. Gaceta de Madrid, 21 de enero de 1845, véase en: <https://web.archive.org/web/20100602093933/http://www.docutren.com/archivos/documentos/subercase.pdf>

de las locomotoras de vapor, para así obtener mayor potencia y permitir una mayor eficiencia, como respuesta a la complicada orografía de España.

Cabe mencionar, que tal informe fue la base para el gobierno en la redacción de la Real Orden del 31 de aquel año, siendo el primer marco legítimo hecho en materia ferroviaria que se aplica en España. En palabras de Olmedo (2001): *“reguló los requisitos generales para la concesión de líneas a construir y explotar mediante la aprobación de un pliego de condiciones generales y un modelo de tarifa”* (p.4).

A mediados del siglo XIX, en la década de los 50, se vio la necesidad de regularizar las concesiones e indicar el establecimiento de las vías férreas que se pretendían gestionar. Ante esto, surge la necesidad de la creación de una Ley General, que marque los parámetros de dichas acciones. Tales intentos de redacción demoraron 10 años en realizarse, llevándose consigo una Ley Provisional, realizada el 20 de febrero de 1850, mediante la cual se autoriza al Gobierno *“hacer o rectificar concesiones provisionales”* (Olmedo, 2001).

Siendo en el mes de noviembre de 1854 cuando, mediante la resolución, Francisco de Luxán, Ministro de Fomento del Gobierno, presentó la *Ley General de Ferrocarriles*, siendo aprobada el 3 de junio de 1855. Para Olmedo (2001, p. 4), tal Ley se apartaba de los estudios que la precedían, como es el caso del Informe Subercase. *“Con esta Ley se dio una mayor intervención del Estado en la construcción y explotación de los ferrocarriles, así como en lo que se refiere a las ayudas a aportar a las empresas concesionarias”*. (p.5).

Posteriormente, a 8 meses de promulgación de la Ley de 1855, se aprueba, por un Real Decreto de 15 de febrero 1856, la *Instrucción para el cumplimiento de la Ley General de Ferrocarriles*. En la cual se hace mención a la constitución de las compañías concesionarias, afirmando que, en dicho Real Decreto, se estimó el pliego de condiciones generales y el modelo de tarifa, para las empresas concesionarias de ferrocarriles de servicio general. Bajo el amparo de estas leyes, se constituyeron las primeras Compañías ferroviarias: *Madrid-Zaragoza y Alicante (M.Z.A.)* en 1856; *la línea del Norte*, en 1858 y, por último, la tercera compañía, siendo *Los Ferrocarriles Andaluces* inaugurados en 1877 (Olmedo, 2001),

Así mismo, a lo largo del siglo XIX, surgen diversas iniciativas legislativas sobre el ferrocarril, tal como menciona Cruces (2006), las normativas permiten conocer el funcionamiento de una entidad administrativa que velaba por los intereses y funcionamiento de los ferrocarriles. Además del trabajo en cooperación, con otras áreas administrativas, debían supervisar, fiscalizar, contratar o expropiar bienes relacionados con el ferrocarril. Tales normas legales son:

Leyes	Fecha
<i>R.O. para la construcción de ferrocarril</i>	31 de diciembre de 1844
<i>Ley de ferrocarriles servidos con fuerza animal</i>	5 de junio de 1859
<i>R.O. sobre el cumplimiento de disposiciones vigentes sobre construcción de ferrocarriles</i>	6 de septiembre de 1860
<i>Nueva Ley de ferrocarriles de tracción animal</i>	16 de julio de 1864
<i>Plan General de Ferrocarriles</i>	1870
<i>Ordenanzas disponiendo que las autoridades militares no procedan a la demolición de obras de fábrica de los ferrocarriles sin autorización del Ministerio de Guerra o de los Generales en Jefe de los Ejércitos</i>	16 de abril de 1874

Tabla 2. Lista de las normas establecidas en el siglo XIX. Fuente: Cruces, E (septiembre de 2006). El Patrimonio Histórico Ferroviario: estudio, análisis y puesta en valor. IV Congreso de Historia Ferroviaria, Congreso llevado a cabo en Málaga, España. Recuperado de: <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Malaga2006/pdf/IV19.pdf>

Para la historiografía, la ley ferroviaria de 1855, trajo consigo una década de bonanza entorno a la proliferación de vías que surgieron en España, abarcando a finales de 1865, unos 4.752 Km, con una construcción media anual de 431 Km.

En 1877, se redacta otra Ley General de los ferrocarriles, la cual fue sancionada por el rey. Sin embargo, se emitió un reglamento que complementaba mencionada ley, siendo decretado el 24 de mayo de 1878². En

² Para una mayor información, se encuentra en su versión digital en la web de Biblioteca Digital Hispánica, Reglamento núm. 1: Ley sobre policía de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877; Reglamento de 8 de

dicha normativa se abordaban las garantías orientadas hacia el sector privado, en lo que se refería a la solicitud de los concesionarios ferroviarios y, asimismo, delimitar las competencias del Ministerio de Fomento sobre los asuntos que giraban entorno a la implementación de las infraestructuras ferroviarias. Cabe mencionar que, en dicho decreto, se establece que *"el plazo de concesión de todos estos ferrocarriles no podrá exceder de noventa y nueve años."* (Olmedo, 2001).

Además, en mencionada Ley General de 1877, se realizará una clasificación en la tipología basada en los usos de las locomotoras, la cual se considerarán como ferrocarriles secundarios, los que estaban destinados al uso de servicio público, los cuales estaban divididos en dos categorías, *"según reciban o no el interés por el Estado"*. Así mismo, se considerarán ferrocarriles estratégicos, que, según la normativa, *"con independencia del servicio que presten a otros intereses generales, atiendan directamente a necesidades o conveniencias de la defensa nacional."* (Gaceta de Madrid; 1908).



Imagen 2. Red ferroviaria española en el año 1865. Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Elaboración de Miguel Jiménez Vega del Programa de Historia de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles; citado en Cuellar (2007).

Las vías anchas predominaban en España, pero según apunta Muñoz Rubio (2005), citado en Cuellar (2007:13), a partir de las Leyes Ferroviarias de 1855 - 1877, se impulsan la construcción de ferrocarriles para las vías estrechas, considerando que hasta el Real Decreto de 1886, solo se contaban con 716 Km.,

Septiembre de 1877 para su ejecución ; disposiciones complementarias y artículos del Código de comercio referentes al contrato de transporte terrestre. Véase en: <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000144909&page=1>

siendo entre 1891 y 1895, donde surge un crecimiento considerable de 1.000 Km., de aquel material rodante y a finales del siglo XIX, se contabilizaban 2.166 Km. de vías estrechas. Tal preferencia hacia los ferrocarriles de vía estrecha, se debe a la facilidad de accesos a espacios complicados geográficos, por la flexibilidad en las curvas, la agilidad en regiones montañosas y su facilidad de traslado en los puentes y túneles, ubicaron a este medio de transporte, como el medio de transporte predilecto para el sector minero e industrial, en el ciclo minero del último cuarto del siglo XIX.

A finales del siglo XIX, España poseía una vasta red ferroviaria, uniendo cada rincón de la península, contando con casi 13.000 Km. de vías férreas, considerando la línea implementada en 1880 entre las dos capitales de la península ibérica (Madrid y Lisboa). Tal avance se mantuvo dependiendo de la demanda de fabricación de locomotoras y material rodante en el exterior, debido a la baja producción nacional de mencionadas herramientas. Para Cuellar (2007), tales registros de las primeras entregas significativas de material ferroviario, realizado en territorio español, se darán en la década de 1880, con dos locomotoras construidas, en 1884, por la *Maquinista Terrestre y Marítima* de Barcelona a MZA. Este registro del autor, menciona que, en 1895, de las 1.528 locomotoras que se registraron en España en las vías anchas, ocho eran elaboradas en territorio español.

La modernidad de las ciudades españolas trajo consigo la necesidad de implementar un medio de transporte público, en la cual se introducen los ferrocarriles suburbanos y los ferrocarriles metropolitanos. Los tranvías, según Herranz (2004), eran usados y segmentados como *tracción animal, tracción a vapor o energía eléctrica*. Las primeras obras se realizaron en Cartagena en 1896, seguido por Bilbao en 1898. Sin embargo, en las grandes ciudades como en Madrid, el tranvía empezó sus operaciones en 1871 y en Barcelona, en 1872.



La litera y el vagón. Viaje a Cáceres del Rey D. Felipe II, de regreso de la campaña de Portugal (mayo de 1583) – El rey D. Alfonso XII inaugura la línea férrea directa de Madrid a la frontera portuguesa el 8 de octubre de 1881. Juan Comba (dibujante) y Eugenio Vela (grabador), 1881. Xilografía, 31x26 cm. RailArte-FFE

Imagen 3. (Arriba) La litera y el vagón. Viaje a Cáceres del Rey D. Felipe II, de regreso a la campaña de Portugal (mayo de 1583).

(Abajo) El rey D. Alfonso XII inaugura la línea férrea directa de Madrid a la frontera portuguesa el 8 de octubre de 1881. **Fuente:** Ambos dibujos corresponden al dibujante Juan Comba y Eugenio Vela (grabador), 1881. Catalogo "El arte del grabado y el Ferrocarril del siglo XIX al XXI". Recuperado de: <https://bit.ly/2xEodqv>

Posteriormente, la historiografía denomina a la segunda década del siglo XX, como la época del "problema ferroviario"³, en el cual, diversos historiadores coinciden que aquel problema de insostenibilidad, se debió a la proliferación de vías ferroviarias en espacios que no resultaban rentables para el empresario, generando un déficit en las arcas de aquellas compañías, ocasionando un retroceso en la mejora de la red ferroviaria y en el material rodante.

Esta problemática fue analizada mediante una publicación realizada por las *Compañías de los Ferrocarriles del Norte de España y de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1932)*⁴, en la cual se examinaba la situación que atravesaba el sector

³ La extinta empresa "*Compañías de los Ferrocarriles del Norte de España y de Madrid a Zaragoza y a Alicante*", realizó una publicación titulada "*El problema ferroviario*", que data de septiembre de 1932.

⁴ En esta publicación, la compañía realiza un análisis del génesis del problema ferroviario, abordando líneas normativas, políticas y geográficas. Para una mayor información, véase en: https://bibliotecadigital.jcyl.es/es/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=10069461

ferroviario, en territorio español a inicios del siglo XX. Argumentando que la problemática se debió al desequilibrio entre el movimiento de las mercancías en un contexto de inestabilidad, ocasionada por la guerra europea, y también por la elevación de los fletes, así mismo, tal publicación hace de manifiesto que:

... no pudo ya desde entonces volverse a considerar como equilibrado el estado económico de los ferrocarriles, pues absorbía con creces el aumento de productos, el rápido crecimiento de los gastos a causa de la enorme elevación de coste que en seguida sufrieron las primeras materias. Esta repercutió, no sólo en los gastos de la explotación, sino también en las cargas, pues las Compañías, para poder atender el mayor tráfico (que no solo cabía rehusar por el carácter público de su servicio, como otra Empresa particular podía haber hecho en la medida que no le hubiera convenido), tuvieron que intensificar las obras de ampliación y mejora de las líneas y las adquisiciones de material. (p.13)

Considerando, que aquella problemática se acentuó más a causa de la inflación generada por el inicio de la *Gran Guerra (1914-1915)*, siendo a partir de 1915 el inicio de la decadencia en los costes de las empresas, que aún mantenían las tarifas antiguas establecidas hacia el concesionario. Esta situación generó inestabilidad financiera, cuyos empresarios solicitaron al Estado, la autorización que le permitiesen aumentar las tarifas y de esta manera poder enfrentar aquella inflación, sin llegar a buenos términos, generando los conflictos bilaterales entre los empresarios ferroviarios y el Estado. (Ortúñez, 2016).

Aquellas problemáticas suscitaron la opinión pública y académica, en los que se abordaban los avances y desafíos que debería afrontar el sector ferroviario en España, realizándose diversos encuentros interdisciplinarios, siendo el de mayor relevancia el primer *Congreso Nacional de Ingeniería*, celebrado en 1919, en Madrid, cuyos apuntes y conclusiones se encuentran en la Revista de Obras Públicas, N° 2550⁵. En el mencionado encuentro intelectual, se vio la necesidad de establecer nuevas líneas, en especial "*la construcción de nuevas líneas férreas, la mejora de las actuales y la explotación armónica de toda la red uno de los elementos principales de la reconstrucción nacional.*" (p.273).

⁵ Para acceder a la Revista de Obras Públicas, N° 2550 véase en:
http://ropdigital.ciccp.es/pdf/publico/1930/1930_tomol_2550_01.pdf

Siendo esta observación, considerada previamente en la *Asamblea Nacional de Ferrocarriles*, realizada en 1918, en la que se llegó a la conclusión de “el establecimiento de nuevas líneas, en especial las que, acortando distancias, pusieran en directa comunicación unas regiones con otras y el centro con las naciones limítrofes.” (p. 273)

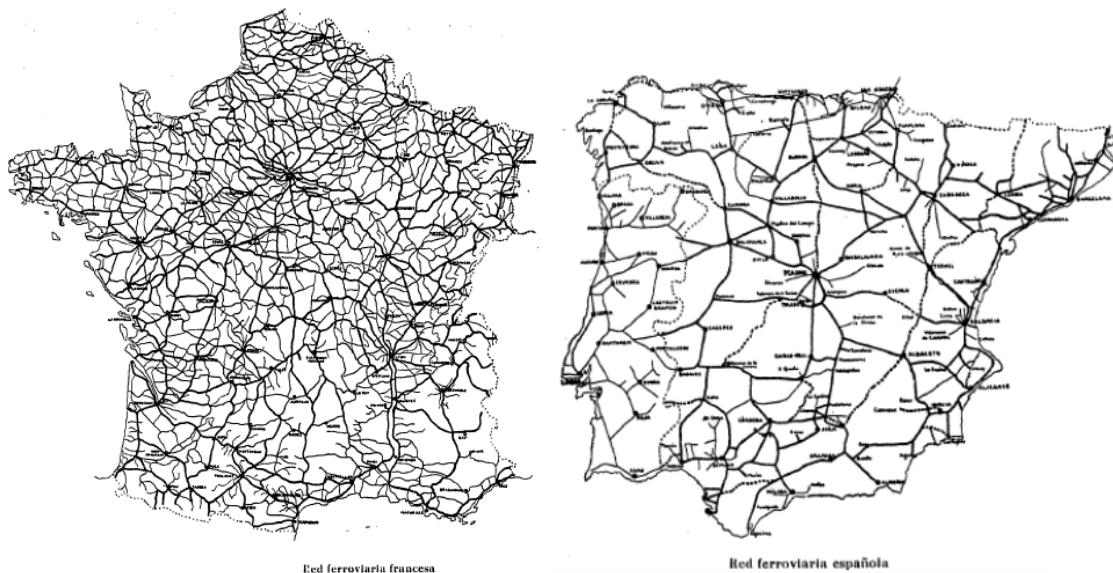


Imagen 4. Comparativa de las redes ferroviarias de Francia (izquierda) y España (derecha), de la segunda década del siglo XX. Fuente: Revista de Obras Públicas N° 2550, p. 274

La incertidumbre por la que atravesaba el sector ferroviario y los desacuerdos, entre el Estado y los empresarios, sobre el alza de tarifas y una mayor autonomía financiera, trajo consigo una mayor intervención del sector público en la toma de decisiones, concretándose la constitución del *Consejo Superior Ferroviario*. Entidad de carácter reguladora instaurada en 1922 por Real Decreto; separándose de la estructura del Ministerio de Fomento, cuyas competencias estaban por encima de las decisiones del sector privado ferroviario. (Ortúñez, 2016)

Según la Revista de Obras Públicas (1930), en 1925, se resuelve realizar un anteproyecto realizado por el *Consejo Superior Ferroviario*, bajo la supervisión de la *Sección de Planes y Proyectos*, en el cual se hace mención de las necesidades ferroviarias, cuyo plan fue segmentado en tres grupos: de interés nacional, regional y local; siendo las distancias de las líneas las siguientes:

Ferrocarriles de servicio general	De interés nacional	3176
	De interés regional	4089
	De interés local	1877
	Total	9142
Ferrocarriles en construcción con fondos o subvención del Estado	Nacionales	1374
	Regionales	333
	Total	1707

Tabla 3. Listado del plan de intervención según el tipo de interés y la distancia correspondiente Fuente: Revista de Obras Públicas N° 2550, p. 274.

Bajo el régimen dictatorial del general Primo de Rivera, se establece el Estatuto Ferroviario, que data del 12 de julio de 1924, que en palabras de Cuéllar (2007), “fue el modo final para la intervención del sector público en el ferrocarril”. (p. 37); en forma de aportaciones del Estado para salvar al sector privado ferroviario. Tal normativa obligaba la adhesión del empresariado bajo el amparo financiero del nuevo estatuto, cuyo rescate se fijó en un plazo de 99 años y así mismo, se prevé un mayor control de las tarifas y sobre la explotación. Sin embargo, se había previsto que, para el 31 de diciembre de 1928, las empresas ferroviarias se hubiesen adherido a dicha normativa, en aquel “periodo definitivo”, sin efecto alguno, postergándolo hacia 1929 a 1931. En este periodo, según Ortúñez (2016), las empresas del Norte y MZA, fueron advertidas que el Estado no podía seguir con la ayuda financiera, viéndose obligados a buscar sus propios recursos, teniendo que “aumentar los ingresos y disminuir gastos.” (p. 97).

A pesar de las iniciativas y esfuerzos, por parte del Estado, no fueron lo suficiente para evitar las caídas financieras que las empresas estaban atravesando. La primera fue la compañía de Los Ferrocarriles Andaluces, registrando su caída en 1924, posteriormente, La Línea del Norte, fue la segunda, en 1927 y, por último, la compañía Madrid-Zaragoza y Alicante (MZA).

Según recoge Muñoz Rubio (1999), citado en Cuellar (2007, p.37), en estas décadas de 1920 y 1930, se aprecian intenciones sobre una posible nacionalización del Ferrocarril, imitando las acciones de otras naciones europeas. Estas iniciativas se pueden apreciar en los decretos que el Estado declaraba, Muñoz Rubio, afirma:

El Real Decreto de 3 de julio de 1926 que creaba la Jefatura de la Explotación de los Ferrocarriles por el Estado (EFE) que se convertirá en la empresa pública encargada de gestionar los ferrocarriles, tanto de vía ancha como de vía estrecha, que tenían dificultades económicas para su continuidad. Ya en periodo de la Segunda República, la Ley de 10 de mayo de 1932 planteaba la renuncia del Estado a la responsabilidad derivada de la ley de 1877 en la que lo público se comprometía a mantener en explotación una concesión abandonada.... Por último, la Ley de 9 de septiembre de 1932, proponía la creación de una intervención permanente del Estado en la explotación de ferrocarriles, todavía en consorcio con la empresa privada propietaria de la concesión (p.37).

Considerando la opinión del autor, previamente mencionado, manifiesta que el argumento del Estado recae en la necesidad de poseer el control estatal directo del capital previamente invertido, siendo parte del capital público ferroviario. Así mismo, en tal periodo se aprecian las incautaciones, siendo las de mayor relevancia, antes del estallido de la Guerra Civil. Tales incorporaciones y el origen de las grandes compañías ferroviarias, fueron el de los traspasos de MCPO, MZOV, FSF y FMS, cuya incorporación originó la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España (Oeste) en 1928, también pasaron a formar parte las líneas de MCP, MZOV, FSF, FMS, Compostelano y Ávila y Salamanca. Así mismo, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces se acoplaría en 1936 a la Compañía del Oeste de España, haciendo referencia a la vía Oeste – Andalucía, cuyas explotaciones serán de manera simultánea, hasta la incorporación en su totalidad a RENFE (Muñoz, 1999).

En cifras recopiladas por Muñoz Rubio (1999), citado en Cuellar (2007), hacen mención que:

Sin lugar a dudas, éste es el proceso más importante de traspaso de redes ferroviarias de vía ancha de gestión privada al sector público antes de 1941. De los 12.174 kilómetros de vía ancha que estaban en explotación en España en ese momento por parte de compañías privadas, se integraron en Oeste-Andaluces un total 3.227 kilómetros, el 26,5 por ciento de la red total. El resto seguía bajo gestión privada, los dos grandes, Norte (3.814 km, 31 por ciento del total) y MZA (3.655 km, 29 por ciento), más otras catorce compañías que sumaban 1.478 kilómetros (el 12 por ciento de la red) que se repartían en algunas compañías medianas (Central de Aragón era la red más grande con 420 kilómetros) y un buen número de pequeñas sociedades (como Triano que sólo explotaba 13 kilómetros). (p. 38).

La normativa del 9 de septiembre de 1932, creaba la “Intervención permanente de los ferrocarriles”, cuya ley iba dirigida hacia las compañías que gestionaban los ferrocarriles, en consorcio con el Estado.

Una de las novedades incluidas en la mencionada normativa, es sobre la función del comisario, que para Olmedo (2001), cumplía una función representativa del estado en las compañías ferroviarias, como fiscalizador y cuya autoridad le permitía aplicar el veto suspensivo si lo veía apropiado. La ley dictaminó el nombramiento de cuatro comisarios para las empresas ferroviarias de mayor relevancia, en aquel entonces: la Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, la Compañía MZA y la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España.

Año	Km	Año	Km	Año	Km
1853	29	1881	362	1909	3.252
1854	37	1882	396	1910	3.252
1855	37	1883	397	1911	3.342
1856	38	1884	496	1912	3.575
1857	38	1885	546	1913	3.588
1858	38	1886	608	1914	3.673
1859	38	1887	745	1915	3.902
1860	38	1888	797	1916	4.111
1861	38	1889	851	1917	4.147
1862	38	1890	895	1918	4.147
1863	43	1891	1.019	1919	4.147
1864	78	1892	1.147	1920	4.169
1865	78	1893	1.350	1921	nd
1866	78	1894	1.596	1922	4.410
1867	78	1895	1.765	1923	4.450
1868	114	1896	1.980	1924	4.484
1869	160	1897	2.029	1925	4.519
1870	160	1898	2.040	1926	4.537
1871	160	1899	nd	1927	4.605
1872	160	1900	nd	1928	4.682
1873	160	1901	nd	1929	4.657
1874	243	1902	nd	1930	4.657
1875	276	1903	2.358	1931	4.657
1876	276	1904	nd	1932	4.657
1877	289	1905	2.985	1933	4.657
1878	341	1906	3.083	1934	4.623
1879	362	1907	3.135	1935	4.646
1880	362	1908	3.196		

Tabla 4. Kilómetros de ferrocarriles de vía estrecha en explotación (1853 – 1953). Fuente: Herranz, A. (2004). La dotación de infraestructuras en España (1844-1935). Banco de España: Estudios de Historia Económica. n° 45; p.35.

Tales esfuerzos de rescate, por parte del Estado, hacia los concesionarios ferroviarios no pudieron soportar los estragos de la Guerra Civil (1936 – 1939), cuyos acontecimientos aceleraron el proyecto de nacionalización, lo cual, era algo inevitable. La realización de este proceso fue en dos fases, siendo la primera, la nacionalización de los ferrocarriles, mediante la cual, el Estado ha de

obtener los beneficios de la explotación de los bienes rodantes; y en la segunda, mediante la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera, del 24 de enero de 1941, que establece el reconocimiento de la indemnización hacia las compañías ferroviarias. (Olmedo, 2001).

El establecimiento de la normativa de 1941⁶, gesta la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), organización a la que el Estado le confiere la potestad de la red ferroviaria rescatada de los inversionistas privados. En los estatutos de la normativa, se estipula, específicamente, en la Base cuarta, lo siguiente: *“Se crea la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles para hacerse cargo de los que rescate el Estado y explorarlos en régimen de Empresa industrial, juntamente con los de vía ancha propiedad de aquél.”* (p.637). Así mismo, en otro apartado, se diseña RENFE como una persona jurídica, independiente y con autonomía del Estado, para su explotación y las *“accesorias”* que se le encarguen.

Como parte fundamental del establecimiento y reorganización del reciente proyecto RENFE, en especial, de las líneas ferroviarias españolas, el Estado colocó al frente de la nueva empresa, a los anteriores directivos de las compañías privadas. Así mismo, como segunda medida, fue la agrupación de las líneas en tres zonas, las cuales antes estaban dirigidas por las redes de Norte, MZA y Oeste-Andaluces. Este modelo territorial sufrió una variación en 1948, distribuyéndose en siete zonas, y perdurando hasta la década de 1990. Cabe precisar, que la organización inicio sus operaciones, heredando una red de 12.364 km longitud, los cuales representaban el 70,9 por ciento de todas las líneas existentes en territorio español. (Muñoz, 2016).

Así mismo, la primera década de RENFE supuso un estudio minucioso de la situación de los ferrocarriles de España, realizando tres grandes planes -Plan General de Obras, Plan General de Electrificación de 1944 y Plan General de Reconstrucción-, las cuales no pudieron ser concretadas por falta recursos financieros. Además, la mencionada década, ha sido marcada por la implementación de 32 nuevas líneas ferroviarias, sobresaliendo las de Santiago

⁶ Para una mayor información, la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por carretera de 24 de enero de 1941, se encuentra en su versión digital en la Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado. Véase en: [https://www.boe.es/eli/es/l/1941/01/24/\(1\)/dof/spa/pdf](https://www.boe.es/eli/es/l/1941/01/24/(1)/dof/spa/pdf)

de Compostela- La Coruña, Soria- Castejon y Santiago de Compostela-Puebla de Sanabria- Zamora.



Imagen 5. Mapa de la distribución de las siete regiones geográficas de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE). Fuente: Muñoz M. (2016). Renfe, 75 años de Historia (1941-2016). Fundación de los Ferrocarriles Españoles. 1era edición. p.12.

2.1.1. Contextualización histórica del ferrocarril en el ámbito andaluz.

La documentación histórica extraída, en torno a la historia del ferrocarril en Andalucía, se basará en la mayoría de las publicaciones, redactadas como actas del IV Congreso de Historia Ferroviaria - Málaga 2006 "150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance"⁷.

La historiografía apunta, que los primeros indicios hacia la implementación de las líneas férreas, en territorios andaluces, parten desde 1844, cuando se hizo un estudio sobre la viabilidad en la implementación de la línea Madrid – Cádiz. El estudio fue dirigido por los ingenieros Calixto Santa Cruz; Juan y José Subercase, el cual quedó sin efecto, por el motivo que la prioridad era la construcción radial, dejando excluido las regiones periféricas, como Andalucía.

La demora de la introducción del ferrocarril, en la región Andaluza, según los autores Gaviria y Ventura (2017), se debió al escaso interés por el sector privado en invertir en la industria, cuya prioridad recaía en el desarrollo agrícola. Sin embargo, la primera línea instaurada en, la mencionada región, data de 1854, entre Jerez y el Puerto de Santa María. Posteriormente, se implementó la línea

⁷ Para una mayor información sobre el IV Congreso de Historia Ferroviaria - Málaga 2006 "150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance", véase en: <https://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Malaga2006/comunicaciones.asp>

Sevilla – Córdoba, cuya distancia era de 131 kilómetros, siguiendo el curso del río Guadalquivir. Cabe mencionar que las primeras aperturas ferroviarias, estuvieron influenciadas en la necesidad de afianzar una mejora logística en el transporte del sector industrial – minero, llamada en la literatura como el “*Primer Impulso Ferroviario*” (1854 – 1879), significando la apertura hasta Sevilla, un desarrollo fulgurante a lo largo del siglo XIX. También, como las posteriores inauguraciones (1868 y 1873), en las líneas ferroviarias Belmez – Almorchón y Belmez- Córdoba, las cuales aproximaban las hullas del Guadiato a las fábricas de Linares. (Sánchez, 2013).

En este primer paso, se pone a disposición 1.200 km de líneas férreas, siendo las décadas de los 60 y 70 del siglo XIX, las más relevantes en el desarrollo de las vías férreas en esta región. Partiendo desde 1866, en la conexión entre Córdoba y Venta de Cárdenas (Ciudad Real), cuya unificación otorgó la comunicación entre Andalucía y el resto de España, adjudicado a la gestión de la *Compañía MZA (Madrid- Zaragoza- Alicante)*. Además, se da la implementación de la vía férrea entre Cádiz, así como la unión entre Córdoba y Cádiz.

Posteriormente a la finalización del primer eje ferroviario, se realiza la construcción de la vía Córdoba – Málaga, en 1865, como iniciativa de la oligarquía malagueña -Heredia, Larios, Loring- principales interesados en impulsar el desarrollo ferroviario, con el objetivo de transportar los carbones de la cuenca de Espiel y Belmez, hasta la industria siderúrgica Malagueña, cuya conexión, originó la comunicación de la ciudad marítima, con el interior de Andalucía. (García, 2015).

La necesidad de seguir dotando más unificaciones con otras zonas de la región, hicieron que se realicen más vías transversales de significativa importancia, tales como la conexión Córdoba – Málaga con Granada, así como la conexión entre Córdoba con las zonas mineras de Belmez, y el eje transversal de Utrera a Osuna. Ante esta circunstancia, en 1863, se construye la estación de Bobadilla, nudo de mayor relevancia de Andalucía. (Gaviria y Ventura, 2017).

En lo que concierne a Sevilla, la producción industrial, donde predominaba la producción de los aceites y cereales, condicionaron la implementación de las vías férreas, las cuales la conectaban con Morón de la Frontera, extendiéndose

a la red desde la Trinidad a Marchena y de Marchena a Osuna en 1875. Como consecuencia, en estas décadas de desarrollo, las capitales andaluzas quedaron conectadas, con excepción de Jaén y Almería. Para los autores Gaviria y Ventura (2017), tal exclusión *“fue la consecuencia de la extensión de la red entre las ciudades de Sevilla y Huelva en 1880, así como la ampliación del trazado de Utrera hasta La Roda de Andalucía, involucrando las conexiones directas de Sevilla con Málaga y Granada”* (p. 289).

Para aquel entonces, el mercado ferroviario se encontraba dividido en las dos grandes compañías, la MZA, a la que le correspondería la vía férrea entre Córdoba – Sevilla, teniendo el monopolio del norte de la comunidad, abarcando unos 300 kilómetros aproximadamente. Asimismo, la otra gran compañía era la de la *Compañía de los Ferrocarriles Andaluces*, organización que se funde en 1877 y tiene una vigencia hasta 1936. Tal empresa surge como iniciativa de los empresarios y oligarquía malagueña, abarcando el monopolio industrial del sur, aprovechando la necesidad de la industria de los vinos malagueños, jerezanos, el aceite de Córdoba y Jaén, el plomo de Linares y, además, garantizaba la conexión con el puerto de Málaga y los productos extranjeros que se introducían a la región, por la mencionada vía. (Gaviria y Ventura, 2017).

Desde la década de 1880 hasta 1900, se afianzarán las últimas conexiones férreas con las regiones restantes, tal es el caso de la conexión que se estableció entre Espeluy y la ciudad de Jaén, cuya adjudicación le correspondería a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. Igualmente, en tales fechas, se completa la conexión con Extremadura, entre los tramos de El Pedroso (Sevilla) y Llerena (Badajoz) por parte de MZA.



Imagen 6. Mapa de las vías ferroviarias en Andalucía (1854-1879) **Fuente:** García Raya, J. "Cronología básica del ferrocarril español de vía ancha", en P. Tedde de Lorca, P. et al., IV Congreso de Historia Ferroviaria. Málaga, 2006. 150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance. www.docutren.com/malaga.htm. Cuéllar Villar, D., Jiménez Vega, M. y García Raya, J. "Anexo estadístico: 150 años de ferrocarril en Andalucía", en Cuéllar Villar, D. y Sánchez Picón, A. (dirs.). 150 años del ferrocarril en Andalucía: un balance. 2 vols., Sevilla, 2008. Recuperado de: https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/atlashistoriaecon/atlas_cap_47.html.

Otro de los avances relevantes, fue la construcción de la vía entre Bobadilla – Algeciras, por parte de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, conectando una de las ciudades relevantes de la provincia de Cádiz. (Gaviria y Ventura, 2017).

Para finales del siglo XIX, las conexiones férreas ya enlazaban la mayoría de las capitales andaluzas, a excepción de una, Almería, cuya línea con Linares, originará la creación de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España (1889 – 1929).

Para los autores Gaviria y Ventura (2017), a finales de este siglo, la red que se encontraba en territorio Andaluz abarcaba el 17.7% del trazado nacional de ferrocarriles, acumulando la cantidad de 2.330 kilómetros de recorrido, de los 10.864 kilómetros que poseía España.

Sin embargo, el inicio del siglo XX y en lo que corresponde a antes del estallido de la Guerra Civil Española, se caracteriza por la crisis financiera por la

que atravesaba la industria ferroviaria en el ámbito nacional, y la andaluza no era ajena a dicha situación. Aquella situación, condujo a una visión pesimista en torno a los ferrocarriles y su situación, pasando de ser sinónimo de progreso a un rol antagónico, a causa del escaso mantenimiento del material rodante y de las vías férreas. Dicha situación crítica financiera, ocasionó la intervención del Estado en las ayudas financieras que culminó en una incautación total de las organizaciones. Tal como sucedió con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, cuya incautación se dio en 1936, siendo otorgada a la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste y Red de Andaluces.

Al finalizar la Guerra Civil, y como se ha hecho mención, en el anterior apartado, la intervención por parte del franquismo, supuso la nacionalización de las vías férreas de todas las compañías ferroviarias de España en 1939, y posteriormente, a la creación de RENFE, en 1941. No obstante, los estragos de la contienda, hará una demora en la reparación de las vías dañadas y en la implementación de las nuevas locomotoras, como las que ya estaban introduciendo en otras naciones. Las locomotoras diésel, llegaron a España mediante el tratado bilateral con los Estados Unidos, en 1953, el cual favoreció en la modernización de las locomotoras.

La proliferación de las líneas transversales que estaban en Andalucía, las cuales eran difícil de mantener, generando pérdidas ante una baja rentabilidad de éstas, conllevó a la clausura de varias líneas, a partir de la década de 1960, con el fin de acceder a créditos para modernizar la red ferroviaria, la cual se alineaban al Plan Decenal de 1964 – 1973 de modernización de RENFE.

Denominación	Fecha del cierre	Longitud (km)
San Francisco - Carmona Baja	1 de octubre de 1965	28
Jerez - Bonanza	1 de octubre de 1965	29
Luque - Baena	1 de octubre de 1965	7
Espeluy – Linares - Zarzuela	1 de enero de 1970	23
Guadajoz - Carmona	12 de enero de 1970	14
Marchena - Valchillón	1 de enero de 1971	92

Tabla 5. Líneas clausuradas en el período de 1965-1971. Fuente: Briccio (2005, citado en Gavira, A. y Ventura, J. 2017. Evolución y panorama actual de la red ferroviaria en Cuadernos Geográficos. p. 296.)

La consolidación de las comunidades autónomas, y con ella Andalucía, le otorgaron las herramientas para una mayor intervención en el mantenimiento de los servicios ferroviarios, primando la mejora de las vías que conectaban las capitales y ciudades de la comunidad de Andalucía. Además, tales mejoras, llegarían reforzadas con el Acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de septiembre de 1984⁸.

En el caso de Andalucía, tal acuerdo se concreta entre la Comunidad Autónoma y RENFE mediante el *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía*, número 14 con fecha del 14 de febrero de 1985, en la cual, se estipula en el contrato que:

Posibilidad de participación de las Comunidades Autónomas y de los Entes Provinciales y Locales, en el mantenimiento de aquellos servicios ferroviarios de interés regional o local; asimismo el acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 30 de septiembre, en relación con las líneas altamente deficitarias, admitía la posibilidad de establecer convenios con RENFE que permitieran el mantenimiento de aquellas líneas férreas cuyo cierre estaba previsto para el día 1 de enero de 1985⁹

De este modo, el Estado invierte en la mejora de las redes ferroviarias y así como en las instalaciones, cuyo beneficio, se ve contemplado en el Plan Estratégico Ferroviario de Andalucía (PEFA) 1988 – 2000¹⁰.

⁸ El Acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de septiembre de 1984, fue una estrategia política ante la posible clausura de vías que eran consideradas altamente deficitarias, la cual consistía en la subvención por parte de las Comunidades Autónomas en cese de las funciones en algunas vías férreas. Tal como explica Ramos (2008), citado en Gavira, A. y Ventura, J. (2017), se determinará el importe a partir de la diferencia entre los ingresos que la red podría perder si en el caso se clausurará mencionada vía y los costes evitable

⁹ El Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, número 14, publicado el 14 febrero de 1985, mediante la Consejería de Turismo, Comercio y Transportes, se encuentra disponible en versión digital en: <https://www.juntadeandalucia.es/boja/1985/14/2>

¹⁰ El Plan Estratégico Ferroviario de Andalucía (PEFA) 1988 – 2000, se encuentra disponible en su versión digital en: https://ws147.juntadeandalucia.es/obraspublicasyvivienda/publicaciones/05%20FERROCARRILES/plan_e_strategico_ferroviano_de_andalucia/plan.pdf

2.2. Poblados ferroviarios de Andalucía.

A medida que los rieles ferroviarios se asentaban en el trazado geográfico de España, el establecimiento de las estaciones, a lo largo de los siglos XIX y XX, marcaban una relevancia privilegiada en la conectividad y comercial de las urbes, cuya importancia se ve reflejada en el apelativo dado por el autor Cuellar, llamándolas de "*las catedrales del siglo XIX*", siendo una metáfora acertada, que ofrece una visión sobre la importancia de estos espacios en el contexto social y económico de aquel entonces.

Los autores Cuellar, Jiménez y Polo (2007), realizan una aproximación a la definición de los poblados ferroviarios, afirmando:

Aquellos núcleos de población que nacieron, *ex novo*, por una vinculación muy estrecha a la llegada del ferrocarril, que estuvieron habitados mayoritariamente por empleados de las diferentes compañías explotadoras y que, por regla general, se localizaron en enclaves de importante actividad ferroviaria (empalmes de línea o nudos ferroviarios, estaciones de clasificación, terminales de línea, etc.), complementando a las instalaciones que allí se asentaban. (p. 4).

Sin embargo, se han establecido una división de los poblados ferroviarios, considerando el origen y actividades de estos, distinguiéndose en poblados, aldeas y barrios. Para los autores mencionados previamente, tal división posee una subdivisión entre "*puros*" y "*mixtos*", haciendo énfasis en la producción exclusiva ferroviaria o compartida con otras actividades industriales en el mismo espacio.

Posteriormente a la aparición de las viviendas de los trabajadores ferroviarios, aparecerán las tiendas, escuelas, capillas, el establecimiento de los lugares públicos y el trazado de una plaza principal, convirtiendo el núcleo en una urbe recién establecida.

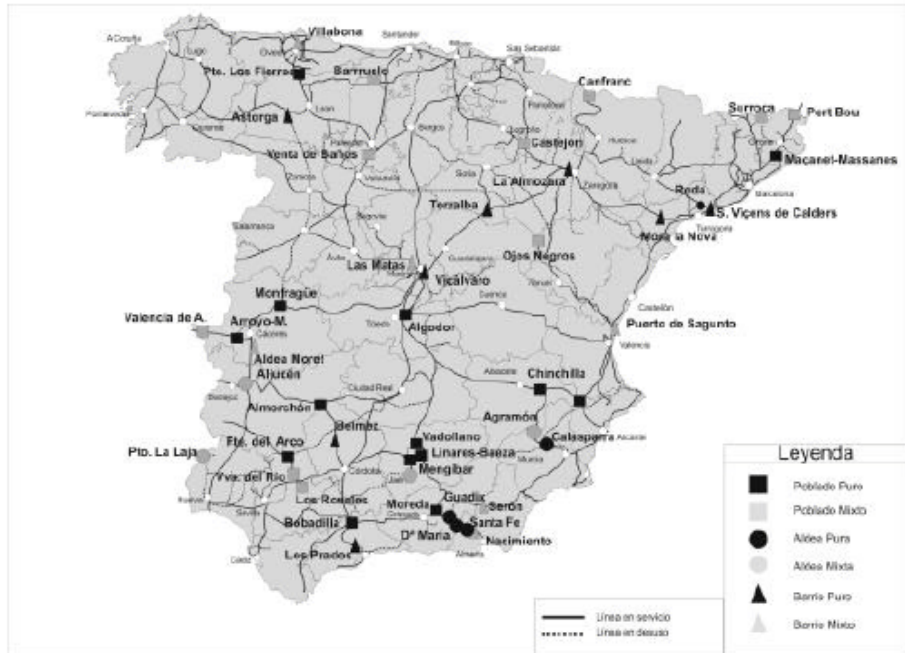


Imagen 7. Mapa de los poblados ferroviarios en España. Fuente: Cuéllar, D., Jiménez, M., y Polo, F. (2007) Historia de los poblados ferroviarios en España. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Vol. XII, nº 700, Recuperado de: <http://www.ub.es/geocrit/b3w-700.htm>

En otra publicación de los autores Cuellar, Jiménez y Polo (2005), afirman que el crecimiento de los poblados ferroviarios, en España, se desarrolló entre mediados de las décadas de 1940 hasta 1960, registrando un incremento máximo y notable de la población, determinando la expansión final de los poblados ferroviarios. Tal crecimiento se debió al realce de las labores ferroviarias, que en aquellas fechas se suscitaron, generando el incremento de las viviendas en la mayoría de los poblados ferroviarios. Así mismo, el despoblamiento se da a partir de 1960 hasta 1980, continuando hasta la actualidad, surgiendo la migración hacia las zonas costeras o capitales de las provincias.

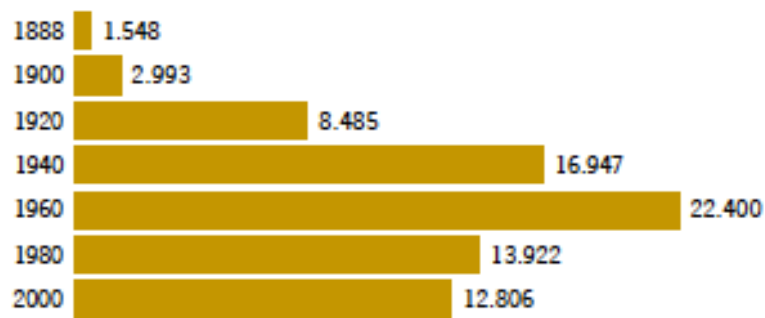


Gráfico 1. Evolución de los poblados ferroviarios. Fuente: Cuéllar, D., Jiménez, M., y Polo, F. (2005). Los poblados ferroviarios en Andalucía: una historia desconocida. PH: Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, año nº 13, Nº 55, 2005, p. 61. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1292443>

Como parte de las investigaciones de la *Fundación de los Ferrocarriles Españoles*, se han reconocido, en palabras de los autores Cuéllar, D., et al. (2005), medio centenar de poblados ferroviarios, los cuales comparten similares orígenes, desarrollo, apogeo, ante la reducción o paralización de las actividades ferroviarias, su ocaso, quedando solamente el poblado basado en otras actividades desde finales de 1970.

Del mismo modo, han localizado una gran cantidad de números de poblados del centro y sur de España, siendo la Comunidad Autónoma de Andalucía, la que concentra un número alto, siendo un total de 16 poblados ferroviarios identificados en la mencionada comunidad, siendo los principales nudos ferroviarios: estación de Bobadilla, estación de Espeluy, Linares-Baeza, estación de Guadix o Vadollano. (Cuéllar, et al., 2005).

La distribución de las estructuras en los poblados ferroviarios, seguían un patrón similar de funcionalidades, siendo el primero, los edificios de explotación ferroviaria, los más significativos y de mayor relevancia en estos poblados. En él se desarrollaban las operaciones que las actividades ferroviarias demandaban, poseyendo, además, los talleres, depósitos de las locomotoras y también, con una maestranza o taller de reparaciones de los ferrocarriles. Otro de los ambientes que se encontraban, en la proximidad de las vías férreas, eran los cuartos dormitorios de agentes, espacios que cumplían las funciones de hospedajes para los trabajadores itinerantes que debían hacer una escala laboral en las mencionadas zonas. Para los autores Cuéllar, et al. (2005), "tales espacios eran deficientes y sencillos en los primeros años, para ir adquiriendo

mayores prestaciones hasta la construcción de los últimos en las décadas de 1970 y de 1980” (p. 5).

El segundo grupo de edificios, que se encontraban en los poblados ferroviarios, eran los de uso común, cuya función era el ofrecer a los trabajadores, espacios donde se desarrollen la vida social y cotidiana. Bajo este apartado, se encuentran las escuelas establecidas, para velar la formación de los hijos de los trabajadores ferroviarios y también la implementación de las llamadas “capillas ferroviarias”, espacios religiosos que pertenecían a las diócesis correspondientes.

Y, por último, el tercer grupo, responden a las viviendas, donde cada compañía desarrollaría sus modelos de viviendas, para cada poblado ferroviario, siendo parte de su marca o sello de estas. En el caso de la compañía MZA, desarrollarían unas viviendas en hilera, adosada y de una sola planta, sencilla por el exterior, con un patio con zona para huerta en la parte trasera, tales muestras de estas viviendas se pueden hallar en los poblados Vadollano, Linares-Baeza, estación de Espeluy, Los Rosales, Villanueva del Río y Minas o Baeza. En el caso de la Compañía Andaluces, apostaron por la construcción de viviendas variadas, de dos plantas sin ser amplias, este tipo de viviendas se construirán en 1890, en los poblados de Bobadilla y Espeluy. (Cuéllar, D., et al., 2005).

2.3. Origen e historia de Bobadilla Estación

Ante las definiciones ofrecidas en el apartado anterior, podemos afirmar que Bobadilla Estación, puede clasificarse como “poblado ferroviario puro”, cuyo núcleo se gesta como consecuencia del inicio de las actividades ferroviarias, y cuyas viviendas han sido establecidas para los trabajadores y sus familiares.

Los orígenes de Bobadilla Estación, tienen una conexión con los intereses que se suscitaban en Málaga, a partir de la década de los 40 del siglo XIX, correspondiendo al avance industrial que se estaba originando en la ciudad porteña, a base del carbón de Espiel. Trayendo consigo la ejecución de la línea ferroviaria Málaga- Córdoba, con su designación en Campillos, a lo que posteriormente sería Bobadilla, por parte de la Compañía de Ferrocarriles Suburbanos de Málaga



Imagen 8. Detalle del poblado ferroviario Bobadilla-Estación. **Fuente:** Bobadilla, parada y fonda. Los Nudos. Ferroviarios en España (III). Recuperado de https://www.vialibreffe.com/pdf/10351_pdf_01.pdf

El terreno donde se establecería, la estación ferroviaria de Bobadilla será en el caserío Vado de las Carretas, a 3 kilómetros de Bobadilla pueblo y a 16 km. del municipio de Antequera, en la cual se facilitarán el cruce de los ferrocarriles.

Las actividades iniciales de Bobadilla Estación, datan del 20 de agosto 1865, fecha de apertura de las funciones ante la apertura del tramo Córdoba – Álora, parte del tramo principal de Córdoba con Málaga, y posteriormente, la conexión con Antequera, como parte del enlace con Granada.

La línea entre Bobadilla – Granada, fue puesta en acción en noviembre de 1869, conectando con el municipio de Antequera y la capital granadina, contando con 123 km. Tal vía, ha sido considerada, a través de su rendimiento económico, una línea de segundo orden, por debajo de la rentabilidad que concedía la línea Córdoba a Málaga. (Cuellar, 2017).

La plenitud de Bobadilla Estación, se vio acentuada mediante la implementación de la línea ferroviaria entre Bobadilla – Algeciras, por parte de la compañía inglesa *“The Algeciras-Gibraltar Railway Limited”*, entrando en funcionamiento el 26 de diciembre de 1892, cuyo tramo poseía 177 km. y en la cual, también enlazaban Ronda, Jimena y Bocaleones. El tramo entre Ronda y

Algeciras, fue construido entre 1889 y 1892. Las implementaciones que esta nueva ruta traía consigo y los tramos que ésta agrupaba, otorgaron el status de gran nudo de mayor relevancia de Andalucía

Dicho tramo, tenía como objetivo, otorgar la comunicación con la colonia británica de Gibraltar, sin embargo, el contexto político no lo favoreció, viéndose en la obligación de finalizarlo en Algeciras, estableciéndose la comunicación marítima con la Roca, mediante las embarcaciones de la compañía. (J. Martínez, 1998).

La compañía "*The Algeciras-Gibraltar Railway Limited*", (posteriormente, se llamará *Cia del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras*, y por último, adquirida por la *Compañía de los Ferrocarriles Andaluces* en 1913), construyó una estación paralela a la estación principal de Bobadilla, actualmente conocida como "La estación de los ingleses". Posteriormente, a la adjudicación por parte de la compañía andaluza, Bobadilla fue un punto importante en la reserva permanentes de las locomotoras.

Desde ese momento, las cuatro vías establecidas, otorgaron el apelativo al nudo ferroviario de Bobadilla como "la estrella", haciendo mención a la figura que formaban las conexiones que poseía. Además, tal relevancia se ha visto contemplada en una edición especial de la revista *Vía Libre: Bobadilla, parada y fonda* (1973), afirmando tal importancia en las siguientes líneas:

Bobadilla es una especie de placa central o rotonda donde coinciden y desde donde se distribuyen los servicios para Sevilla, Córdoba, Granada y Málaga - puntos clave de Andalucía- y Algeciras, una de las puertas de entrada y salida de España.

A inicios del siglo XX, desde 1900 al 1920, el pueblo ferroviario sufrió un importante crecimiento poblacional y de infraestructuras, como resultado de la adjudicación de los servicios, por parte de la *Compañía de los Ferrocarriles Andaluces* en 1913, de los almacenes de las locomotoras en Bobadilla, posicionando aquella estación como la de mayor transición. Desde este tiempo, se implementaron nuevas instalaciones industriales en la zona, tales como los talleres con grúa y foso para levantamiento de ejes, depósitos para mercancía, las oficinas y la ampliación de las viviendas de los trabajadores.

La evolución del pueblo de Bobadilla Estación no puede verse de manera independiente a lo que atravesaba la industrial del Ferrocarril en Andalucía y en España en general, las transiciones que atravesó la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, repercutieron en el dinamismo del pueblo ferroviario.

Durante la Segunda República, en 1936, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, es expropiada por el Estado, como una medida de rescate a las operaciones que ésta poseía, asignándole la gestión de las infraestructuras correspondientes, incluidas las que estaban en Bobadilla Estación a la *Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste*. Sin embargo, tal administración fue de manera efímera, debido a que, en 1941, bajo las políticas de nacionalización de las todas líneas férreas, pasa a estar bajo la administración de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE).

El mayor censo que se realizó en el poblado ferroviario, data de 1960, según los escritos de la revista *Vía Libre: Bobadilla, parada y fonda* (1973), afirmando que: de los 2,000 habitantes, la mayor parte tenían actividades vinculadas al sector ferroviario, de los cuales, unos 130 atendían los servicios de circulación, maniobras, clasificación de material, despacho de billetes, factorías, removidos de mercancías, conservación de instalaciones y material, limpieza, etc. Así mismo, 23 se ocupaban de las instalaciones fijas, 9 de instalaciones eléctricas, 26 de material móvil y 8 de tracción.

A inicios de la década de los 70, basado en los escritos de la revista *Vía Libre: Bobadilla, parada y fonda* (1973), manifiesta que:

La estación de Bobadilla cuenta con nueve vías de circulación y catorce de clasificación, incluidos los culatones y las vías de muelle. Por ella pasan diariamente 42 trenes de viajeros y 20 de mercancías, y se efectúan además unas ocho o diez circulaciones especiales de trenes de trabajo, máquinas aisladas, etc. (p.5)



Imagen 9. Panel publicitario indicando las cuatro conexiones más relevantes de Bobadilla. Fuente: <http://viajesferroviarios.blogspot.com/2014/03/la-publicidad-ferroviaria-la-busqueda.html>

El declive de Bobadilla Estación, se da como resultado del final de la tracción de vapor, en abril de 1969, cuyo proceso se vio acelerado por los parques automovilísticos y la construcción de la red de autovías. (El Ferrocarril de Andalucía, 2019). Además, tal crisis se acentuó con la inauguración de la Estación Santa Ana, del Tren de Alta Velocidad (AVE), la cual, condujo el desvío del tráfico ferroviario y por ende a su declive, dejando de lado el apelativo del gran nudo ferroviario de Andalucía.

2.4. Bobadilla Estación, elementos contextuales

2.4.1. Contextualización territorial

Bobadilla Estación se encuentra situada a 16 kilómetros de la ciudad de Antequera, a cuyo municipio pertenece, y a tres km. de Bobadilla Pueblo. Según el *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía (BOJA)*, la superficie territorial de Bobadilla Estación, corresponde a 46,484 km² en plano.



Imagen 10: Mapa de Bobadilla Estación Fuente: Google maps.

Actualmente, existen diversas vías de acceso hacia Bobadilla Estación que la unen con Málaga, siendo el tiempo estimado de 55 – 59 minutos (68.3 km.) en vehículo privado y en autobús, a unos 58 minutos aproximadamente. Sin embargo, también la conexión se realiza mediante la línea hacia Sevilla-Málaga, la cual hace escala en el Chorro y Bobadilla Estación, con una duración del trayecto de 56 minutos.

Partiendo desde Antequera, hay una ruta directa en vehículo privado, de 19 min (16.9 km.), y en autobús, a unos 23 min. Además, también se encuentra conectado mediante vía férrea desde Antequera, siendo un tiempo estimado de 51 min.

Desde el atractivo más relevante de la zona, que es El Chorro y, por ende, el Caminito del Rey, en vehículo privado, posee una duración de 44 min., siendo unos 38.5 km. de distancia, y en tren, a unos 18 min.

2.4.2. Contextualización socio-económica

Según los datos del Instituto Nacional de Estadística (INE), al 1 de enero de 2019, el número de habitantes en Bobadilla Estación, era de 1.081, de los cuales 546 son hombres y 535 mujeres. El siguiente gráfico refleja la caída en la evolución social del pueblo ferroviario, cuya realidad de un despoblamiento severo es semejante a la que atraviesan los pueblos del interior, debido a que parte de la comunidad joven migra hacia las capitales de las provincias o a la costa peninsular.

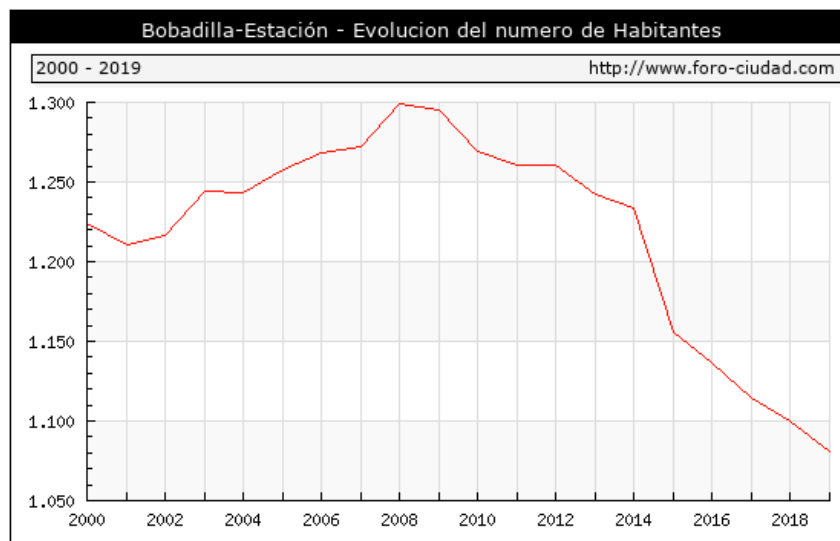


Gráfico 2: Evolución del número de Habitantes en Bobadilla Estación. Fuente: <https://www.foro-ciudad.com/malaga/bobadilla-estacion/habitantes.html>

2.4.3. Planta turística

➤ Alojamiento

Según la revisión emprendida, Bobadilla Estación no posee una variada oferta de alojamientos turísticos, habiendo solamente dos hospedajes. Así mismo, también se ha encontrado la existencia de una vivienda rural, teniendo una mayor aceptación por el turista familiar, que, según los comentarios ofrecidos en la página de *Airbnb*, los motivos de la elección fueron por la cercanía con los destinos turísticos de la zona, tales como el Caminito del Rey y de El Chorro, así como, la búsqueda de la experiencia vivencial en una zona del interior de la Comunidad de Andalucía.

Nombre Comercial	Ubicación
Kanada & Ma Cottage Village	Calle Federico García Lorca, 3.
Ilusiones Chimenea	Calle la Cruz 73, Antequera
Casa Rural "Jamajujo"	Calle Antequera, 15

Tabla 6. Oferta de alojamiento en Bobadilla Estación.

➤ Alimentación y bebidas

En lo que corresponde a la oferta actual de alimentación, poseen 6 establecimientos reconocidos, variando la oferta entre bares y restaurantes.

Nombre Comercial	Ubicación
Meson casa Bosque	Calle Antequera, 10,
Cafe Bar Juani	Calle Antequera, 16
Bar Casa Bosque	Calle Ctra. del Valle, 10
Gabbana's Cafeteria Pub	Calle Antequera, 12
Bar La Plaza	Calle Rafael Alberti, 1
Panadería Hnos. Escalante Martín	Carretera de Antequera, 9,

Tabla 7. Oferta de establecimientos de alimentación y bebidas en Bobadilla Estación.

2.5. Patrimonio Industrial

A partir de la década de 1960, en el Reino Unido, despertaron los intereses hacia la arqueología industrial, por ende, hacia las iniciativas de intervención y preservación de aquellos monumentos, que aún perduraban desde la época de la Revolución Industrial, como muestra de un pasado que formaba parte de la identidad inglesa y relevante en la historia moderna de la civilización occidental

Tal importancia, hacia los mencionados monumentos, condujo al establecimiento de una organización que vele por su preservación, promoviendo políticas y lineamientos de intervención. Es así que, en 1973, se constituye el *Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH)*, entidad que tiene por objetivo “promover la cooperación internacional en el campo de preservación, conservación, localización, investigación, historia, documentación, la arqueología y revalorización del patrimonio industrial”¹¹.

Tras la Asamblea Nacional del *TICCIH*, el 17 de julio de 2003, realizada en Moscú, se desarrolló la *Carta de Nizhny Tagil*¹², siendo uno de los escritos referenciales que disponen las directrices de intervención y orientan las buenas prácticas hacia la salvaguardia de los monumentos industriales. La mencionada carta ofrece una definición referente al patrimonio industrial:

El patrimonio industrial se compone de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten de edificios y maquinarias, talleres, molinos, fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se tramite y se usa energía, medios de transportes y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industrial, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación. (TICCIH, 2003, p. 2).

En el contexto español, los principios por establecer un Plan Nacional del Patrimonio Industrial (PNPI) se remontan entre los años 2001 y 2002, en ellos, los académicos de las diversas comunidades autónomas, resaltan la necesidad de intervención en la salvaguardia de los yacimientos históricos industriales. Los cuales eran poco valorados y estaban en constante amenaza de desaparición, siendo necesario establecer normativas estatales, que otorguen el marco legal para la conservación y difusión. En este documento, se reconocen un total de 49 bienes industriales, repartidos por todo el Estado. (Álvares, 2007)

Así mismo, en la publicación emitida en el 2011, por parte del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, en el Plan Nacional de Patrimonio Industrial¹³,

¹¹ Para una mayor información, véase en: <https://ticcih.org/about/>

¹² Para acceder al documento completo de *Carta de Nizhny Tagil*, véase en: <https://www.icomos.org/18thapril/2006/nizhny-tagil-charter-sp.pdf>

¹³ Para una mayor información sobre el *Plan Nacional de Patrimonio Industrial*, véase en:

dentro del marco de los Planes Nacionales del Patrimonio Histórico Español, se describe que:

Se pretende fomentar el conocimiento, la protección, la conservación y los nuevos usos de los antiguos espacios industriales para, desde una estrategia coordinada entre el Estado, las Comunidades Autónomas y los Municipios, con la participación de las asociaciones ciudadanas y los agentes privados, conseguir que estos testimonios históricos de nuestro pasado industrial se conviertan en recursos activos que contribuyan a ofrecer oportunidades a estos escenarios industriales. (Plan Nacional del Patrimonio Industrial, 2016).

También, como un hito relevante en la investigación y divulgación del patrimonio industrial en España, está la publicación del catálogo 100 elementos industriales en el 2010, por parte de la organización TICCIH España. En ella, se hace mención de algunos yacimientos históricos industriales, basados en los estudios, desde una visión interdisciplinaria, comprendiendo la singularidad de este tipo de patrimonio, el inventariado y la catalogación.

En concreto, las definiciones expuestas y los planes de intervención ponen en manifiesto la peculiaridad de este tipo de patrimonio. Poniéndose en relieve los efectos del proceso industrial, como el causante de diversas transformaciones sociales y del contexto urbano, cuyo legado aún perdura en la memoria colectiva de los residentes de aquellos poblados.

Tales esfuerzos de intervención, han puesto en relevancia la memoria colectiva y la identidad local. Otorgando un valor agregado a las intervenciones y asimismo, optando por la sensibilización hacia la conservación de este tipo de yacimientos, que, en la mayoría de casos, suelen perder protagonismo ante el patrimonio de mayor antigüedad.

2.5.1. Patrimonio industrial de Andalucía

En el ámbito de las investigaciones y acciones, a favor del patrimonio industrial en el territorio Andaluz, destaca la formación del *Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico (IAPH)* como iniciativa de los miembros del *Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Andalucía Occidental* y la *Asociación Territorial de Ingenieros Industriales de Andalucía Occidental*. Cuyos objetivos son la transmisión, fomento de la protección, conservación, y colaboración con los distintos organismos, públicos y privados, involucrados en la salvaguardia del patrimonio. Así como la participación activa, mediante las redes nacionales e internacionales, en el estudio e investigación, la contribución en la conservación y restauración, la sensibilización hacia las empresas y, por último, la asesoría hacia iniciativas de recuperación del patrimonio industrial¹⁴.

Una de las iniciativas de mayor impacto del IAPH, en alianza con el *Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, es la elaboración del proyecto de investigación I+D, sobre el Patrimonio Industrial de Andalucía. Cuyo estudio, realizado en las 8 provincias, condujo al análisis de 253 edificios o conjuntos de referencia arquitectónica industrial en Andalucía, siendo el resultado final, la elaboración de la base de datos del Patrimonio Inmueble de Andalucía¹⁵.

A través del Sistema de Información del Patrimonio Industrial Español (SIPIE), por parte del Ministerio de Cultura y Deporte, se realizó un proyecto, en el año 2012, cuyo objetivo era el estudio de la situación que se encuentra en la actualidad el Patrimonio Industrial en el territorio español, inventariando desde cada Comunidad Autónoma y recogiendo el status jurídico de cada monumento industrial. En el mencionado documento, en el apartado de la Comunidad Autónoma de Andalucía, se reconocen 129 monumentos, reconocidos entre las categorías de Bien de Interés Cultural y Bien de Catalogación General¹⁶.

¹⁴ Para una mayor información sobre el *Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico (IAPH)*, véase en: <http://www.fupia.es/la-fundacion/origen-y-objetivos/>

¹⁵ El desarrollo del proyecto Patrimonio Industrial de Andalucía. Proyecto I +D, en alianza con el *Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico (IAPH)* y el *Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, se encuentra en: https://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/patrimonio-cultural/documentos/gestion-informacion/Patrimonio_Industrial_de_Andalucxa.pdf

¹⁶ Para acceder a la lista total de los monumentos industriales en Andalucía, mencionados en el *Sistema de Información del Patrimonio Industrial Español (SIPIE)*, véase en: *Sistema de Información del Patrimonio Industrial Español (SIPIE)*

Además, otro hito relevante es la elaboración de la Carta de Sevilla de Patrimonio Industrial (2018), documento emitido como resultado del VII Seminario de Paisajes Industriales de Andalucía “Pensando el patrimonio industrial. Los retos del siglo XXI”. Mediante la cual, se pone en conocimiento público, los diversos enfoques hacia el bien y la salvaguardia del patrimonio industrial andaluz, y la propuesta de desarrollo de políticas que incentiven la intervención en la reutilización de los espacios industriales, con índole social, cultural y turístico¹⁷.

¹⁷ *Carta de Sevilla de Patrimonio Industrial (2018)*, ha sido el resultado del Seminario de Paisajes Industriales de Andalucía “Pensando el patrimonio industrial. Los retos del siglo XXI”, organización por el Centro de Estudios Andaluces y The International Committee for Conservation Industrial Heritage-España (TICCIH-España) los días 17 y 19 de mayo de 2018 en la localidad sevillana de Villanueva del Río y Minas. Para una mayor información, veáse en: <https://www.centrodeestudiosandaluces.es/publicaciones/carta-de-sevilla-de-patrimonio-industrial-2018-los-retos-del-siglo-xxi>

2.5.2. Patrimonio Industrial Bobadilla Estación



Imagen 11: Vista de Bobadilla Estación. Fuente: Google Maps.

1. La estación de los ingleses
2. Estación de Bobadilla
3. Vestigios del antiguo hospital de los empleados, depósito de materiales y viviendas de los empleados.
4. Vestigios del material rodante y maquinarias de reparación
5. La antigua fábrica de aceite

En el presente apartado, se tratará sobre el estado de algunos edificios emblemáticos de la zona de Bobadilla Estación, incluyendo los espacios y maquinarias que esta posee.

Los edificios más antiguos, que aún perduran, se pueden apreciar en la Calle Estación RENFE, siendo su situación de conservación regular, debido a causas naturales y humanas. Las causas naturales, se pueden apreciar la acelerada corrosión del salitre, que ha ocasionado un deterioro en las estructuras y, también en los efectos de los temporales, que ocasionan una corrosión progresiva y el debilitamiento de las bases de los monumentos. En este espacio se encuentran el antiguo hospital de los ferroviarios, el antiguo campamento de los trabajadores de RENFE (sin habitar) que colinda con otros edificios de la misma utilidad (que actualmente se encuentran habitados, por personas que en su mayoría poseen vínculos familiares con los antiguos trabajadores) y también los vestigios de los antiguos depósitos de materiales.



Imagen 12. Detalle del antiguo depósitos de materiales y del hospital de los trabajadores de Bobadilla Estación Fuente: elaboración propia

La estación original central, del poblado ferroviario, data de 1865, y el edificio para viajeros posee una composición atípica, por la unión de varios cuerpos de una o dos plantas. El interior del edificio, en el vestíbulo, posee una decoración

de azulejos de estilo andaluz. Actualmente, se encuentran operativas las funciones de la estación de Bobadilla.



Imagen 13. Detalles del interior y exterior de la Estación de Bobadilla. Fuente: elaboración propia

Uno de los edificios de mayor relevancia de Bobadilla Estación, que data de inicios del siglo XIX, es la antigua fábrica perteneciente a la "Aceite Antequerana" de los hermanos Luna Martín, cuya funcionalidad era el proceso en la extracción de aceites de orujo y de jabones. El estado de conservación del edificio es pésimo, donde solo se aprecia el exterior, que da testimonio del auge industrial que atravesó el pueblo ferroviario. Este edificio posee una chimenea en un buen estado de conservación, en el exterior del edificio, aún se preservan unos azulejos, del mismo estilo de los que decoran el interior de la estación.



Imagen 14. Detalles de la antigua fábrica de aceite y de jabón. Fuente: elaboración propia.

La “Estación de los ingleses”, es uno de los espacios icónicos y característicos del complejo, construido bajo la gestión de la compañía “*The Algeciras-Gibraltar Railway Limited*”, puesta en funcionamiento en 1892. La peculiaridad de este edificio recae en el contexto en que se desarrolló, y así mismo, resalta el origen inglés, con su curioso diseño entre el andaluz y el modelo de las estaciones coloniales de tipo “Imperial Hindú”. El estado actual de este recinto, es de degradación absoluta.



Imagen 15. Detalle de la Estación de los ingleses. Fuente: elaboración propia

Al costado de las líneas férreas, se pueden apreciar vestigios de la maestranza o taller de reparación del material rodante, tales como grúas y piezas de reparación, provenientes de la compañía francesa “*Quillacq-crane of anzin*” cuyo estado de conservación demuestra una severa corrosión por el oxido en los metales.



Imagen 16. (Izq.) Detalle de la grúa de la casa industrial francesa *Quillacq-crane of anzin* (Der.) Tractor de maniobras 310-048. Fuente elaboración propia

2.6. Marco normativo

La Junta de Andalucía, mediante la Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico, emitió la normativa 14/2007, del 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía, en el apartado VII "Patrimonio Industrial", hace mención que "tales bienes inmuebles de carácter industrial, las instalaciones, fábricas y obras de ingeniería que constituyen expresión y testimonio de sistemas vinculados a la producción técnica e industrial" (Patrimonio Histórico de Andalucía, 2007).

Igualmente, tal entidad posee un Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz, en el cual, como hace mención la normativa, estarán inscritos los yacimientos cuando sus valores lo justifiquen. Sin embargo, el patrimonio industrial de Bobadilla Estación no figura en mencionado catálogo.

Sin embargo, bajo la declaratoria del *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía (BOJA)*, número 52, en el artículo 5, le confieren las competencias propias, las cuales incluyen la conservación de las vías urbanas, en cooperación con la Comarca de Antequera.

2.7. Análisis de la unidad gestora

A partir del 3 de marzo de 2014, a través de la Dirección General de Administración Local, publicada en el *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía (BOJA)*¹⁸, número 52, se declara como Entidad Local Autónoma Bobadilla Estación (ELA), en el término municipal de Antequera, recuperando cierta autonomía administrativa.

En el mencionado Boletín Oficial, se aprueba el organigrama de la Entidad Local Autónoma de Bobadilla Estación, en la cual, se encuentran la Presidencia (jefatura de personal), seguido por una secretaría – intervención, dependiendo

¹⁸ Para una mayor información sobre el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía - Histórico del BOJA Boletín número 52 de 18/03/2014. Resolución de 3 de marzo de 2014, de la Dirección General de Administración Local, por la que se dispone la publicación del instrumento de creación de la Entidad Local Autónoma de Bobadilla Estación, en el término municipal de Antequera (Málaga). Véase en: <https://www.juntadeandalucia.es/boja/2014/52/17>

de la Administración General (Administrativo) y un área de Administración Especial¹⁹.

Cabe mencionar que la entidad gubernamental, del poblado ferroviario, trabaja en sinergia con las asociaciones vecinales, tal es el caso de la *Asociación Cultural Ferroviaria "El Raspilla"*, en acciones hacia la salvaguardia del patrimonio industrial y en la difusión interna, buscando una mayor sensibilización de la comunidad hacia su patrimonio cultural.

Además, al pertenecer al ámbito territorial de la Comarca de Antequera, mediante la página web institucional, en el Área de Turismo, hace mención sobre las acciones a favor de dinamizar el sector turístico, mejorando las condiciones de competitividad del destino, potencializando los recursos endógenos naturales y culturales y lograr su sostenibilidad en el futuro²⁰.

Los objetivos de la Comarca de Antequera, se encuentran alineados a la creación de productos turísticos o mejora de los existentes y fortalecimiento de la competitividad del sector turístico local, siendo dos de los objetivos que ofrecen oportunidades para una implementación de una propuesta turística, en torno al patrimonio industrial de Bobadilla Estación.

Asimismo, tal entidad pública, posee áreas encargadas en el ámbito del Patrimonio Histórico y una unidad para el desarrollo del Turismo en la región, cuyos organigramas institucionales de las mencionadas áreas, son las siguientes.

¹⁹ Organización Administrativa de la Entidad Local Autónoma de Bobadilla – Estación, recuperada de <http://www.bobadilla-estacion.es/11169/organizacion-administrativa>

²⁰ Grupo de acción y desarrollo local de la Comarca de Antequera, Área de Turismo. Recuperado de <https://www.antequeracom.com/areas-de-trabajo/turismo/>



Imagen 15. Organigrama institucional del Ayuntamiento de Antequera – Centro Municipal Patrimonio Histórico. Fuente: https://www.antequera.es/export/sites/aytoantequera/ayuntamiento/.galleries/DOCUMENTOS-Transparencia/ORGANIGRAMA_APROBADO_PLENO_16_DICIEMBRE_2013.pdf

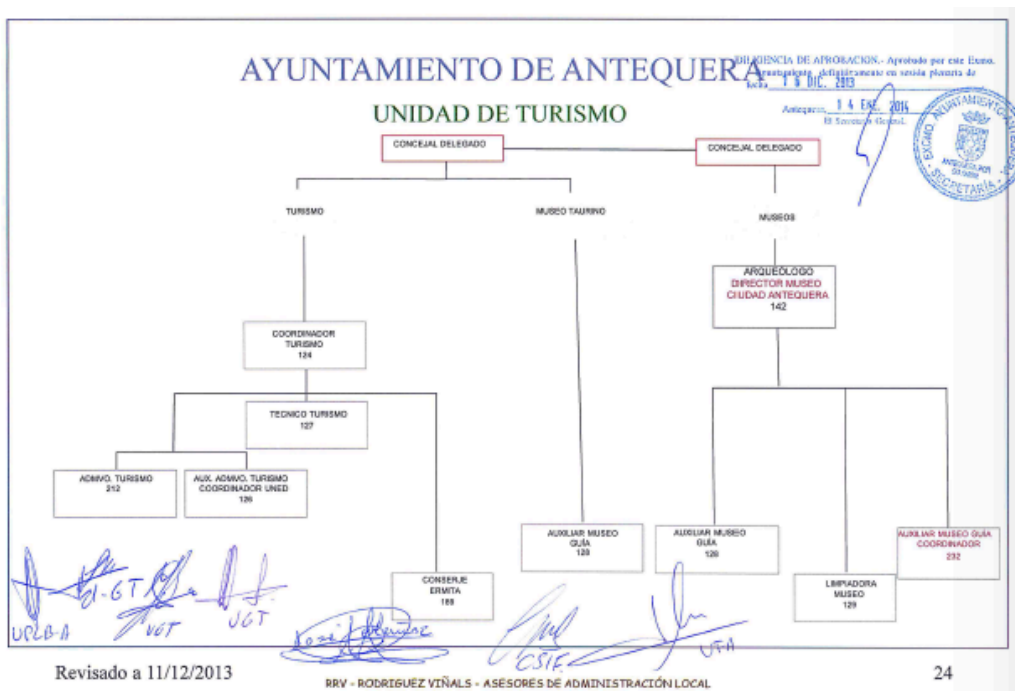


Imagen 16. Organigrama institucional del Ayuntamiento de Antequera – Unidad de Turismo. Fuente: https://www.antequera.es/export/sites/aytoantequera/ayuntamiento/.galleries/DOCUMENTOS-Transparencia/ORGANIGRAMA_APROBADO_PLENO_16_DICIEMBRE_2013.pdf

Actualmente, la mayoría de las iniciativas, a favor del patrimonio industrial de Bobadilla Estación, parten de la *Asociación Cultural Recreativa Ferroviaria «El Raspilla»*; la cual, es una organización vecinal que posee la finalidad de revalorizar los yacimientos industriales que aún perduran en el pueblo, y del mismo modo, sensibilizar a la comunidad sobre su legado histórico. Dicha asociación ha venido desarrollando diversas actividades, tales como: - Exposición Fotográfica, en la Casa de la Cultura del Ayuntamiento de la Roda de Andalucía, con motivo del X Aniversario del Museo de Ferrocarril y también, la fiesta ferroviaria, evento realizado cada 5 octubre.

2.8. Diagnóstico

2.8.1. Análisis DAFO del Patrimonio Ferroviario de Bobadilla Estación

D E B I L I D A D E S	<p>. No se encuentra registrado en el <i>Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz</i>.</p> <p>. No se encuentra mencionado en la publicación del <i>Turismo Industrial por la provincia de Málaga</i>, publicación emitida por la Consejería de Turismo y Deporte.</p> <p>. Escasez de iniciativas por parte de las instituciones de los gobiernos locales hacia la salvaguardia del patrimonio industrial de Bobadilla Estación.</p> <p>. La no presencia de políticas públicas pro activas por parte de la Entidad Local Autónoma de Bobadilla Estación.</p> <p>. Avanzado estado de oxidación en los vagones y maquinas de reparación que aún perduran.</p> <p>. Los bienes inmuebles más antiguos ubicados en la calle RENFE, así como la antigua fábrica de aceite y jabón, se encuentran en un estado malo de conservación.</p>
--	--

<p>A M E N A Z A S</p>	<ul style="list-style-type: none"> . Deterioro irreparable de los bienes inmuebles y ferroviarios. . Cambios en el uso del suelo urbano de Bobadilla Estación. . Dificultad de acceso al financiamiento, al no estar incluido en el <i>Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz</i>
<p>F O R T A L E Z A S</p>	<ul style="list-style-type: none"> . El pueblo ferroviario posee un valor simbólico, cultural y arquitectónico relevante. . Ubicación privilegiada, que da muestra del legado importante por haber sido uno de los nudos ferroviarios de mayor relevancia de Andalucía. . Existencia de bienes patrimoniales inmuebles y muebles en diversos grados de conservación.
<p>O P O R T U N I D A D E S</p>	<ul style="list-style-type: none"> . Cercanía a los sitios turísticos de El Chorro y el Caminito del Rey. . Conectividad entre Bobadilla Estación, mediante 3 trenes por día, que comunican con la parada de El Chorro, junto al final del recorrido del Caminito del Rey. . Mayor presencia del perfil del visitante hacia el turismo cultural e histórico. . Compromiso de la comunidad local, mediante la <i>Asociación Cultural Recreativa Ferroviaria "El Raspilla"</i>, entidad de mayor protagonismo en las acciones a favor del patrimonio industrial local.

	<p>. Respaldo por parte de la <i>Asociación en Defensa de las Chimeneas y el Patrimonio Industrial de Málaga (APIDMA)</i>.</p> <p>. Presencia del <i>Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif)</i> en Bobadilla Estación.</p> <p>. El Grupo de Acción y Desarrollo Local de la Comarca de Antequera, participa en proyectos de cooperación provinciales, regionales y/o nacionales.</p> <p>. Antequera, mediante su página web, especifica el Turismo Industrial como una de sus opciones.</p>
--	--

2.8.2. Diagnóstico

A pesar de que Bobadilla Estación, no figura en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz, siendo un impedimento para el acceso a las ayudas financieras por parte de los entes gubernamentales, se ha visto los esfuerzos y compromiso por parte de la *Asociación Cultural Recreativa Ferroviaria "El Raspilla"* en otorgarle el status de "Bien de Interés Cultural". Cabe resaltar que aquella asociación ha sido instaurada por iniciativa de los vecinos de la comunidad, los cuales poseen un vinculo estrecho por generaciones, cuyos antepasados han tenido participación en las labores que se ejercían en el poblado ferroviario, existiendo un vinculo emocional y un compromiso en la conservación de los bienes inmuebles heredados. Dicho esto, se aprecia una comunidad sensibilizada, dispuesta a cooperar en las acciones que se pretendan realizar, a favor de la salvaguardia del patrimonio histórico.

Otra de la problemática son las escasas iniciativas de intervención por parte de la Entidad Local Autónoma y por Adif, en la conservación o restauración de los bienes inmuebles y material rodante que aún se encuentran en Bobadilla Estación. Sin embargo, la mayoría de las acciones que se realizan provienen por iniciativa de las juntas vecinales, en representación de la asociación cultural.

Frente a estos problemas, la Entidad Local Autónoma de Bobadilla Estación, posee un valioso legado simbólico, cultural y arquitectónico, cuyos vestigios, ferroviarios e industriales, dan testimonio de la relevancia de la estación a mediados del siglo XIX y XX. Además, considerado como el nudo ferroviario de mayor relevancia de Andalucía, uniendo las capitales de las provincias de la Comunidad Autónoma. Así mismo, dicha localidad, es una de las pocas muestras de un *“poblado ferroviario puro”*, otorgándole un valor agregado digno de conservar.

El valor simbólico de Bobadilla Estación, es testimonio del desarrollo industrial que atravesó Andalucía, y la relevancia del ferrocarril en el contexto comercial e industrial, siendo participe en el crecimiento económico de la región. Así mismo, el mencionado poblado ferroviario comparte vínculos históricos con los yacimientos industriales que aún perduran, los cuales son: El Caminito del Rey, Presas de El Chorro, Conde de Guadalhorce y Gaitanejo, las pasarelas del salto hidroeléctrico de El Chorro; siendo una oportunidad de complemento para aquellos destinos consolidados.

Cabe mencionar que, la candidatura del Caminito del Rey y sus alrededores para ser Patrimonio Mundial de la UNESCO, es una oportunidad que también se puede tomar en consideración hacia el planteamiento de proyectos de similar índole industrial y natural, en la cual Bobadilla Estación, debería estar incluida.

El poblado ferroviario cuenta con el respaldo de la Asociación en Defensa de las Chimeneas y el Patrimonio Industrial de Málaga (APIDMA) y de la Federación Andaluza de Asociaciones de Amigos del Ferrocarril (FAAF); entidades que han demostrado un involucramiento a favor de la preservación de los bienes industriales. Tal fue la situación que atravesó la antigua fábrica de aceite y jabón, en el 2016, cuya amenaza de demolición fue detenida ante la intervención y gestión por parte de las mencionadas entidades, haciendo un llamado a la puesta en valor de los recintos industriales de dicho poblado.

Actualmente, se está apreciando un del perfil del turista que accede a este tipo de patrimonio histórico, buscando la complementación entre lo industrial y la naturaleza. Según los datos de la oficina de Turismo de Antequera, el año 2019, mostró un incremento del 1,97 por ciento de visitantes, registrando una

cantidad de 820 visitantes a la exposición permanente de la Industria Textil Antequerana, reflejando un interés por acceder al patrimonio industrial de aquella zona.

A partir de lo expuesto, se plantearán estrategias de conversión del Patrimonio Industrial en un recurso turístico, revalorizando los bienes inmuebles y la memoria colectiva que aún perdura en Bobadilla Estación. Los cuales son una fortaleza que merece ser rescatada y difundida, con el fin de lograr la concientización sobre la salvaguardia de los mencionados monumentos. Tales estrategias de conversión, lograrán desarrollar un foco de desarrollo turístico, que complemente la oferta turística histórica, en torno al patrimonio industrial en la Provincia de Málaga.



Imagen 17: Vista de Bobadilla – Estación, foto de la década de los 90. Fuente: El ferrocarril de Andalucía. Recuperado de <https://www.facebook.com/ferrocarrilenandalucia/photos/a.474853802587361/97356298604977>

3

Perfil de la propuesta

3.1. Propuesta de uso y aprovechamiento del Patrimonio Industrial Ferroviario de Bobadilla

La propuesta se desarrollará a través de una herramienta turística, de transmisión de los valores que Bobadilla Estación posee, como una medida de concientizar sobre la salvaguardia de los bienes industriales, los cuales no suelen ser reconocidos, perdiendo protagonismo ante el patrimonio de mayor antigüedad. Esta iniciativa se desarrollará en un contexto favorable, debido a las diversas iniciativas que las asociaciones vienen realizando, cuyo objetivo es la preservación de los bienes inmuebles que configuran el paisaje cultural de Bobadilla Estación.

Como una estrategia de revalorización, de Bobadilla Estación, la propuesta consiste en el planteamiento de una intervención, en los monumentos patrimoniales industriales y su aprovechamiento para uso turístico, así como en la puesta en valor del patrimonio intangible (memoria colectiva), a través de un

itinerario interpretativo, y en la elaboración de una aplicación digital que complemente la experiencia del visitante.

En la revalorización de los bienes inmuebles, se pretende el aprovechamiento de los espacios de la fábrica de aceite y jabón, reutilizándolo como un hotel rural, bajo el concepto de los “hoteles con encanto”. Cuyas intervenciones pueden ser semejantes a *El hotel rural A velha fábrica* (Extremadura), *La Posada de Somo* (Cantabria), *Hotel rural en un antiguo molino* (Teruel) y, por último, *Molino de Losacio* (Alba), estas actuaciones han demostrado ser casos eficaces en la reutilización de dichos edificios histórico, dándole un nuevo uso turístico. Estas intervenciones tienen la singularidad del rescate del valor arquitectónico y simbólico de dichos edificios, otorgando un valor agregado a la experiencia de los visitantes.

Se ha previsto que el monumento patrimonial que se adecua a dicha finalidad, es la fábrica de aceite y jabón, debido a su peculiaridad arquitectónica y por su ubicación privilegiada que colinda con el poblado ferroviario.



Imagen 18: Detalle satelital de la fábrica de aceite y jabón. Fuente: Google Maps.

Otra de las iniciativas que se pretenderá realizar será con el material rodante (locomotoras y vagones) que aún perdura en Bobadilla Estación. El proceso iniciará mediante la restauración inicial de las maquinarias, pudiendo ser reutilizadas con fines turísticos, a lo cual se les denominará como los “trenes

con encanto". Existen experiencias de intervención, de similar dimensión, tales como *Lleida mágica en el Tren de los Lagos* (Sierra de Montsec), el *ferrocarril de Soller* (Palma de Mallorca), el *Tren Rio Eresma que unifica Madrid – Segovia*, *tren Al Andalus*, *Tren de Teresa* (Ávila) y el *tren de la ruta de Cervantes* (Alcalá de Henares). Estas rutas han tenido una buena aceptación por el público, que se sienten cautivados por realizar dichas travesías, sin importar las distancias, si no, el valor simbólico que repercute en la experiencia, siendo un complemento idóneo en nuestra propuesta de proyecto.

Cabe mencionar, que la propuesta de tren con encanto, unificará las estaciones de Bobadilla Estación y El Chorro, siendo el destino turístico de mayor relevancia cerca del poblado ferroviario y así mismo, una oportunidad de reutilizar las vías ferroviarias que aún siguen activas.



Imagen 19: Detalle del material rodante de Bobadilla Estación. Fuente: elaboración propia

Los fines de semana, se propone la realización de guiados interpretativos, a través de un itinerario que enlazara los espacios más emblemáticos y relevantes de Bobadilla Estación. Se ha optado por la transmisión del mensaje, mediante la herramienta la interpretación, la cual, ha demostrado ser un método efectivo, en el proceso de puesta en valor de los yacimientos patrimoniales, más aún, donde todavía prevalezca la memoria colectiva. Así mismo, se pretende que tal herramienta ayude a afianzar nexos simbólicos tripartitos, entre el patrimonio,

la comunidad y el visitante. En el caso del guiado turístico que se establecerá, el mensaje que se transmitirá, seguirá los fines de informar, interactuar y sensibilizar.

El mensaje informativo, se basará en la explicación de la relevancia histórica y cultural de Bobadilla Estación, revelando su protagonismo en el desarrollo industrial de Andalucía y haciendo hincapié, en el legado heredado (Patrimonio), y también la transformación social y urbana que se produjo, como consecuencia del dinamismo de la estación.

La interacción del visitante con los valores que se expondrán, se basará a través de las herramientas interpretativas, tales como la teatralización.

El mensaje pretenderá generar un llamado de concientización, sobre los diversos riesgos que atraviesa el patrimonio industrial, el cual carece de una mayor apreciación, y en su mayoría significan un riesgo latente, en la cual, Bobadilla Estación no es ajena a dicha realidad. El mensaje explicará sobre la situación actual de los bienes inmuebles, y el proceso de revalorización.

De manera complementaria, a dichas acciones, se propone la implementación de las TIC, en algunos espacios estratégicos. Mediante la cual, el visitante obtendrá una mayor explicación, a través de contenido multimedia lúdico, sobre la importancia de Bobadilla Estación, en el contexto histórico industrial de Andalucía.

3.2. Finalidad, objetivos y estrategias

La propuesta tiene como finalidad, *el otorgar una nueva oportunidad de desarrollo turístico a la comunidad del poblado ferroviario de Bobadilla Estación, a través de la recuperación de sus valores históricos y culturales.*

o Objetivo general

Contribuir a la revalorización de Bobadilla Estación, a través del establecimiento de propuestas turísticas.

○ **Objetivos específicos**

- Analizar el estado actual de los bienes inmuebles de Bobadilla Estación.
- Rehabilitar la fábrica de aceite y jabón para uso como hotel rural y restaurante.
- Rehabilitar las locomotoras y vagones para su uso turístico.
- Diseñar la ruta turística en torno a la identificación de los valores históricos y cultural.
- Desarrollar un programa de reforzamiento entre la comunidad y su patrimonio local.
- Elaborar un plan de Marketing para el posicionamiento de nuestro producto turístico.

Analizar el estado actual de los bienes inmuebles de Bobadilla Estación.	
Estrategias	Acciones
<p>1. Estableciendo alianzas con instituciones académicas (Universidad de Málaga) para el estudio y reconocimientos de las patologías en los bienes industriales.</p>	<p>1- Limpieza de los espacios. 2. Estudios del estado de conservación de los bienes inmuebles y del material rodante.</p>
<p>4. Realizando los estudios patológicos, siguiendo la orientación por parte del área de Turismo y Patrimonio Histórico del Ayuntamiento de Antequera.</p>	

Rehabilitar la fábrica de aceite y jabón para su uso como hotel rural y restaurante.

Estrategias

Acciones

1. Afianzando alianzas con los propietarios del terreno para la revalorización de la antigua fábrica de aceite y jabón, con el visto bueno de la Consejería de Urbanismo de la Junta de Andalucía y del Ayuntamiento de Antequera.

1. Cambio del uso del suelo, para pasarlo de industrial a comercial turístico.
2. Estudio y levantamiento de los planos y detección de las patologías de la antigua fábrica de aceite y jabón.

2. Estudios de los elementos arquitectónicos que deben conservarse, en colaboración con la Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico de la Junta de Andalucía

3. Proceso de restauración y reutilización del bien inmueble.

Rehabilitar la locomotora y vagones para su uso turístico.	
Estrategias	Acciones
<p>1. Alianzas con ADIF – RENFE, para la revalorización de los trenes y de los vagones que se encuentran en Bobadilla Estación</p>	<p>1. Selección y limpieza de los vagones por intervenir. 2. Proceso de restauración o conservación curativa de los daños detectados en las estructuras.</p>

Diseñar la ruta turística en torno a la identificación de los valores históricos y cultural.	
Estrategias	Acciones
<p>1. Estableciendo la ruta turística en torno a los bienes industriales y al material rodante que aún posee el poblado ferroviario.</p>	<p>1. Determinación temática 2. Definición de las estructuras complementarias a la ruta turística. 3. Investigación histórica sobre Bobadilla Estación. 4. Realización de la estructura de la ruta turística a través de los atractivos.</p>
<p>2. Implementando una propuesta, utilizando la herramienta de la interpretación del Patrimonio, así como el guión interpretativo, señalética y las TIC, aplicadas a la revalorización del patrimonio</p>	<p>1. Implementación de señalética y cartelería. 2. Elaboración de un soporte digital a través del código QR.</p>

Desarrollar un programa de reforzamiento entre la comunidad y su patrimonio local.	
Estrategias	Acciones
<p>1. Desarrollo de actividades a través de la Asociación Cultural Recreativa Ferroviaria "El Raspilla", hacia la comunidad, fomentando el interés y la participación en la conservación de los monumentos industriales.</p>	<p>1. Reforzamiento y difusión a la Fiesta Ferroviaria, celebrada cada 05 de octubre.</p>

Elaborar un plan de Marketing para el posicionamiento de nuestro producto turístico.	
Estrategias	Acciones
1. Afianzando <i>partners</i> con las entidades privadas del sector turismo de la región e instituciones académicas.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Alianzas con <i>Adif</i> 2. Alianzas con las agencias de viaje
2. Establecimiento de alianzas con la Diputación de Málaga, área de Turismo, para la realización de cooperaciones con el destino turístico del Caminito del Rey.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Búsqueda de soporte y alianza con el área de Medio Ambiente, Turismo Interior y Cambio Climático de la Diputación de Málaga. 2. Alianza con la Unidad de Turismo de Antequera (Málaga)
3. Posicionamiento de Bobadilla Estación, como un nuevo producto turístico de índole cultural, de la Provincia de Málaga.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Exposiciones permanentes e itinerantes sobre los bienes industriales ferroviarios de Bobadilla Estación. 2. Realización de Folletería, en la que se muestre las bondades del poblado ferroviario, actividades y las alianzas establecidas.

3.3. Beneficiarios

Los beneficiarios finales de este proyecto, corresponden a los pobladores de la Entidad Local Autónoma de Bobadilla Estación, siendo, 1.081 habitantes, según los datos del Instituto Nacional de Estadística (INE).

Otro de los beneficiarios de este proyecto son los negocios locales, tales como los de alimentación y hospedaje, descritos en el apartado anterior; fomentando un mayor crecimiento de consumo, por la atención de los visitantes. Así mismo, se incrementará la oferta de atractivos turísticos, la diversificación y la complementariedad de los mismos.

3.4. Público objetivo

La identificación y segmentación de nuestro público objetivo, se ha basado a partir de las actividades que se ofrecerán, el cual estará alineado a las exigencias del turista rural - cultural y también del excursionista. De cierto modo, el nivel de prioridades de los visitantes repercutirá en el tipo de gestión y en las estrategias en la captación de su interés.

Para los autores Royo y Serarols (2005), entre las motivaciones de este tipo de perfil de turista, destacan los motivos *desconectar*, seguido por los motivos de *disfrutar de la naturaleza, descanso y relax* e *ir a lugares con riqueza histórica*.

Para una mayor aproximación hacia nuestro público objetivo, nos basaremos en el informe del Turismo Cultural en Andalucía, del año 2018²¹, en la cual, se hace mención que este tipo de turistas, suelen tener de 4 a 7 días de estancia media, y también, un 60,0% ha registrado como motivo visitar monumentos, y ello le ha influenciado a escoger el destino de Andalucía.

Otra de las características, es la composición de grupo de viajes que este tipo de turistas, registrándose, en el 2018, un 63,4% en pareja, seguido del 16,7% con familiares, posteriormente con 9,9% con amigos y por último 9,7%, solo.

²¹ El informe del Turismo cultural en Andalucía, del año 2018. Recuperado de: http://www.juntadeandalucia.es/turismoydeporte/publicaciones/estadisticas/cultural_2018.pdf

Otro de los puntos a detallar, es el perfil sociodemográfico que aquel informe ofrece, registrando una mayor presencia de mujeres, que, en porcentaje, sería el 53,2%, en el intervalo de edades entre 45 y 64 años (32,6%).

Sin embargo, en lo que concierne al excursionista, en el Observatorio Turístico de Málaga – Costa del Sol 2018²², hacen mención sobre sus motivos en la visita a Málaga, ubicando en segundo lugar, lo cultural, siendo un 36,1%. Por consiguiente, una de las actividades que más se han realizado en su estadía en la Costa del Sol, es la realización de rutas culturales y de naturaleza y así como también, turismo cultural: visitas museos, exposiciones, etc.

3.5. Modelo de gestión

El modelo previsto, para esta propuesta de proyecto, se basará en la gestión delegada, como respuesta inmediata a la escasa intervención, por parte de las entidades públicas involucradas en la gestión de los recintos y del espacio patrimonial de Bobadilla Estación. Así mismo, tal gestión garantizará una participación entre los agentes interventores, cuya estructuración permitirá una gestión adecuada, en un marco democrático y participativo.

Por los motivos mencionados en el diagnóstico y, asimismo, por la estructura de la propuesta del proyecto, se ha previsto el establecimiento de una Fundación. Entidad autónoma, de carácter cultural, cuya persona jurídica, será la encargada de su correcta gestión y con plena capacidad de establecer las directrices de intervención.

La Fundación será constituida de carácter privada, sin ánimo de lucro, cuyos socios fundadores, serán representantes de las entidades públicas involucradas, tales como Entidad Local Autónoma de Bobadilla Estación, Ayuntamiento de Antequera, y como entes supervisores, la Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico de la Junta de Andalucía y, así como el área de Cultura y Patrimonio Histórico Artístico de la Diputación de Málaga. También contará con la participación de entidades privadas interesadas, con un papel de patrocinadores, que tienen relación con las actividades del poblado ferroviario, siendo las indicadas Adif y RENFE, y las asociaciones vecinales o culturales, ya

²² Para una mayor información sobre el Observatorio Turístico de Málaga – Costa del Sol, 2018, véase en: http://static.malaga.es/malaga/subidas/archivos/0/5/arc_318150.pdf

constituidas. Estos miembros, a través de sus representantes delegados, estarán en el nivel alto del organigrama institucional, en el área de directorio – consultivo, en la cual se manejen las estrategias, lineamientos de intervención y la toma de decisiones en las acciones emprendidas.



Gráfico 3: Propuesta del organigrama institucional de la Fundación Bobadilla Estación.

Aparte de establecer las líneas de intervención hacia la conservación y restauración de los bienes tangibles, la Fundación también tendrá una participación activa, como un ente intermediario, entre las contrataciones entre el sector público y las entidades privadas, que deseen invertir en el producto turístico que Bobadilla Estación. Asimismo, será la encargada de afianzar alianzas estratégicas con las empresas turísticas de la provincia de Málaga (tour operadores, agencias de viajes y hospedajes), bajo la supervisión de la unidad de Medio Ambiente, Turismo Interior y Cambio Climático de la Diputación de Málaga.



Imagen 20: Propuesta del logotipo para la Fundación de Bobadilla Estación.
Fuente: elaboración propia.

3.5.1. Funciones

La diversidad de funciones, para el establecimiento del producto turístico de Bobadilla Estación, serán distribuidas acorde a la participación y competencias de cada agente o entidad participante, abarcando cuatro marcos de intervención:

FUNCIONES	DESCRIPCIÓN
Ejecución	La Fundación, tendrá como finalidad la conservación y restauración del Patrimonio Histórico- Artístico, así como el diseño de una propuesta turística, en torno a los valores simbólicos, culturales y arquitectónico que aún perduran en Bobadilla Estación.
Relaciones públicas	La Fundación y la Entidad Local Autónoma de Bobadilla Estación, serán las encargadas de entablar las comunicaciones formales con las entidades afines a nuestra propuesta.

Control y evaluación	Las áreas de Turismo Interior y el de Cultura de la Diputación de Málaga, así como la Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico, y la de Turismo de la Junta de Andalucía, serán las encargadas de establecer el control y evaluación de las diversas intervenciones, otorgando las políticas necesarias que orientarán las directrices de las acciones a realizar.
Financiamiento	Las entidades que conformen el patronato de la Fundación, las cuales estarán en la junta directiva, serán las encargadas de otorgar parte del financiamiento. Sin embargo, también se ha de considerar las empresas del sector privado, que poseen vínculos con la historia de Bobadilla Estación

Tabla 8. Funciones de los agentes interventores en el proyecto.

4

Producción del proyecto

4.1. Intervención y reutilización de los bienes patrimoniales.

Inicialmente, en el proceso de revalorización de los yacimientos industriales que se hallan en Bobadilla Estación, se realizará el diagnóstico de los bienes inmuebles y muebles que configuran el paisaje cultural, a través de la aplicación del registro e inventariado del contenido.

Esta primera fase de identificación, determinará la adopción de medidas de intervención, a través del estudio, análisis, configuración y la segmentación de los bienes a través de sus tipologías. Para la realización de este proceso, se considerarán las directrices de catalogación ofrecidas por el Plan Nacional del Patrimonio Industrial, en la se emplearán los siguientes criterios:

Intrínsecos	Patrimoniales	De viabilidad
Valor testimonial	Histórico - Social	Posibilidad de restauración integral
Singularidad y/o representatividad tipológica	Artístico	Estado de conservación
Autenticidad	Tecnológico	Gestión de mantenimiento
Integridad	Arquitectónico	Rentabilidad social
	Territorial	Situación jurídica.

Tabla 9. Criterios de valoración y selección, establecidas en el Plan Nacional del Patrimonio Industrial.

4.1.1. Proyecto hotel rural

El inicio del desarrollo de esta propuesta, contempla la necesidad de intervenciones en algunos elementos emblemáticos de la Entidad Local Autónoma de Bobadilla Estación, como lo son la antigua fábrica de aceite y jabón; así como en las locomotoras y vagones, con fines de uso turístico.

En principio, el reconocimiento del estado actual de las edificaciones y patologías, será desarrollada en un marco de cooperaciones institucionales entre la Fundación, Entidad Local Autónoma de Bobadilla Estación y la la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Málaga, en calidad de prácticas: Mediante las cuales se realizarán el reconocimiento de los daños estructurales y las medidas de intervención adecuadas. Además, se ha de establecer las comunicaciones entre la Entidad Local Autónoma y los propietarios del terreno de la antigua fábrica de aceite y jabón, para la propuesta de su reutilización, así como las acciones más favorables en el cambio del uso del suelo para fines turísticos.

Posteriormente a este análisis, se procederá a los procesos de la conservación de los monumentos, ya sea preventiva o curativa, dependiendo de las patologías detectadas. En el caso de la antigua fábrica de aceite y jabón, el proceso ha de ser restauración, por los graves daños patológicos que el edificio presenta, y posteriormente, su reutilización.

Su reutilización será de un hotel rural, manteniendo el diseño de la parte exterior del monumento, el cual aún posee una cerámica y un estilo arquitectónico digno de rescatar, siendo un potencial para su reutilización.



Imagen 21: Detalle del monumento industrial de la antigua fábrica de aceite y jabón.
Fuente: elaboración propia



Imagen 22: Detalle del hotel rural "A velha fábrica", donde se aprecia la conservación de su valor arquitectónico, se tomará como referencia ante la posible intervención por sus similares condiciones. Fuente: <https://avelhafabrica.es/el-hotel/>

4.1.2. Restaurante y Cafetería - cultural con encanto.

Aprovechando los espacios de la antigua fábrica de aceite y jabón, se ha previsto la implementación de un restaurante y cafetería bajo la temática ferroviaria e industrial, generando vínculos entre el consumidor y los visitantes.

Además, se pretende que este espacio posea una oferta cultural, acorde a las exigencias de los visitantes, ofreciendo de esta manera una alternativa turística – recreativa, que complemente la oferta turística de Bobadilla Estación.

4.1.3. Tren con encanto

A través de las alianzas con Adif y RENFE, se propondrá el rescate del material rodante que aún perduran en Bobadilla Estación. Actualmente, son las locomotoras 240-2419 y 240-2412; el tractor de maniobras 310-048 y cinco vagones, los cuales son los indicados para su reutilización para fines turísticos.



Imagen 23: Tren con encanto de la Fresa, reutilizado con fines turísticos. Fuente: <https://www.ebooking.com/es/noticias/trenes-con-encanto>

La restauración de los vagones ofrecerán un ambiente de antaño, rescantando el valor artístico y simbólico de este material, en la cual, se ofrecerá recreaciones artísticas, por parte del personal de servicios de abordó, vestidos de la época.

Esta línea enlazara las estaciones de Bobadilla Estación y la estación de El Chorro, siendo un total de 14,6 Km de recorrido, ofreciendo una vista del paisaje natural del Embalse del Guadalhorce y parte del Caminito del Rey.



Imagen 24: Desarrollo del guiado interpretativo utilizando la herramienta de la teatralización a bordo del tren con encanto. Fuente: <https://www.ebooking.com/es/noticias/trenes-con-encanto>

Los horarios establecidos para la partida de este proyecto piloto, serán de esta manera:

- 09: 00 – 09:30h.
 - Recepción en la estación de Bobadilla Estación

- 09:30 h.
 - Salida del tren turístico hacia El Chorro
 - Visita al Caminito del Rey y parte de entorno natural de El Chorro

- 19:00 h.
 - Retorno a Bobadilla Estación.

Este horario es orientativo, y se podrá incrementar el número de trayectos en función de la demanda y de las estaciones del año.

Cabe resaltar, como una acción a corto plazo, se ha establecido esta línea, considerando la afluencia turística que posee el Caminito del Rey. Sin embargo, a medida que el proyecto se desarrolle, se establecerán otras conexiones ferroviarias con otros espacios con potencial turístico de la zona, por ejemplo, Ronda, que también tiene un alto nivel de demanda turística.

4.1.4. Itinerario interpretativo

La estadía de los visitantes, será complementada con una visita guiada, basándonos en las herramientas de la interpretación del patrimonio, a través de un itinerario, mediante la cual, se enlazarán los sitios emblemáticos y de mayor relevancia.

Este recorrido unirá los espacios de la estación de los ingleses, Estación de Bobadilla, la parte antigua (Vestigios del antiguo hospital de los empleados, depósito de materiales y viviendas de los empleados), la fábrica de aceite y jabón y por los vestigios del material rodante y de las maquinarias de reparación de las locomotoras.

Los detalles del itinerario interpretativo, serán especificados en el siguiente cuadro:

Cantidad de guías	Tres (3)
Día del guiado	Sabado - domingo
Duración del recorrido	50 minutos
Horario de los recorridos	Primero: 10:00 Segundo: 12:00 Tercero: 16:00

Se prevé que la duración de los itinerarios interpretativos, tenga una duración de 50 minutos, los días sábados y domingos. Sin embargo, también se ofrecerá el guiado interpretativo para los grupos que lo soliciten, como un servicio especial.



1. Bienvenida e indicaciones
2. Protagonismo del nudo ferroviario de Bobadilla Estación en el contexto industrial de Andalucía.
3. Los bienes patrimoniales de Bobadilla Estación.
4. Un día con los ingleses.
5. Un día de reparaciones de las locomotoras.
6. Nuevos desafíos de Bobadilla Estación

Gráfico 4: Definición de las paradas del itinerario interpretativo

Tema específico	Lugar de interpretación	Tiempo	Descripción general	Técnicas
Bienvenida e indicaciones.	Espacio de la Estación de Bobadilla	5 minutos	La presentación se realizará mediante un personaje ficticio de la época, el cual interpretará el rol del Jefe de máquinas. Este se encargará de dar la bienvenida a Bobadilla – Estación, comentará sobre la Fundación y las acciones a favor de la salvaguardia que se vienen realizando. Asimismo, hará las indicaciones iniciales, antes de iniciar el recorrido.	Personificación. Consulta al público.
Protagonismo del nudo ferroviario de Bobadilla Estación en el contexto industrial de Andalucía.	Espacio entre la estación y la antigua fábrica de aceite y jabón.	10 minutos	El jefe de máquinas relatará, en primera persona, sobre la importancia de Bobadilla Estación en el contexto comercial e industrial a mediados del siglo XIX y del siglo XX, así como las transformaciones urbanísticas y sociales que trajo consigo el poblado ferroviario. En este apartado, el jefe de máquinas interactuará con el público, haciendo la consulta si es que han estado en un espacio de similar magnitud.	Personificación. Diálogo e interrogación.

<p>Los bienes patrimoniales de Bobadilla Estación.</p>	<p>Antigua fabrica de aceite y jabón</p>	<p>10 minutos</p>	<p>El jefe de máquinas se retira, dando paso al Visitador (persona encargada de velar por el correcto funcionamiento de los ferrocarriles), presentandose y explicando su rol en Bobadilla – Estación.</p> <p>Este personaje hará una narración, como un espectador de la época, contando sobre los bienes inmuebles que aún perduran en el poblado ferroviario. Esta narración será contada empleando el sentido del humor, ante una comparativa de lo pasado y el presente, y la bonanza que se vivía antiguamente, cuyos edificios son testimonios de esa época.</p>	<p>Personificación. Uso de humor.</p>
<p>Un día con los ingleses.</p>	<p>Estación de los ingleses</p>	<p>10 minutos</p>	<p>El visitador contará a los visitantes sobre lo que signífico esa estación en su época, y el valor simbólico que posee y la relevancia que trajo consigo la conexión entre Bobadilla – Algeciras.</p> <p>El visitador traerá consigo anécdotas de la época, sobre esa convivencia entre Bobadilla Estación y los ingleses que habitaban dicha zona.</p>	<p>Personificación. Uso de los sentidos. Invitar a la reflexión. Diálogo.</p>

Un día de reparaciones de las locomotoras.	Máquinarias de reparación de las locomotoras	10 minutos	<p>Llegando a la parte donde se encuentran las máquinarias de reparación de las locomotoras, el visitador hace un llamado al fogonero y transmitiéndole su admiración y respeto por las funciones que ejerce.</p> <p>El fogonero explicará en primera persona, las funciones que realiza y el funcionamiento de las máquinas que aún perdura. Ante este apartado, el personaje invitará a la reflexión a los visitantes sobre el estado actual de las máquinarias.</p>	<p>Personificación. Uso de los sentidos. Invitar a la reflexión. Diálogo.</p>
Nuevos desafíos de Bobadilla Estación.	Espacio de la Estación de Bobadilla	5 minutos	El fogonero, relatara los planes a mediano y largo plazo de Bobadilla Estación, así como el desarrollo de las actividades que se realizarán en el marco. De manera de conclusión, el guía interprete hace un llamado a la responsabilidades de todos ante la conservación de los monumentos industriales de Bobadilla Estación, y agradece la visita en nombre de la Fundación.	Personificación

4.1.5. Señalética y cartelería

Parte de la propuesta, también va orientada hacia la creación de la señalética orientativa en el espacio monumental de Bobadilla Estación, las cuales estarán ubicadas en algunos puntos estratégicos de interés para el visitante.

Los lineamientos para la elaboración de la señalética, estarán basados en el *Manual de señalización de Itinerarios Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía*²³, mediante la cual establecen, que el fondo de bandeja para los Hitos de Patrimonio Industrial o Productivo tengan la siguiente tonalidad:

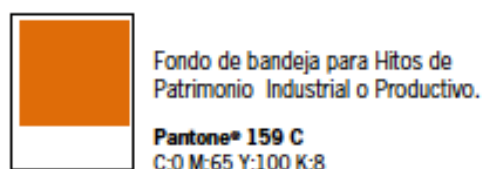


Imagen 25: Especificación del Fondo de Bandeja para Hitos de Patrimonio Industrial o Productivo. Fuente: El Manual de señalización de Itinerarios Culturales.

Así mismo, los recintos industriales estarán identificados mediante pictogramas, en la que se especifiquen la tipología del patrimonio; los cuales estarán colocados en los exteriores de cada monumento.

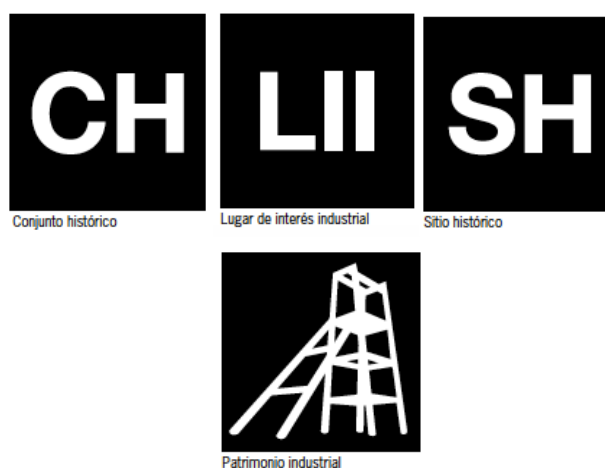


Imagen 26: Especificaciones de las tipologías del patrimonio Fuente: El Manual de señalización de Itinerarios Culturales.

²³ Para una mayor profundidad, sobre El Manual de señalización de Itinerarios Culturales, se encuentra disponible en: <https://www.juntadeandalucia.es/servicios/publicaciones/detalle/69777.html>

En los exteriores de la estación de Bobadilla, se colocará una señalética indicando el plano urbano del poblado ferroviario, la orientación, la localización de los lugares históricos, y también, especificando la planta turística (hospedajes, restaurantes y bares).



Imagen 27: Diseño referencial de la cartografía del espacio monumental.

4.1.6. Propuesta en la implementación de la señalización turística con códigos QR.

Para una mayor interacción de los visitantes, con los valores del espacio monumental, se empleará una herramienta digital, que refuerce el contenido de las temáticas propuestas. Tal herramienta, se gestionará a través de la implementación de un código QR al inicio del itinerario, derivándole hacia una página web, la cual acompañará al visitante, en el desarrollo de su visita.

La página web, estará compuesta de tres menús, la primera será una ficha de mapas, en la cual, se localizaran los monumentos más relevantes de Bobadilla. Explicando su historia y valor arquitectónico, también, contará con una opción de audioguía usando como herramienta la interpretación, mediante la cual, diversos personajes (tres) contarán la historia de Bobadilla Estación, en las paradas que se indiquen, y por último, el foto recorrido histórico, en la cual,

representarán los monumentos en el antes y después, bajo los efectos de la disolución de la imagen.

En la página de bienvenida, figuraran los logotipos de la Fundación, así como el de Bobadilla Estación. También de las compañías patrocinadoras y de las entidades públicas involucradas en la iniciativa.



Imagen 28: Diseño referencial de la página de bienvenida. Fuente: elaboración propia

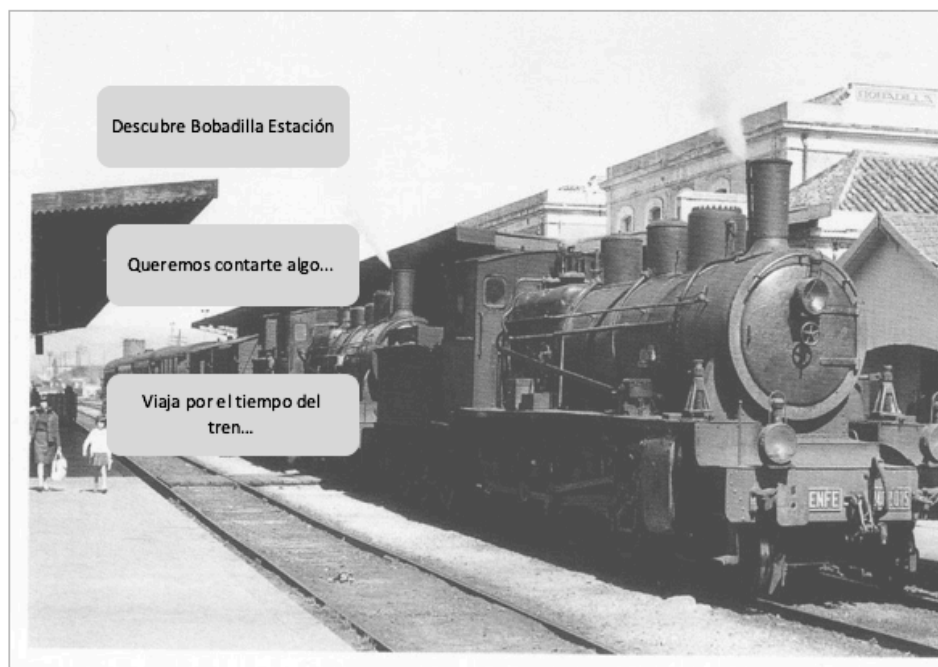


Imagen 29: Diseño referencial de la página principal. Fuente: elaboración propia.

En la opción de *Descubre Bobadilla Estación*, se habilitará la opción de mapa de ubicación y también, la localización de cada monumento industrial, mediante el uso de GPS. Cada imagen, estará complementada por una breve reseña sobre su historia y los detalles que lo hacen relevante.



Imagen 30: Diseño referencial del apartado de localización de los monumentos. Fuente: elaboración propia.

La opción de *queremos contarte algo*, consiste en la implementación de un audio, basado en las herramientas de la interpretación del patrimonio, mediante la cual, se narre la historia del poblado ferroviario y los cambios que este ha venido atravesando, a través de un diálogo de tres personajes, los cuales recrearan a los personajes de la época y también como espectadores de aquellas transformaciones. Los personajes serán los siguientes:

- Fogonero, voz masculina de una persona adulta.
- Maquinista, voz masculina de una persona adulta.
- Pasajera, voz femenina de una persona adulta.



Imagen 31: Diseño referencial del apartado auditivo. Fuente: elaboración propia

El tercer menú, titulado *Viaja por el tren del tiempo*, consiste en la implementación de imágenes, mediante el efecto de disolución, muestren las bondades de los monumentos, de cómo eran antes y a como se encuentran en la actualidad. Así mismo, se implementará la tecnología de la realidad aumentada, en la cual, se acoplaran imágenes en los espacios adecuados.



Imagen 32: Diseño referencial del apartado de *Viaja por el tren del tiempo*. Fuente: elaboración propia.

4.2. Plan de comunicación

4.2.1. Creación de la marca Bobadilla Estación

El producto turístico de Bobadilla Estación, poseerá una marca o *branding* distintivo, basado en la esencia de su valor simbólico e identitario, otorgando una diferenciación y autenticidad, con el resto de los productos turísticos que Andalucía posee.

Ante esto, se opta por la propuesta de un logotipo que resalte su valor identitario, escogiendo la silueta de la locomotora de la serie 401 -450 de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, siendo una de las muestras que tuvo una mayor concurrencia en la estación de Bobadilla. Complementario a dicha silueta, se ha optado por la tonalidad ocre y azul, los cuales, se asemejan a las tonalidades del azulejo identificativo que se encuentra en la estación.



Imagen 33: Propuesta del logotipo para el producto turístico de Bobadilla Estación.
Fuente: elaboración propia

4.2.2. Plan de difusión

El posicionamiento y difusión de esta propuesta, se basará mediante las estrategias del Marketing Mix, las cuales estarán compuestas por: Estrategias con el producto, estrategias con el precio, estrategias de plaza y estrategias de difusión.

a) Estrategias con el producto:

- La relevancia de este producto turístico, parte por la importancia de la experiencia del visitante, a través de un turismo vivencial.
- Ofrecimiento de servicios de calidad acorde a la exigencia de la demanda, por parte del turista rural - cultural y también del excursionista.
- Implementación de las herramientas de la interpretación del patrimonio, generando un vínculo de compromiso hacia la salvaguardia del patrimonio, por parte de los visitantes hacia el patrimonio.
- Implementación de los soportes digitales, mediante los códigos QR.

b) Estrategias con el precio:

La estrategia del precio, se han estableciendo mediante dos parametros, el primero, mediante el análisis de la capacidad de pago, por parte del perfil de este tipo de turistas, y el segundo, hacia el estudio de otros productos turísticos similares a esta propuesta

Sin embargo, el establecimiento del precio, se desarrollará mediante paquetes turísticos que ofrezca Bobadilla Estación, siendo los siguientes:

Servicios	Precio
1. Itinerario interpretativo + Ferrocarril hacia el Chorro (ida y vuelta)	15.00 €
2. Ferrocarril turístico "Tren con encanto"	10.00 €

En lo que concierne a la fijación de los precios para el hospedaje rural, estos se fijaran en función de las temporadas, siendo la división la siguiente:

- Temporadas altas: Semana Santa, junio, julio, agosto, primera semana de septiembre y Navidad. También se considerarán los puentes oficiales establecidos por festivales nacionales o de cada Comunidad Autónoma.

- Temporada baja: lo que resta del año, acentuándose más en las fechas de invierno.

c) Estrategias de difusión

Con la finalidad de tener una mayor acogida, por nuestro público objetivo, se empleará una difusión masiva en diversos canales de difusión de mayor consumo, siendo los medios: página web, redes sociales y *brochures*.

Medio de difusión	Detalle	Desarrollo	Target
Página web	Se creará una página web profesional mediante la herramienta wordpress.	Se pretende que la página web sea con este link: www.fundaciónbobadilla.com	Turistas que buscan las ofertas de turismo cultural mediante la web, antes o en el momento en que se encuentran en la provincia de Málaga.
Redes sociales	Mediante la gestión de la Fundación, se establecerán la creación de una cuenta en Facebook y en instagram, para diferente tipo de difusión.	La cuenta en Facebook, será para la transmisión de mensajes de interés público, noticias, artículos de interés, e imágenes para una interacción con el público. La cuenta de Instagram, será destinada a la difusión de imágenes, historias y compartir las historias que los visitantes realicen, bajo el <i>hashtag</i> <i>#Bobadillacautiva</i>	Turistas que suelen tener una mayor interacción con las redes sociales y suelen ser influenciados en la toma de decisiones, por recomendaciones de otros visitantes.
Folleto institucional (Díptico)	Impresos en papel couché, en tamaño A4, siendo un total de 2.000 unidades anuales.	Serán repartidos en eventos de afluencia turística, sitios de información turística y en las instalaciones de Bobadilla Estación.	Turistas locales, nacionales y extranjeros.

Hojas membretadas	Impresos en hojas A4, siendo un total de 2.000 unidades anuales.	Estarán destinadas para las presentaciones y documentos oficiales de la fundación.	Empresas, organizaciones, asociaciones y personas naturales.
--------------------------	--	--	--

Tabla 10. Los medios de difusión empleados para el producto turístico de Bobadilla Estación.

d) Realización de alianzas estratégicas

1. Establecer alianzas estratégicas con entidades académicas, tales como la Universidad de Málaga, cuyas cláusulas establezcan el respaldo profesional interdisciplinario, hacia las acciones establecidas, mediante la realización de prácticas o trabajos de investigación.
2. Establecer alianzas con las entidades públicas administrativas, como es la Entidad Local Autónoma de Bobadilla Estación, Ayuntamiento de Antequera, con el área de Medio Ambiente, Turismo Interior y Cambio Climático de la Diputación de Málaga y con Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local de la Junta de Andalucía.
3. Establecer alianzas con Adif y RENFE, para el rescate y reutilización del material rodante de Bobadilla Estación.
4. Establecer alianzas estratégicas con las siguientes asociaciones: Federación Andaluza de Asociaciones de Amigos del Ferrocarril (FAAAF), la Asociación en Defensa de las Chimeneas y el Patrimonio Industrial de Málaga (APIDMA) y con la Asociación Cultural Ferroviaria "El Raspilla", para establecer lineamientos de intervención en la realización de proyectos turísticos integrales, referente al patrimonio industrial, a mediano o a largo plazo.
5. Constituir alianzas con las agencias de viajes y tour operadores, para poder establecer como un nuevo producto turístico.

- **Alianzas puntuales**

1. Alianza con el Caminito del Rey y la Diputación de Málaga, solicitando un porcentaje de entradas, exclusivas para los turistas que usen de los servicios turísticos que el poblado ferroviario realizará.
2. Alianza con el área de Medio Ambiente, Turismo Interior y Cambio Climático de la Diputación de Málaga, para las capacitaciones en torno a la gestión hacia el turismo.

4.3. Estudio de viabilidad del desarrollo producto turístico de Bobadilla Estación.

Según el informe de Turismo de Interior en Andalucía, del año 2018,²⁴ la segunda actividad realizada por turistas de interior, alcanzando el 55,0%, es la visitas a monumentos y museos. Igualmente, teniendo en cuenta el total de turistas que llegan a Andalucía, el 40,3% opta por la visita a monumentos y museos.

Además, el informe del Turismo Cultural en Andalucía, del año 2018²⁵, manifiesta que un 10,5 millones de turistas, han visita la región, cuya motivación ha sido el turismo cultural. La procedencia de este tipo de turistas, el 29,1% es de Andalucía, el 25,3% es del resto de España y el 45,6% son extranjeros.

Según el Informe del Observatorio Turístico Ciudad de Málaga, noviembre 2017 – octubre 2018²⁶, un 39,21 % de los excursionistas, viven en ciudades cercanas, y así mismo, un 33,42 % de los que están de vacaciones, en la provincia de Málaga, hacen excursiones, de los cuales un 9,19 % optan por la realización de visitas culturales.

²⁴ Para acceder al informe de Turismo de Turismo de Interior en Andalucía, del año 2018, véase en: http://www.juntadeandalucia.es/turismoydeporte/publicaciones/estadisticas/interior_2018.pdf

²⁵ El informe del Turismo cultural en Andalucía, del año 2018. Recuperado de: http://www.juntadeandalucia.es/turismoydeporte/publicaciones/estadisticas/cultural_2018.pdf

²⁶ Para una mayor información sobre el Observatorio Turístico Ciudad de Málaga, noviembre 2017 – octubre 2018, véase en: <http://s3.malagaturismo.com/files/638/638/presentacion-observatorio-turistico-ciudad-de-malaganov17oct18.pdf>

Por la cercanía con el destino turístico de El Caminito del Rey, y partiendo de la consideración como un aliado estratégico potencial, hace posible que Bobadilla Estación pueda ser un lugar de interés complementario al mencionado destino turístico, ampliando la oferta turística de dicha zona. Según los datos oficiales de El Caminito del Rey en el 2017²⁷, registro 335.000 visitas, de los cuales, 62.600 pernoctaron en la zona.

Cabe mencionar que el comportamiento de los excursionistas que han visitado El Caminito del Rey, ha sido, el de realizar visitas a los municipios cercanos, recorriendo sus cascos históricos y así mismo, realizando rutas e itinerarios históricos y gastronómicos

Además, la oferta de los alojamientos en los cuatro municipios (Álora, Ardales, Antequera y Carratraca) que integran el entorno de El Caminito del Rey, lo forman 326 establecimientos, y 4.632 plazas de las distintas tipologías de alojamientos. Tal dato, refleja la oportunidad para la apertura de un establecimiento de alojamiento y otros servicios en Bobadilla Estación, que tiene más proximidad geográfica que la localidad de Antequera, a cuyo municipio pertenece.

²⁷ Información obtenida desde la página web del Caminito del Rey, *situación, análisis de la oferta, audit de recursos, características de la demanda, impacto económico y propuestas de mejora de la competitividad de su entorno*, de la fecha de diciembre, 2017. Recuperado de <http://www.caminitodelrey.info/es/5221/destacados>

5

Conclusiones

A modo de conclusión, el presente trabajo va orientado hacia la búsqueda de solución, ante el deterioro acelerado y agresivo que está atravesando el patrimonio industrial de la Entidad Local Autónoma de Bobadilla Estación. Para ello se promueve una iniciativa de revalorización, que pueda permitir el rescate de los valores simbólicos, arquitectónicos y culturales, a través de la creación de un nuevo producto turístico que resalte su importancia en el contexto industrial.

Previamente, se ha hecho un análisis histórico, con el objeto de hacer una interpretación de hechos acaecidos en el siglo XIX y XX, que son claves para entender el protagonismo de aquel poblado ferroviario en el desarrollo industrial, comercial de Andalucía. El desarrollo producido por la intervención de las actividades productivas, entorno a las labores de la estación ferroviario, provocó nuevas formas de vivir, nuevas experiencias y nichos de empleos, que cambiaron la fisonomía física, social y cultural de la zona.

Cabe resaltar, que en la actualidad, además de la presencia de los bienes inmuebles y material rodante, la comunidad posee un fuerte vínculo con su patrimonio, cuyo legado de memoria colectiva configura su identidad local. El desarrollo de estrategias de gestión, en la implementación de un producto

turístico, ha de considerar los atributos tangibles e intangibles vinculantes (memoria colectiva).

En cuanto a la revalorización de los monumentos tangibles seleccionados con fines turísticos, se ha de concluir que las intervenciones se encontrarán basadas y avaladas por las directrices de acciones estipuladas en los escritos de la *Carta de Nizhny Tagil*, y, en el ámbito nacional, por el *Plan Nacional del Patrimonio Industrial*, que da alcance sobre los lineamientos de intervenciones a favor de los monumentos históricos industriales.

A pesar de los intentos por difundir el valor simbólico de Bobadilla Estación, por parte de las asociaciones vecinales, no es suficiente para las gestiones que se pretenden realizar. Llegando a la conclusión que la manera de gestión eficaz, parte de la unión de distintas administraciones públicas y organizaciones privadas que generen una sinergia hacia la conservación, la difusión y puesta en valor del patrimonio que se desea conservar. Siendo necesario la consitución de un ente externo, como es la Fundación, con la participación de los actores intervinientes y que será el ente encargado de las acciones de intervención correspondientes, considerando la realidad de la localidad.

A partir de los lineamientos propuestos, se pretende contribuir con la creación de una nueva propuesta turística, considerando las bondades que significan la cercanía con productos turísticos de mayor impacto, como son El Caminito del Rey y El Chorro, viéndose esta propuesta, como un complemento idóneo hacia los atractivos previamente mencionados.

Y por último, es necesario hacer énfasis sobre el perfil del turista, que cada vez más muestra motivos por acceder al consumo turístico histórico – cultural, siendo una de las mayores demandas (en segundo lugar) del turista que escoge Andalucía

6

Referencias

Álvarez, M. (abril de 2007). El patrimonio industrial en España. Situación actual y perspectivas de actuación. En P. Biel (Coordinadora de edición). *Patrimonio Industrial y la obra pública*. Jornadas llevadas a cabo en Zaragoza, Aragón.

Comas, P. (2011). Breve historia de la tracción vapor en M.Z.A. Obtenido de <http://transpirenaico.iguadix.es/sites/default/files/documentos/TS11H002%20-%20Breve%20historia%20de%20la%20tracci%F3n%20vapor%20en%20MZA.pdf>

Compañías de los Ferrocarriles del Norte de España y de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1932). El problema Ferroviario. Estudios realizados y medidas legislativas adoptadas en España para intentar su resolución. 1918 – 1932. Madrid, 1932.

Cruces, E. (septiembre de 2006). El Patrimonio Histórico Ferroviario: estudio, análisis y puesta en valor. IV Congreso de Historia Ferroviaria, Congreso llevado a cabo en Málaga, España. Obtenido de <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Malaga2006/pdf/IV19.pdf>

Cuéllar, D., Jiménez, M., y Polo, F. (2005). Los poblados ferroviarios en Andalucía: una historia desconocida. PH: Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, año nº 13, Nº 55, págs. 58-65. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1292443>

Cuellar, D. (2007). *El ferrocarril en España, siglos XIX y XX: Una visión en el largo plazo*, Madrid, 2007.

Cuéllar, D., Jiménez, M., y Polo, F. (2007). *Historia de los poblados ferroviarios en España*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Vol. XII, nº 700. Obtenido de <http://www.ub.es/geocrit/b3w-700.htm>

Cuéllar, D. (2017). Los años del azúcar (1875 – 1939). Siglo y medio de ferrocarril en Antequera y su comarca (II). *VII Congreso de Historia Ferroviaria*. Conferencia llevada a cabo en el congreso de la Asociación Ibérica de Historia Ferroviaria, Valencia.

Gaceta de Madrid (27 de marzo de 1908). Ministerio de Fomento. Tomo I. P.1281. Núm 87. Obtenido de <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1908/087/A01281-01283.pdf>

García, C. (2015). La inauguración del ferrocarril de Córdoba a Málaga. *La Albolafia: Revista de Humanidades y Cultura*. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5138024>

García, J. (2002). *Historia del Ferrocarril en España. El AVE Madrid-Lisboa por Extremadura: Efectos territoriales y diferentes alternativas*. Cataluña: Universitat Politècnica de Catalunya. Obtenido de <http://hdl.handle.net/2099.1/6281>

Gavira, A. y Ventura, J. (2017). Evolución y panorama actual de la red ferroviaria en *Cuadernos Geográficos* 56 (2), 283-305.

Herranz, A. (2004). *La dotación de infraestructuras en España (1844-1935)*. Banco de España: Estudios de Historia Económica. Vol nº 45.

Mitchell, Brian R. (1992). *International Historical Statistics: Europe, 1750-1988*. Stockton Press, New York.

Muñoz, M. (2016). *Renfe, 75 años de Historia (1941-2016)*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. 1era edición.

Nadal, J. (1975). *El fracaso de la Revolución industrial en España, 1814-1913*. Barcelona; p. 29.

Olmedo, A. I. (2001). Estudio histórico del ferrocarril desde la perspectiva de sus normas reguladoras. *Congreso De Historia Ferroviaria*. (p.2). Aranjuez: Congreso de Historia Ferroviaria. Obtenido de <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Aranjuez2001/pdf/40.pdf>

Ortúñez P. (2016). Gobernanza en la regulación del sector ferroviario español. Un análisis histórico: 1844-1941. *Revista de Historia Industrial*. Vol (25). Obtenido de <https://revistes.ub.edu/index.php/HistoriaIndustrial/article/view/21332>

Revista de Obras Públicas (1 de junio de 1930). La mejora y ampliación de la red ferroviaria española. P.273. Tomo I. Núm 2550. Obtenido de http://ropdigital.ciccp.es/pdf/publico/1930/1930_tomol_2550_01.pdf

Rodríguez, R. y González, A. (2005). Entre el arte y la técnica: los orígenes de la fabricación industrial del medicamento. Madrid.

Roldan, E. (2003). La tipología de las viviendas ferroviarias: una aproximación. En R. Anes del presidente del congreso (Presidencia). *III Congreso de Historia Ferroviaria - "Siglo y medio de ferrocarril en Asturias"*. Conferencia llevada a cabo en Gijón, Asturias.

Sánchez, A. (2013). El protagonismo andaluz en la expansión minera (siglos XIX y XX). En A. Sánchez. (Coord.), *Industrialización y desarrollo económico en Andalucía. Un balance u nuevas aportaciones*. (pp. 27-43). Sevilla, España: Fundación Pública Andaluza Centro de Estudios Andaluces.

El ferrocarril de Andalucía (2019, julio). Algo más que imágenes. Nudos y poblados ferroviarios. Bobadilla, Los Rosales, Linares – Baeza, Moreda. Nº 7. Obtenido de: https://issuu.com/elferrocarrilenandalucia/docs/algo_mas_que_imagenes_n_7

Martinez, M. (1998). La tracción vapor en el Ferrocarril Bobadilla-Algeciras. *Eúphoros*, Nº 2, págs. 57-72. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1183113>

Royo, M. Y Serarols, C. (2005). El turismo rural-cultural: un modelo de gestión del marketing turístico a nivel local basado en la medida de la imagen del destino. *Cuadernos de Turismo*. Volumen (16), pp 197-222.

Soto, M. (2018). *Propuesta de un centro de interpretación de la Antigua Estación Ferroviaria de Puerto Eten, provincia de Chiclayo – región de Lambayeque*. (Proyecto de Fin de Grado). Universidad de Piura, Piura.

TICCIH, (2003). "Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial". ICOMOS. Obtenido de: <http://international.icomos.org/18thapril/2006/nizhny-tagil-charter-sp.pdf>



UNIVERSIDAD
DE MÁLAGA

| uma.es

FACULTAD DE TURISMO

Facultad de Turismo

Edificio de Hostelería y Turismo

Campus de Teatinos

C. León Tolstoi, s/n