

El ferrocarril Valladolid-Ariza: pasado ruinoso, futuro incierto



TRABAJO DE FIN DE GRADO

Diego Martín Cuadrado

Tutor: Alipio García de Celis

Geografía y Ordenación del Territorio

Universidad de Valladolid

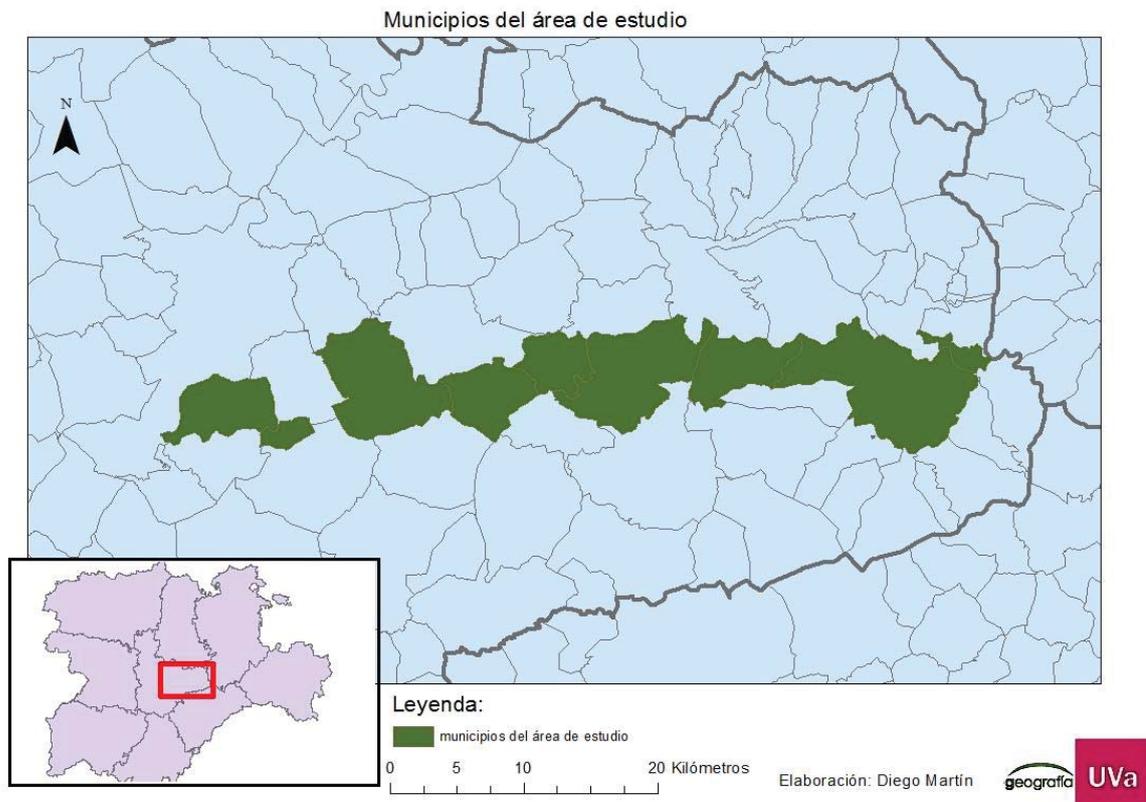
ÍNDICE:

1.- INTRODUCCIÓN.....	3
2.- METODOLOGÍA.....	7
2.1.- Consulta de búsqueda de información.....	7
2.2.- Encuestas: Objetivos y Metodología.....	7
3.- HISTORIA DEL FERROCARRIL VALLADOLID- ARIZA.....	9
3.1.- El proyecto “primitivo”.....	9
3.1.1.- Infraestructuras del proyecto primitivo.....	10
3.2.- Las leyes generales de ferrocarriles.....	12
3.3.- El ferrocarril Valladolid-Soria-Calatayud.....	12
3.3.1.-La pugna entre dos trazados.....	13
3.4.- La compañía del ferrocarril del Duero.....	14
3.5.- La construcción de la línea.....	14
3.6.- La compañía MZA.....	16
3.7.- El proyecto “definitivo”.....	16
3.8.- El ferrocarril Valladolid-Ariza: Cenit y Ocaso.....	18
3.9.- Situación de la línea Valladolid-Ariza en 1984.....	19
3.10.- Cierre de línea.....	20
3.10.1.- Desde el cierre hasta la actualidad.....	23
3.11.2- Estado actual de la línea.....	24
4.- CARACTERÍSTICAS DE LOS MUNICIPIOS Y TURISMO ACTUAL.....	32
4.1.- Demografía.....	32
4.2.- Otras características de los municipios.....	33
4.3.- Características generales del medio físico: el valle del Duero en su tramo central.....	52

4.4.- Espacios turísticos.....	54
4.5.- Denominación de Origen Ribera del Duero.....	56
4.6.- Hotel Abadía Retuerta Le Domaine.....	60
5.- RELACIÓN DE TRENES Y TURISMO.....	61
6.- VALORACIÓN DE LA POBLACIÓN Y ADMINISTRACIONES CONCERNIDAS: ENCUESTAS.....	68
6.1.- Resultados de las encuestas.....	68
7.- VALORACIÓN DE LOS DATOS.....	71
8.- CONCLUSIONES.....	73
9.- BIBLIOGRAFÍA.....	76
9.1.- Fuentes.....	76

1.- INTRODUCCIÓN

El objetivo del trabajo es el estudio del área del tramo férreo de Valladolid – Ariza en la provincia de Valladolid y su futuro aprovechamiento turístico, tanto desde los diferentes puntos de vista geográficos como del futuro aprovechamiento que se puede tener de esta ruta férrea. Toda esta área de estudio esta englobada en su totalidad dentro de la Denominación de Origen Ribera de Duero, esta área se ha vuelto uno de los puntos más destacados dentro del sector vitivinícola en España por su calidad de vinos y su sistema innovador vitivinícola. Por esto, la Ribera del Duero es la principal D.O de Castilla y León, donde representa aproximadamente un 40% de las bodegas y superficies vitivinícolas y por ello a su vez ha sido la principal beneficiaria de las innovaciones en este sector promovidas por las autoridades. Los municipios que comprenden el área de estudio son Laguna de Duero, Tudela de Duero, Traspinedo, Sardón de Duero, Quintanilla de Onésimo, Quintanilla de Arriba, Peñafiel y Bocos del Valle.

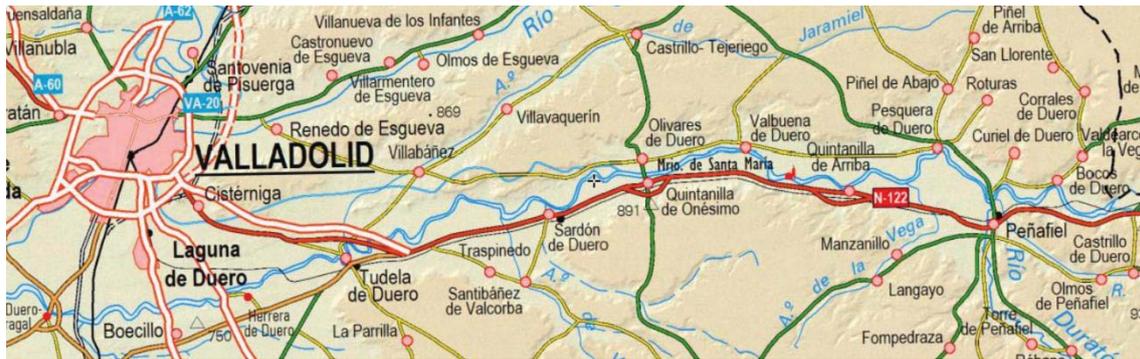


Municipios área de estudio			
	Punto Kilometrico	Superficie	Altitud
Laguna de Duero	7	29,13 km ²	720 m
Tudela de Duero	18,7	60,52 km ²	701 m
Traspinedo	26	26,30 km ²	742 m
Sardón de Duero	31,2	19,67 km ²	723 m
Quintanilla de Onésimo	37,2	55,17 km ²	745 m
Quintanilla de Arriba	50,4	28,08 km ²	728 m
Peñafiel	58,5	76,07 km ²	755 m
Bocos de Duero	64,3	6,20 km ²	756 m

Fuente: PINTADO QUINTANA, P. (2001): El ferrocarril Valladolid – Ariza y - CUBERO GARROTE, J. (2006): Valladolid: todos los pueblos de la Provincia. Elaboración propia

La actividad turística ha ido evolucionando a lo largo del tiempo, ya que han ido cambiando los intereses de los visitantes o turistas, que buscan viajes más cortos y más frecuentes aparte de conocer nuevos entornos cerca de su residencia. Estas actividades están apoyadas por diferentes administraciones públicas para que se impulsen estas nuevas ofertas turísticas, porque es un fuerte atractivo económico en sectores rurales donde la actividad está muy centralizada y la innovación turística puede ejercer un papel fundamental para decantarse por este destino.

Una de las parcelas más destacadas de este sector son las rutas del vino, la creación de una ruta del vino consiste en la definición de uno o varios itinerarios a través de la propia área geográfica, perfectamente señaladas y donde se reflejen las diferentes bodegas y los lugares relacionados con el vino. El gran punto a favor de esta área de estudio es que las bodegas son de fácil acceso a través de la N-122 y la línea férrea está en desuso porque se encuentran a ambos lados de la misma. Al enoturismo se le crean sinergias para asociarlo con otros campos como la gastronomía. Las rutas enológicas es una solución para fomentar el desarrollo de los espacios naturales, dando gran importancia a la cooperación como una forma organizativa con más futuro dentro del campo del mundo rural. (LOPEZ-GUZMÁN y FERNÁNDEZ, 2008)



La línea negra paralela a la N-122 corresponde a la vía de ferrocarril de Valladolid- Ariza. (Fuente: Iberpix)

En el área de estudio ya se cuenta con ello, son la D.O.Ribera de Duero y a su vez la Ruta de Vinos Ribera de Duero. Un factor destacado son las rutas turísticas tanto en el interior (como es el caso) o como en el litoral costero, las pueden denominar clúster de actividades o atracciones que incentivan la asociación y cooperación entre las diferentes áreas y empresas para que sirva como estímulo para el desarrollo económico e industrial. Toda ruta turística tiene que tener un elemento principalmente que le respalde. El vino es el motor económico de esta comarca gracias a su producción de calidad y a su actual enoturismo. Desde el punto de vista gastronómico destaca el lechazo, elemento de gran atractivo también en esta área, pero al tener el vino un mayor papel tanto territorial, como de beneficio económico e importancia social, es el elemento singular elegido para asociarlo con el futuro aprovechamiento de la línea.

El vino y el ferrocarril son dos elementos claves en la historia de la Ribera del Duero vallisoletana. Este territorio a lo largo de los años ha sufrido transformaciones sociales, territoriales, paisajísticas y económicas. Gracias al potencial vinícola y el ferrocarril Valladolid-Ariza se está planteando propuestas de dinamización turísticas que agrupen el resto de recursos patrimoniales, paisajísticos, gastronómicos, artísticos y culturales que se localizan en esta área de estudio.



Imagen tomada a la altura de la Abadía Retuerta donde se observa la cuesta y en la terraza se aprecian los viñedos y en primer plano esta la vía. (Imagen propia)

2.- METODOLOGÍA

Para el desarrollo del trabajo se ha optado en la realización de dos puntos bien diferenciados, por una parte uno desde un punto de vista más teórico donde se hace el estudio del ferrocarril y de los diferentes municipios; y el otro donde está todo el trabajo de campo y se le puede asociar a un punto de vista más práctico con la realización de encuestas en los diferentes municipios, toma de fotos.... Para el estudio de toda el área de estudio fueron necesario varias visitas a todos los municipios para poder entender todas las incógnitas que se generaba por las encuestas como ver todo lo estudiado con anterioridad de la línea Valladolid-Ariza.

2.1.- Consulta de búsqueda de información

Para el estudio del ferrocarril, se eligió buscar en libros sobre este tema para el entendimiento de las dificultades desde sus orígenes hasta el cierre del mismo contabilizando los problemas que tenía para la puesta en marcha como los pros y contras de la línea. Además de esto para poder conocer el papel que ejercía esta línea en los municipios y la asociación que tenía a la ciudad de Valladolid.

Para el análisis del área de estudio y para su posterior valoración, tenemos que tener información tanto de las características del medio físico como las características municipales, además de los atractivos turísticos. Para la elaboración estadística de población se utilizó el INE donde a partir de los datos de población vimos las desigualdades demográficas y donde a la hora de hacer encuestas se dio más hincapié en hacerlas en los municipios con más densidad de población que en los de menos.

La obtención de todos los libros fue a partir de la biblioteca de la universidad, y donde no conseguía encontrar información por ausencia de libros o porque directamente no encontré ninguno sobre el tema, es cuando se dio uso de páginas de internet.

2.2.- Encuestas: objetivos y formato

El punto de partida del trabajo es tener un buen conocimiento de la zona de estudio tanto de los municipios como sus vías de comunicación y a partir de ahí centrarnos en las encuestas, ya que surgían diferentes inquietudes, donde es necesario preguntar a la gente residente en la zona para saber su opinión, además de que nos digan su punto de vista al

futuro proyecto de la línea turística. Las preguntas iban desde puntos de vista de identidad hacia la línea y de elementos de interés turístico, siempre teniendo en cuenta la denominación de origen.

Se intentó que fuera una encuesta lo más genérica posible para que todos los encuestados pudieran dar resultados valiosos para la misma y así que sirvieran para después, y se tuviera una valoración con conclusiones relacionadas. Se intentó coger a gente de diferentes edades para ver el punto de vista más genérico posible y se enviaron las encuestas a las bodegas de vinos y además, se hicieron en ayuntamientos, pero en bodegas no se recibió respuesta, y en ayuntamientos a la gente que se pudo hacer las preguntas no tenían cargos altos si no que eran o secretarias, técnico de la oficina de turismo... Un gran problema que se tuvo a la hora de elaborar las encuestas es que en donde había menores densidades de población, fue más difícil encontrar a gente para ser encuestados.

3.- HISTORIA DEL FERROCARRIL VALLADOLID-ARIZA

La línea de ferrocarril de Valladolid-Ariza está comprendida por 254 kilómetros, donde una parte de ellos son cubiertos en la comarca vinícola de Ribera de Duero. El objetivo principal de esta línea era que hubiera una conexión inexistente hasta el momento entre el Este y Oeste peninsular y así enlazarlas con otras vías como las de Madrid-Irún o Madrid- Zaragoza. El principal aliciente del surgimiento de este tramo era el transporte del cereal, abono y remolacha donde el principal centro productor estaba en Castilla y León a otros puntos como eran los del Levante, ya que hasta el momento solo se transportaban a Santander a través de la Ruta del Norte. Cabe destacar que el vino no tenía apenas importancia en este transporte de mercancías.

3.1.- El proyecto “primitivo”

Inicialmente, se empezó a hablar de la construcción de esta línea férrea entre Valladolid y Ariza, a raíz de un “primitivo” proyecto en 1864, donde D. Antonio Marqués y Rivas, Diputado de la provincia de Valladolid en el año 1863, solicitó al Gobierno la autorización para la elaboración de estudios con su posterior construcción y explotación de la línea de Valladolid a Ariza. El gobierno no autorizó dicho estudio el 14 de diciembre 1863, pero sí un año después. En abril de 1864 se crea la comisión gubernamental con el fin del estudio del Plan General de Ferrocarriles, donde se incluyó el estudio de esta línea como la unión redes del norte y del nordeste. El concesionario presentó el proyecto el 27 de diciembre de 1864 firmado por Mariano de Más y redactado por el ingeniero francés Pablo Boucher de la Martinieré el 3 de octubre de 1882. El proyecto consta de un trazado de 246 km el cuál sería parecido al que finalmente se construiría, pero con muchas diferencias parciales. En tres años se estimó el plazo para su construcción. El recorrido Valladolid y Ariza estaba dividido en cuatro secciones donde la 4ª sección a su vez se dividió en dos tramos.

Secciones del trazado primitivo			
Sección	Trozo	Longitud (km)	Provincia
1ª		66,141	Valladolid
2ª		51,558	Burgos
3ª		67,300	Soria
4º	1º	49,948	Soria
	2º	11,928	Zaragoza
Total		246,874	
Fuente: PINTADO QUINTANA, P. (2001): El ferrocarril Valladolid – Ariza (elaboración propia)			

El origen del trazado en Valladolid estaba en la línea general del ferrocarril de la Cía. Del Norte en un punto intermedio entre el paso a nivel de la carretera Soria y el puente sobre el río Esgueva, de tal forma que un tren procedente de Irún debía elegir en la bifurcación si iba por la línea del Norte o por la de Ariza, mientras que en el trazado definitivo la bifurcación tiene lugar después de pasada la estación, o para ser más exactos, en la misma estación. (PINTADO, 2001)

3.1.1.- Infraestructuras del proyecto primitivo

La vía, en todo su trayecto, está configurada por carril tipo Vignole de 35kg/m en barras de 6 m, montadas sobre traviesas de maderas y éstas, apoyadas sobre grava y arena, la 3ª y 4ª sección está apoyada sobre piedra machacada.

El proyecto primitivo constaba de 25 estaciones de cuatro categorías diferentes y Valladolid era la única de primera clase. En la lista de estaciones observamos que no figuran como estaciones Laguna, Bocos, Velilla y Chércoles. Sí que se construyeron pero se las dio una categoría de apeadero. Al final a Chércoles se la designó como estación de 4ª categoría y se nombró como apeadero a su colateral Alentísque.

Estaciones del proyecto primitivo		
Estación	Km	Clase
Valladolid	1,500	1ª
Tudela de Duero	16,700	2ª
Sardón de Duero	29,600	4ª
Quintanilla de Abajo	35,300	3ª
Quintanilla de Arriba	48,100	4ª
Peñafiel	56,600	2ª
S. Martín de Rubiales	68,550	4ª
Roa	77,150	3ª
Castrillo de la Vega	88,300	4ª
Aranda de Duero	96,300	2ª
Vadocondes	105,250	3ª
Peñaranda	113,800	3ª
Langa	121,400	3ª
San Esteban de Gormaz	138,700	3ª
Burgo de Osma	150,600	2ª
Gormaz	158,550	4ª
Berlanga	168,250	3ª
Velamazán	183,150	4ª
Matute	192,100	4ª
Almazán	197,300	2ª
Coscurita	203,800	4ª
Morón	210,700	3ª
Alentisque	217,350	4ª
Monteagudo	234,800	3ª
Ariza	246,645	2ª
Fuente: PINTADO QUINTANA, P. (2001): El ferrocarril Valladolid – Ariza. Elaboración propia		

En el proyecto figuraban como grandes obras el túnel de la divisoria y cuatro puentes sobre el río Duero con una longitud de 120 metros divididos en dos tramos de 60 metros en La Vid, Langa, San Esteban de Gormaz y Gormaz. Además se había previsto otro túnel en las Granjas de Guma y otros puentes sobre el Duero y sobre los afluentes del mismo y del Jalón. El túnel de la divisoria tenía una longitud de 1.400 metros y estaba situado en recta con una pendiente constante de 19 milésimas. El plazo para la finalización del proyecto se estimó en dos años y medio con un coste de 7.280.000 reales.

Para los puentes se tomó como referencia los proyectos de la línea de Barcelona a Zaragoza. El trazado cruzaba trece veces el Duero mediante puentes metálicos. Cuatro de ellos eran de 120 metros en dos tramos de 60 y 9 puentes eran de un solo tramo de 60 metros. El trazado definitivo construido por la Compañía MZA contó con cinco puentes de 60 metros sobre el río Duero.

Antonio Marques el 30 de junio de 1866 presentó esta Memoria con el título “Proyecto de Ferrocarril de Valladolid a Ariza. Datos para la declaración de utilidad pública” en Valladolid y Burgos. Pero quedó paralizado el expediente poco tiempo después por la propia concesionaria. (PINTADO, 2001)

3.2.- Las leyes generales de ferrocarriles

El primer periodo importante de construcción de líneas de Ferrocarril en España se desarrolló en el periodo comprendido entre 1853 y 1866, aunque después se produce una paralización en la continuación de la construcción de la red ferroviaria. En 1864 se crea una comisión de las Cortes, encabezada por Constantino Ardanáz, quien era diputado de la Unión Liberal, solicitando la redacción de un plan de ferrocarriles que completara la incipiente red construida hasta ese momento. El anteproyecto de Ardanáz se convirtió en ley el 13 de Abril de 1864 y se creó una Comisión de Ingenieros donde a partir de aquí se crea el plan general de Ferrocarriles de 1867 donde aparecían, dentro de la Red del nordeste, entre otras, dos líneas: Torralba-Soria-Castejón y el Valladolid-Almazán.

La línea Torralba-Soria-Castejón fue la primera que debía unir las capitales de provincia con Madrid, que aún no estaba comunicada en este tipo de transporte. Y la línea Valladolid-Almazán, era una línea transversal para comunicar entre si redes radiales ya construidas. (PINTADO, 2001)

3.3.- El ferrocarril Valladolid-Soria-Calatayud

En 1881 la sociedad “Crédito General de Ferrocarriles”, encabezado por Joaquín Angoloti, propuso la construcción de una línea de ferrocarril entre Valladolid y Calatayud, que coincidía con el proyecto de Antonio Marqués la cual era de Valladolid a Aranda de Duero, para seguir desde allí a Burgo de Osma, Soria y Calatayud.

La sociedad propietaria del proyecto ingresó el depósito exigido para la construcción de la línea. Además el Ayuntamiento y la Diputación de Soria apoyaron este trazado, en Septiembre de 1880 se nombra una Gestora de Ferrocarriles para contribuir a la construcción de la línea férrea.

El proyecto de ferrocarril de Valladolid a Calatayud, conllevó que D. Antonio Marqués tuviera que volver a presentar en el Gobierno, por las mismas fechas, su proyecto de 1864 de F.C. de Valladolid a Ariza como una “proposición” al congreso de los Diputados para la construcción de la línea Valladolid-Ariza sin contar con ningún tipo de subvención.

El gobierno no tenía ninguna oposición a la construcción de líneas transversales que permitieran la defensa del territorio y así impedir las invasiones, además se contaba con la ventaja de que estas vías favorecían el intercambio comercial entre zonas del país sin tener que pasar por el centro.

El día 20 de Diciembre de 1882 la Real Orden otorga la concesión a D. Antonio Marqués, autorizando la construcción de la línea de Valladolid-Ariza y declarándola “de servicio particular y de uso público”, lo cual era muy importante de cara a realizar las expropiaciones necesarias para construir de la misma. (PINTADO, 2001)

3.3.1.- La pugna entre dos trazados

Se crea un problema con el trazado Valladolid-Calatayud y Valladolid-Ariza defendidos por empresas, personas y entidades diferentes. El primero subvencionado y sancionado por dos leyes del Parlamento y el segundo sin subvención y sancionado por Real Orden del gobierno. A pesar de los esfuerzos del Diputado de Soria, D. José Canalejas y junto con otros políticos menos conocidos, que presionaron para que se subastara la construcción de la línea de Valladolid a Calatayud, esta nunca encontró un postor y no paso del proyecto.

El 3 de marzo de 1883 fue la inauguración oficial de las obras del Ferrocarril Valladolid-Ariza. El 15 de julio de 1883 se presenta una Memoria que supone una modificación sobre el proyecto, y sobre la base donde se había obtenido la concesión el año anterior. La modificación implicaba una nueva localización de la estación de Valladolid y un trazado muy próximo a Laguna de Duero, pero todavía al Norte de Tudela de Duero. La razón de del cambio fue la construcción del Canal del Duero, obligando a construir cuatro nuevos puentes con sus correspondientes gastos a mayores. (PINTADO, 2001)

3.4.- La compañía del ferrocarril del Duero

La Compañía del Ferrocarril del Duero fue creada el 14 de Octubre de 1883 por Antonio Marqués, escriturada en la ciudad de Valladolid el 9 de Noviembre de 1883 ante el notario D. Gregorio Nacienceno Muñiz.

El 14 de Febrero de 1884 D. Antonio Marqués y Rivas transfieren la concesión a la Compañía del Ferrocarril del Duero. La modificación sobre el trazado que había sido presentada en julio del año anterior, fue aprobada por la Real Orden el 20 de febrero de 1884.

Además presenta otra modificación sobre el trazado para la bajada del puerto de Alentisque el 26 de enero de 1884, esta es aprobada por Real Orden de 22 de septiembre del mismo año. El nuevo trazado se separaba del proyectado en 1864 en la estación de Morón, dirigiéndose hacia el sur para cruzar la divisoria por otro collado a 982 metros de altitud mediante un túnel de 380 metros. Tras bajar el puerto va hacia Monteagudo para recuperar el trazado antiguo y seguir hasta Ariza por la misma ruta. Este trazado, con algunas modificaciones, es el que finalmente se construirá. Por esta variante se aumentó la longitud total de la línea, pasando de los 246 Km a 250,791 Km, aunque esa longitud tenía errores en la medición. (PINTADO, 2001)

3.5.- La construcción de la línea

Tras obtener la concesión, la propia construcción no fue tarea sencilla, teniendo que pasar 13 años hasta ver inaugurada la línea, superando con creces el plazo de 4 años autorizados en la concesión.

A mayores surgieron problemas económicos, también se tuvieron que hacer frente a problemas jurídicos, con lo que entra en liza el tercer poder del Estado, el Judicial. El juzgado de primera instancia de Madrid dictó sentencia afirmando que “la concesión del Ferrocarril de Valladolid a Ariza no ofrecía todas las garantías de estabilidad por no haber sido otorgada por el Poder Legislativo”. Dicha sentencia sería confirmada por el Tribunal Supremo de Justicia en julio de 1886. En ese mismo mes, concretamente el día 14, D. Emilio Castelar presentó, en el Congreso de los Diputados, una proposición de ley para sustituir el trazado de Valladolid a Calatayud por el de Medina a Calatayud. Este nuevo

trazado era apoyado solamente por el pueblo de Medina del Campo y tenía en contra a los partidarios de los otros trazados.

En 1887 la Compañía del Duero presentó, un nuevo proyecto donde se variaba el trazado entre los kilómetros 7 y 30 correspondiente a Laguna de Duero y Sardón de Duero, donde se incrementaba la distancia en 400 metros. Posteriormente, en 1893, se comprobaría que el proyecto estaba mal calculado porque realmente la longitud aumentaba en 883 metros.

La ausencia de apoyo económico, la epidemia de cólera y la muerte de Alfonso XII condujeron a solicitar la primera prórroga, que fue concedida por Decreto del 25 de abril de 1887. Gracias a esta prórroga se concedía un aumento del plazo de terminación de las obras hasta el 31 de diciembre de 1890, recomendando el Consejo de Estado que, durante los dos primeros años, se invirtiese en las obras la cuarta parte de lo presupuestado, no debía tomarse como una condición indispensable, por lo que su incumplimiento no llevaría implícita la anulación de la concesión.

La implicación de los vallisoletanos para que no fracasase el proyecto de la línea Valladolid-Ariza se pone de manifiesto cuando Miguel Alonso Pesquera, Diputado a Cortes por Peñafiel y Presidente de la Diputación de Valladolid, abonó 700.000 pesetas de su patrimonio particular para conseguir que el origen de la línea fuera Valladolid y no Medina del Campo. Finalmente no se llevó a cabo el proyecto de Medina del Campo a Calatayud.

El 25 de octubre de 1890, la Compañía siendo consciente de que no sería capaz de terminar las obras en el plazo autorizado, ya que ni siquiera las había empezado, procedió a la venta de la misma al consorcio francés formado por la Banque d'Escompte y el Credit Mobilier. La venta tuvo lugar en la propia ciudad de Valladolid.

6 meses después del anterior contrato de venta, es decir, el 2 de mayo de 1891, el consorcio francés promotor de la Compañía del Norte, ante la imposibilidad de adquirir la Compañía del Ferrocarril de Tarragona a Barcelona y Francia, vende su parte del contrato que tenía con la Compañía del Duero a MZA. (PINTADO, 2001)

3.6.- La compañía MZA

Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, además de contar con las líneas troncales Madrid-Zaragoza y Madrid-Alicante, MZA fue adquiriendo otras Compañías ferroviarias que se citan a continuación:

La compañía MZA		
Lineas	Año	Km
Castillejo-Toledo	1858	26
Córdoba-Sevilla	1875	130
Sevilla-Huelva	1877	109
Ciudad Real-Badajoz	1880	204
Mérida-Sevilla	1881	342
Aranjuez-Cuenca	1883	151
Total		962
Fuente: PINTADO QUINTANA, P. (2001): El ferrocarril Valladolid – Ariza. Elaboración propia		

La línea Valladolid-Ariza con 254 Km y la adquisición de la Red Catalana con 1064 Km, ambas íntimamente relacionadas, terminaron de conformar la malla ferroviaria de MZA que, junto con la Compañía del Norte, controlará las dos terceras partes del territorio español. (PINTADO, 2001)

3.7.- El proyecto “definitivo”

La compañía MZA realizó un estudio general de la línea a partir del proyecto de la Compañía del Duero, pero muy mejorado. En él se especificaba todas las características de los edificios, las obras de fábrica, etc. Sobre este proyecto se realizaron variantes como la de Coscurita o la de Osma pero, a grandes rasgos, fue el que constituyó la línea que finalmente se construirá. Además de fijar a longitud en 254 Km, se mejoraba el trazado de la Compañía del Duero reduciendo cruces oblicuos sobre el principal río del trayecto, el Duero.

Además se cambió el trazado entre el Km 7 y 30 correspondiente a Laguna de Duero y Sardón de Duero y entre el Km 38 y 48 pertenecientes a Quintanilla de Abajo y Quintanilla de Arriba

La estación de la Vid se desplazó desde el Km 117 al Km 118 para evitar problemas con la carretera. El paso de las Peñas Rodadas (Km 120 a 125) se realizó por la elevación de

la línea a través de las rocas para evitar el encajonamiento entre el río y la carretera, que forzaba a desplazar el trazado.

En la zona del Burgo de Osma se consiguió acercar 1 Km el trazado a la población aunque todavía quedaba bastante alejado. Como consecuencia de la construcción de la carretera Almazán-Ariza y del Ferrocarril de Torralba a Soria, hubo que rehacer el trazado entre Almazán y Morón. La estación de Almazán se desplazó desde las proximidades de la carretera de Madrid hasta la carretera de Medinaceli. Por último, el hecho de que la línea fuera propiedad de MZA y que su explanación estuviera hecha para vía doble, teniendo solo implantada una vía, permitió que la unión entre ambas líneas se realizara 2.500 metros antes de la estación de Ariza, por lo que se evitó hacer un trazado independiente.

El único túnel planteado pasaba por debajo del castillo en ruinas de San Esteban de Gormaz, aunque se dejaba abierta la posibilidad de construir otro al paso por la divisoria si los terrenos no eran lo suficientemente compactos.

En cuanto a las estaciones se establecieron 5 categorías: Apartaderos, Estaciones de 4ª clase, de 3ª clase, de 2ª clase y de 2ª especial. Donde a mayores a la estación de Valladolid se le denominada como 1ª especial.

Estaciones del proyecto "definitivo"		
Estación	Km	Clase
Valladolid	0,85	1ª especial
Camino de Segovia	9,6	Apartadero
Tudela de Duero	118,8	3ª
Sardón	31,35	4ª
Quintanilla de Abajo	38	3ª
Quintanilla de Arriba	50,6	4ª
Peñafiel	58,7	2ª
Bocos	64,5	Apartadero
S. Martín de Rubiales	71,5	4ª
Roa	78,9	3ª
Castrillo de la Vega	90,65	4ª
Aranda de Duero	98,95	2ª especial
Vadocondes	108	3ª
Convento de la Vid	118,2	3ª
Langa	125,2	4ª
San Esteban de Gormaz	143,5	3ª
Burgo de Osma	152,1	2ª
Quintanas	164,8	4ª
Berlanga	172,25	3ª
Velamazán	185,1	4ª
Barca	196,85	4ª
Almazán	204,8	2ª
Morón	215,8	3ª
Cabanillas	220,65	Apartadero
Chércoles	230,75	4ª
Monteagudo	242,1	4ª
Ariza	254,217	2ª
Fuente: PINTADO QUINTANA, P. (2001): El ferrocarril Valladolid - Ariza. Elaboración propia		

Se fija el tipo de Carril en 32,5Kg/m igual al “nuevo” de la Cía. Del Norte de 12 metros de longitud y capaz de resistir el peso de 13 Tm por eje.

El 12 de Diciembre de 1892 comenzaron los trabajos y el trazado se dividió en cinco secciones, trabajándose simultáneamente en todas ellas. El 11 de junio de 1893 se concedió una nueva prórroga, esta vez la definitiva, hasta finales de 1894 en la que se autorizó la apertura, realizándose esta el 1 de enero de 1895. (PINTADO, 2001)

3.8.- El ferrocarril Valladolid-Ariza: Cenit y Ocaso

La línea cuenta con 254,251 kilómetros de vía única sin electrificar, y discurría por cuatro provincias: Valladolid, Burgos, Soria y Zaragoza. Oficialmente, la línea Valladolid-Ariza comenzó a explotarse el 1 de Enero de 1895. Pero continuaron las obras, porque faltaban

algunas instalaciones elementales, como la toma de agua para las locomotoras, o la construcción de los muelles de mercancías, que finalizaron en los tres años siguientes. El coste total de la construcción de la línea fue de 22.339.025 pesetas. El ferrocarril Valladolid-Ariza representaba en aquel momento la onceava parte de la red MZA, siendo sus ingresos muy inferiores a lo esperado.

Durante la Guerra Civil, esta línea tuvo un protagonismo inusual: consumado el Golpe de Estado contra la República, esta incautó las Compañías Ferroviarias. La incautación de la MZA se hizo efectiva el 10 de Agosto de 1936, sin embargo, la línea Valladolid-Ariza fue la única que quedó en su totalidad en manos del ejército franquista. Durante toda la guerra, esta línea vivió un intenso tráfico de trenes militares entre Valladolid y Calatayud, siendo imprescindible para el movimiento rápido de tropas.

La infraestructura de la línea se deterioró por el incremento de tráfico y porque transportaba muchas toneladas, sin que posteriormente, se llevaran a cabo obras de acondicionamiento. Ni siquiera cuando, en 1941, RENFE quedó constituida como empresa Estatal. Las obras de mantenimiento y adecuación de la infraestructura e instalaciones de la línea no fueron aprobadas hasta 1972.

Durante las décadas de 1970 y 1980, se cambiaron locomotoras y se compraron coches de viajeros más modernos y cómodos, pero la infraestructura estaba cada vez en peores condiciones, la velocidad de circulación era muy lenta, y, como consecuencia de la tardanza la demanda disminuía, y con ello el transporte tanto de viajeros como de mercancías en la propia. (CAMAZÓN, 2003)

3.9.- Situación de la línea Valladolid-Ariza en 1984

Cuando en 1968 se inauguró la línea directa Madrid-Burgos, pareció que este hecho iba a favorecer a la Valladolid-Ariza, al crearse en Aranda de Duero un nudo comunicador entre las dos líneas, pero en la práctica no hubo, incremento ni de viajeros ni de mercancías. El ferrocarril fue incapaz de competir con la carretera, que vivía unos momentos de expansión. Esto era impedimento para que el tráfico ferroviario aumentara.

El tráfico de viajeros fue decayendo por la lentitud del transporte, que hizo que en los últimos tiempos, solo circulara por ella un tren TER, (Tren Español Rápido) que efectuaba el trayecto Barcelona-Salamanca, invirtiendo en los 255 kilómetros del recorrido

Valladolid-Ariza cinco horas; y un ómnibus (tren que efectuaba parada en todas las estaciones de su recorrido), que realizaba el trayecto Valladolid-Calatayud, invirtiendo entre Valladolid y Ariza cinco horas y media. Lamentablemente, estos trenes fueron pensados para dar servicio diario desde Valladolid hacia los pueblos (ambos salían por la mañana y regresaban por la tarde), cuando el flujo principal de viajeros era al revés: de los pueblos hacia la capital. (CAMAZÓN, 2003)

3.10.- Cierre de línea

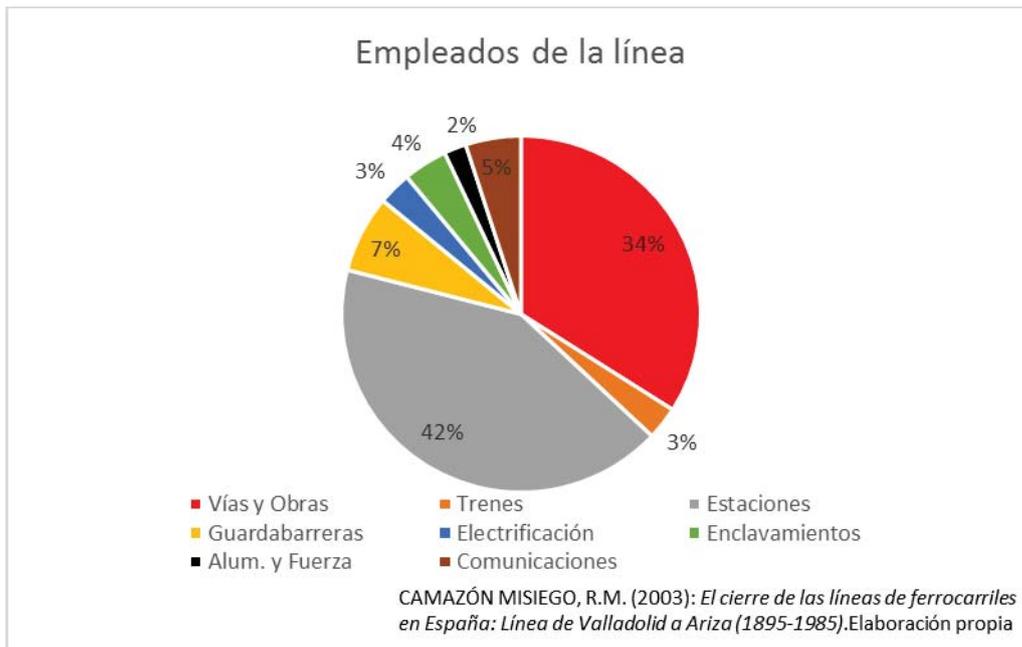
El cierre efectivo de la línea, quedó recogido en el Contrato-Programa 1984-1986, que es un convenio para establecer los acuerdos que regulen las relaciones entre el Estado y la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, en el marco de la legislación general. Este fue el primer Contrato-Programa en el que verdaderamente se estableció un plan de actuación.

En la elaboración del Contrato-Programa 1984-1986 participaron los ministros de Economía y Hacienda, Transportes Turismo y Comunicaciones y el Presidente del Consejo de Administración de RENFE (Miguel Boyer Salvador, Enrique Barón Crespo y Ramón Boixadós Male, respectivamente). El punto 9, apartado 4 de este Contrato-Programa se refería a la “compensación por la explotación de líneas altamente deficitarias”, que son aquellas que no resultan económicamente viables, de acuerdo con las directrices del Gobierno, quien considera necesario el cierre total o parcial de las mismas, previa sustitución de los servicios por otros medios de transporte de mayor viabilidad económica. En el caso de cierre de líneas, los recursos humanos deberían ser reajustados, analizando la posibilidad de recurrir a jubilaciones anticipadas o expedientes de regulación de empleo.

En el Anexo 4.4 del Contrato-Programa citado con anterioridad, se reflejaban las líneas consideradas altamente deficitarias, la primera de las cuales era Valladolid-Ariza. Se propuso el cierre de un total de 3.055 kilómetros de líneas férreas, de los cuales 254 pertenecían al tramo Valladolid-Ariza, y se acordó elaborar un estudio particular de cierre para cada una de estas líneas. Se realizó un Estudio del balance social del tramo ferroviario Valladolid-Ariza. Este estudio, elaborado en el año 1984, analizaba el estado de conservación de la infraestructura y era manifiesto el deterioro y abandono de

infraestructuras y vía, y lo atribuía a la ausencia de inversiones y gastos mínimos de conservación aplicados desde 1970.

Los 461 empleados de esta línea se distribuían en diversas actividades tal como se refleja en el siguiente gráfico. Este personal era la plantilla “teórica” de la línea, en realidad había menos puestos ocupados pero, aun así, se consideraba excesivo para las prestaciones del servicio ferroviario.



El análisis de la población el estudio se basó en el nomenclátor de 1981, y decía que la población total del área de influencia de esta línea era de 356.711 habitantes, siendo los mayores núcleos Valladolid capital (227.311 habitantes) y Aranda de Duero (18.369 habitantes). Estos dos núcleos urbanos eran también los que presentaban mayores concentraciones de población (Valladolid 73 por ciento y Aranda de Duero 6 por ciento).

En el apartado dedicado a las actividades económicas, el informe destacaba que Valladolid y Aranda de Duero habían sido declaradas “Polo de Desarrollo Industrial” en 1964 y 1973 respectivamente. Pero, a pesar de ello, la actividad de la zona era predominantemente agrícola (cereales y remolacha), siendo los subsectores industriales más importantes los dedicados a la transformación de productos agrarios (fábricas de harina, piensos, etc.), la construcción y obras públicas, la industria metalúrgica y la maderera.

En base a los datos aportados, se calificó la zona como de “bajo desarrollo industrial (excepto Valladolid) y con dedicación predominante a la actividad agrícola-forestal”. El

informe no contemplo la industria del automóvil, cuando era primordial en la zona, en aquel momento existían (existen en la actualidad) dos factoría Michelin (en Valladolid y Aranda de Duero) y una FASA-Renault (Valladolid), todas ellas con derivaciones particulares y vías férreas en los terrenos de las propias fábricas. Concretamente, del apartadero de La Carrera diariamente dos trenes porta-coches entraban y salían completos con vagones de FASA-Renault, esto equivalía al transporte de unos 500 automóviles diario

Respecto al transporte por ferrocarril, se obtuvieron las siguientes conclusiones: Entre los años 1980 y 1984, el transporte de viajeros había disminuido en el ómnibus, manteniéndose en el tren TER, mientras que para las mercancías (sin considerar el apartadero de La Carrera) los principales tráficos eran cereales, abonos y remolacha. El informe reflejaba que “es considerable el transporte de mercancías hacia Piensos Pascual de Aranda de Duero”, aunque no aportaba cifras concretas y que el transporte de mercancías se concentraba en el tramo Valladolid-Aranda de Duero. Los transportes de poco volumen y corto recorrido se realizaban por carretera, mientras que las cargas grandes y de largo recorrido, se transportaban por ferrocarril, si bien necesitaban la complementariedad de la carretera para llegar a su punto concreto de destino, y eran bastante lentos.

Para el transporte de viajeros por carretera el estudio reconocía que los horarios de autobuses eran más adecuados a la demanda que los del ferrocarril: “cualquier viajero puede iniciar su viaje en horas de la mañana hacia sus cabeceras naturales de comarca y regresar a su localidad de origen por la tarde”. En el caso de los trenes era al revés, ambos salían de Valladolid por la mañana y regresaban por la tarde. Los autobuses contaban, además, con la ventaja de parar en los centros de los pueblos, mientras que algunas estaciones de ferrocarril estaban a 4 kilómetros del mismo.

En el Consejo de Ministros, de 30 de septiembre de 1984 se acordó el cierre, total o parcial, de líneas que no resultaran económicamente viables, estableciendo tres tipos de actuaciones con respecto al cierre de las mismas: En primer lugar, la supresión de las ayudas a RENFE por el tráfico de viajeros y mercancías en algunas líneas (cierre total) a partir del 1 de Enero de 1985. En segundo lugar el cierre al tráfico de viajeros en algunos tramos, manteniéndose el de mercancías, sin compensaciones del Estado. Finalmente la supresión de la compensación a RENFE por el tráfico de viajeros y mercancías en algunas líneas, pudiendo establecerse, por razones de interés regional o local, convenios entre

RENFE y órganos de gobierno de las Comunidades Autónomas u otras entidades locales, para la prestación de servicios subvencionados por las mismas. Dichos convenios deberían ser autorizados por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

La línea Valladolid-Ariza, se encontraba en el tercer caso. Gracias a los Convenios con la Junta de Castilla y León, a partir del 1 de enero de 1985, se mantuvo el tráfico de mercancías de forma reducida y suprimida el tráfico de viajeros. (CAMAZÓN, 2003)

3.10.1- Desde el cierre hasta la actualidad

RENFE estableció en esta línea y en el resto de las que se cerraron lo que se llamó “explotación económica”, esto suponía la eliminación de todo el personal necesario para el tráfico de viajeros y la reducción de turnos del resto del personal al mínimo imprescindible para la circulación de algunos trenes de mercancías. Después del 1 de Enero de 1985, el tráfico de mercancías en la zona sufrió un incremento considerable (37,3 por ciento en el año 1985, con respecto a 1984), principalmente debido al transporte de remolacha hasta Aranda de Duero y al de arena desde esta estación hasta Barcelona.

El transporte de mercancías era importante en este momento, sobre todo el de remolacha, abonos y cereales, pues aunque la actividad agrícola de la zona fuera la más importante, esta actividad era productiva. La comarca del Duero era una de las zonas más importante en producción de remolacha, con fábricas azucareras en Peñafiel y Aranda de Duero. Este transporte se fue realizando paulatinamente por carretera o por las líneas generales desde Valladolid, Aranda de Duero y Ariza.

El 26 de Julio de 1993, se acordó el cierre de la línea, aunque se excluían dos zonas: de Valladolid La Esperanza al cargadero de La Carrera y de Aranda de Duero al cargadero de Michelin. En Septiembre de 1995, se autorizó la reapertura del tramo entre Coscurita y Almazán-Dehesa para dar servicio al cargadero de cereales de esta estación. El 20 de octubre de 1995, el Consejo de Ministros autorizó el levantamiento de la vía e instalaciones anejas de esta línea, excepto en los tramos mencionados en el párrafo anterior.

En la actualidad, está aprobada la transformación del tramo Valladolid-Aranda de Duero en una Vía Verde y crear un tren turístico del vino que recorra la comarca vinícola de la Ribera del Duero.

Aún existen algunas estaciones, que se están utilizando para otras actividades. Así, la estación de Tudela de Duero se ha transformado en un local de ocio, el muelle de mercancías de Aranda de Duero se utiliza como sede de la Asociación Cultural “Amigos del Ferrocarril”, y el edificio de la estación de Morón de Almazán está siendo explotado como alojamiento para turismo rural. (CAMAZÓN, 2003)

3.11.2- Estado actual de la línea

En la actualidad la situación en la que se encuentra la línea es de absoluto abandono, las estaciones en su gran mayoría están abandonadas, otras se utilizan como casas particulares y otras con otros fines ajenos al ferroviario. Los cambios de vía (agujas), depósitos de agua, embarcaderos, zonas de carga y descarga se encuentran en tal estado que no tienen recuperación posible.

En las propias vías hay infinidad de vegetación, a su vez sus traviesas están deterioradas o incluso en algunos puntos ya ni existen y los balastos han desaparecido. Muchos tramos de vía han desaparecido por la propia acción humana, ya que, o las han levantado, las han tapado con arena o asfalto para facilitar el paso de un lugar a otro de la propia vía.

Los únicos kilómetros en Valladolid que están en buen estado son los que unen Valladolid ciudad con Laguna de Duero y en la actualidad se encuentran en uso porque sirven para unir la factoría de FASA RENAULT con la estación de Valladolid Campo Grande.

A continuación se presentan varios ejemplos del estado de la vía:



Imagen de la línea por su paso por Peñafiel donde se aprecia que la carretera esta tapando por completo la línea, donde la casa del guarda de barreras que se ve a la izquierda de amarillo sigue siendo una vivienda pero no vinculada al ferrocarril. También se aprecia un cambio de agujas que en sus tiempos, el agente que vivía en esta vivienda era el encargado de manipularla (Imagen propia).



El ferrocarril Valladolid-Ariza: pasado ruinoso, futuro incierto

Imagen de la línea a su paso por Sardón de Duero, donde se aprecia que los carriles de la línea están cubiertos por asfalto, arena y piedras (Imagen propia).



Imagen tomada en Sardón de Duero donde se ve como la vegetación ha crecido tanto por dentro de la vía como al lado de ella (Imagen propia).



Imagen de la Estación de trenes de Peñafiel, esta estación está actualmente abandonada y en desuso y como se puede apreciar esta tapiada. Además, la vegetación cubre por completo la vía, donde se puede apreciar, no se ve en ningún punto la línea. Además podemos ver el mal estado que tienen las farolas las cuales, evidentemente no funcionan (Imagen propia).



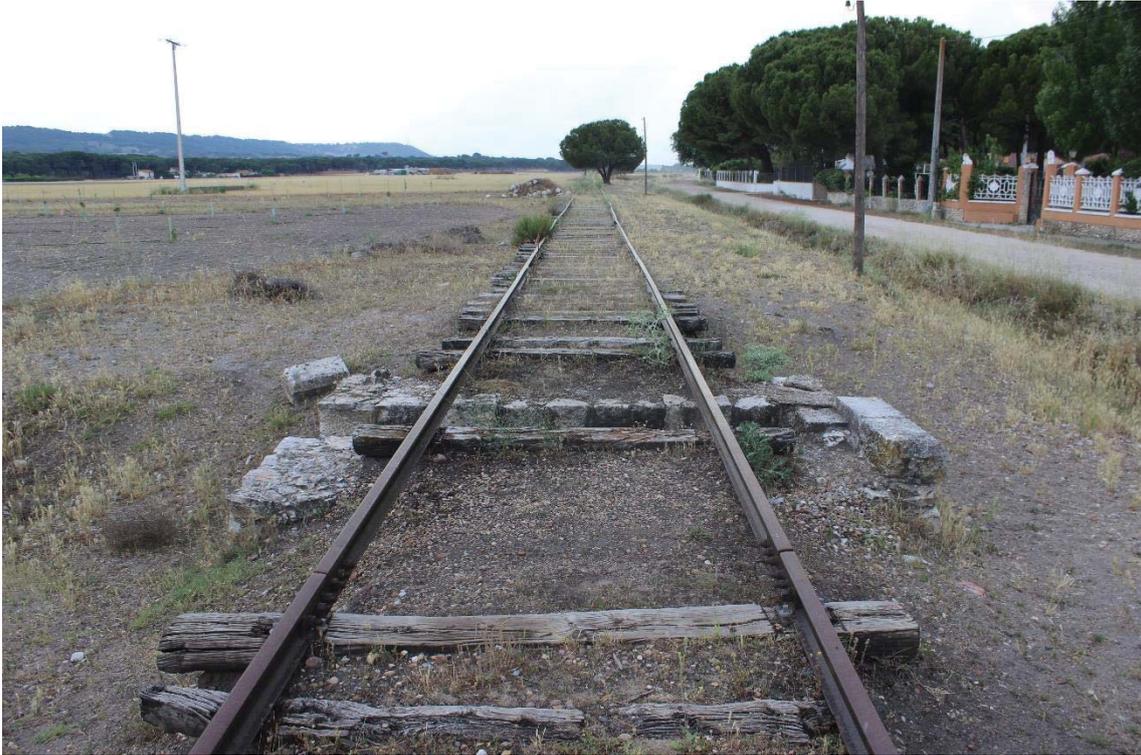
Imagen de la vía a su paso por Quintanilla de Onésimo donde se observa que esta tapada en su totalidad (Imagen propia).



Entrada de la vía al municipio de Quintanilla de Arriba donde por su abandono la vegetación ha cubierto los raíles y para facilitar el paso por ella se ha cubierto de arena y grava. (Imagen propia)



Paso a nivel desaparecido en Tudela de Duero, al haberse asfaltado por encima, a su vez se ven como todas las señales del ferrocarril están oxidadas y en un estado muy deteriorado. (Imagen propia)



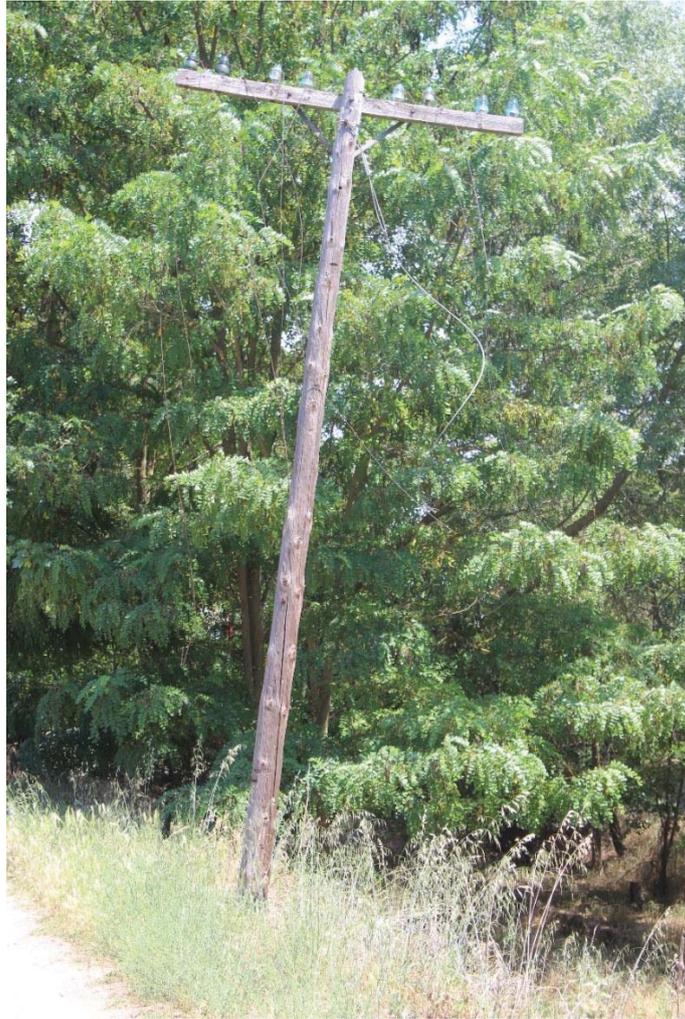
Tramo de la vía de Traspinedo, donde observamos que por su deterioro se han perdido diferentes traviesas y la totalidad de su balastro. (Imagen propia)



Antigua casa del guardagujas en Tudela de Duero, donde actualmente está reconvertida a una vivienda sin vinculación con el ferrocarril. (Imagen propia)



Paso de la línea por Laguna de Duero, donde se puede apreciar su encajonamiento y recubrimiento de vegetación, además de que a su izquierda se observa el Canal del Duero. (Imagen propia)



Poste de comunicaciones de la línea a su paso por Laguna de Duero, donde se observa que está deteriorado por el paso del tiempo y sus cables están cortados. (Imagen Propia).

4.-CARACTERÍSTICAS DE LOS MUNICIPIOS Y TURISMO ACTUAL

4.1.- Demografía

Padrón municipal			
	1996	2016	Variación porcentual
Bocos de Duero	84	54	-35,71
Peñafiel	5.160	5.327	3,24
Quintanilla de Arriba	240	153	-36,25
Quintanilla de Onésimo	1.175	1.059	-9,87
Tudela de Duero	5.745	8.582	49,38
Traspinedo	834	1.089	30,58
Laguna de Duero	14.234	22.696	59,45
Sardón de Duero	647	610	-5,72
Resultados a 1 de Enero de 2016			
Fuente: INE. Elaboración propia			

Desde el punto de vista demográfico se va a hacer un estudio de los últimos 20 años desde 1996 a 2016 con datos anuales. Entre la capital vallisoletana, la cual es la más poblada de la Comunidad Autónoma, y el siguiente municipio de la provincia, hay un salto demográfico muy amplio, y es que solo se encuentran dos municipios por encima de los 20.000 habitantes, Medina del Campo y Laguna de Duero (perteneciente a este estudio). Laguna de Duero desde 1996 ha sufrido un crecimiento mayor a la media provincial ya que en 1996 superaba los 10.000 habitantes (con 14.234 respectivamente) y en 2005 ya superaba los 20.000 habitantes, actualmente es el segundo municipio con mayor censo de población, cuenta con 22.696 habitantes a 1 de enero de 2016

Los siguientes municipios pertenecientes al estudio se encuentran en el rango 5.000-9.999 habitantes, y son Tudela de Duero (8.582 habitantes) y Peñafiel (5.327 habitantes). Ambos municipios en 1996 seguían perteneciendo a este mismo rango ya que Tudela de Duero tenía 5.745 habitantes y Peñafiel 5.160 habitantes, aunque han aumentado la población, el porcentaje de crecimiento de este municipio es el segundo más alto de esta provincia después de Laguna de Duero.

En la siguiente franja de habitantes donde nos encontramos población es en 1.000-1.999 habitantes, donde están presentes Traspinedo con 1.089 habitantes y Quintanilla de

Onésimo con 1.059 respectivamente. Desde 1996 hasta 2016 Traspinedo sufrió un aumento demográfico haciéndole subir del grupo de 500-900 habitantes a este, ya que en 1996 tenía 834 habitantes, en cambio Quintanilla de Onésimo se mantiene en el mismo grupo pero con un descenso de población, porque en 1996 tenía 1.175 habitantes.

En el caso particular de Tudela de Duero y Laguna de Duero, su aumento de población va asociado a que son municipios cercanos a la ciudad y que tras la crisis económica y sus posteriores fenómenos sociales a causa de la misma, mucha población abandona la ciudad en busca de municipios cercanos a la propia ciudad por su precio más bajo de la vivienda.

A partir de aquí todos los municipios que quedan han sufrido pérdidas de población. En el siguiente grupo de población donde están presente un municipio es en 500-900 habitantes, donde está Sardón de Duero con 610 habitantes, en 1996 tenía 647 habitantes. El siguiente municipio es Quintanilla de Arriba que se encuentra entre los 100-499 habitantes, ya que cuenta con 153 respectivamente, en 1996 contaba con 240. Por último esta Bocos de Duero con 54 habitantes, es decir se encuentra en el grupo de 1-99 habitantes, en 1996 contaba con 84 habitantes.

Todos los municipios que cuentan con un crecimiento negativo de la población es principalmente porque cuentan con mayor número de defunciones que de nacimientos, y esto es causa porque son poblaciones envejecidas, y porque actualmente la población inmigrante cada vez es menor, dato muy negativo tanto para la provincia como para la comunidad, ya que la población inmigrante era un factor positivo a la hora de hacer estudios de población en nuestra provincia, ya que muchas personas jóvenes salen hacia otras comunidades autónomas o países en busca de trabajo y la población inmigrante lo contrarrestaba esta pérdida además de que hacia aumentar las tasas de natalidad.

4.2.- Otras características de los municipios

A continuación se va a proceder a hacer una descripción genérica de los diferentes municipios por los que pasa la vía del trazado Valladolid-Ariza:

- Laguna de Duero: la gran característica con la que cuenta este municipio es la cercanía con la ciudad de Valladolid lo que hace que esté en constante crecimiento y es uno de los principales municipios-dormitorio de la propia capital de

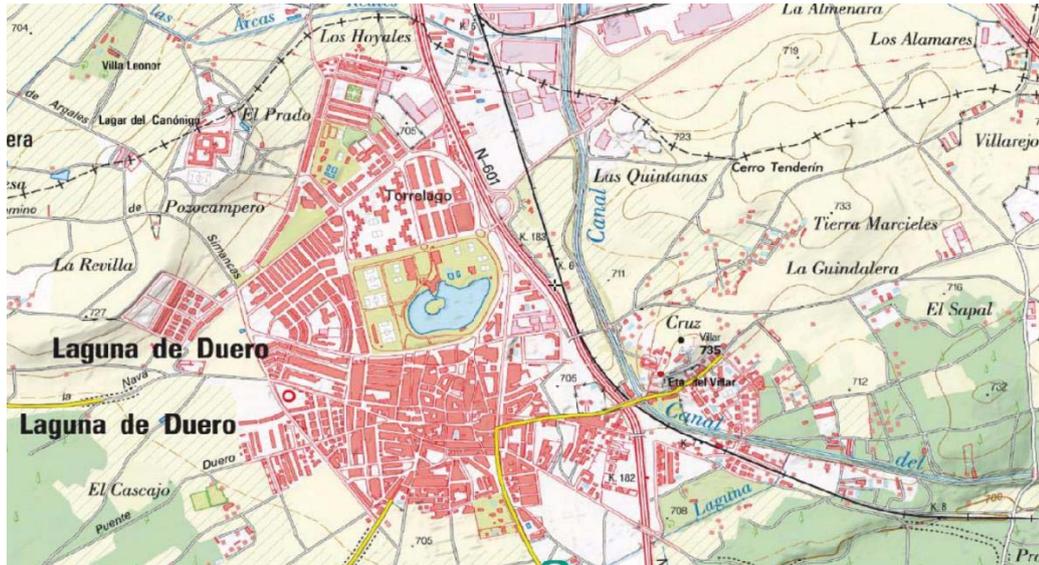
provincia. Se encuentra al sur de la ciudad de Valladolid en la ruta romana entre Simancas y Tudela, junto a una laguna salada donde se aprovechó para su explotación de la sal. En el pasado era considerado un sitio estratégico de mucha importancia ya que estaba junto al río Duero y porque había abundancia de manantiales y fuentes las cuales hoy ya no existen.

Los núcleos urbanos que forman el municipio de Laguna de Duero son: La Corola, Hídridos Americanos, Laguna de Duero y El Pinar.

La industria alimentaria del municipio se caracteriza por una producción cerealista, de hortalizas y patatas además de una producción avícola, ovina y porcina.

Como patrimonio artístico consta del Monasterio de los Franciscanos a 2 km de la localidad junto a este se localizaba el Palacio Real donde iban los Reyes de Castilla cuando querían descansar fuera de Valladolid, Felipe II compro más tierras para aumentar el terreno que actualmente se encuentran amuralladas independientes al convento. Tras un gran incendio el 9 de abril de 1624 ambos edificios quedaron destruidos y posteriormente fueron reconstruidos, inundaciones posteriores deterioraron los monumentos y actualmente queda algunos restos del Convento. El Ayuntamiento se construyó en 1799, la construcción es en su mayoría de ladrillo y cuenta con 2 plantas, en la primera planta hay 7 balcones destacando el central, rematado con un frontón triangular y se corona con una bola herreriana. La iglesia parroquial de la Asunción, construida en 1543, sobre los restos de la antigua iglesia la cual era de 1135, esta iglesia es gótica, cuenta con tres naves en planta de salón separadas por pilares, los cuales soportan arcos de medio punto cubiertas por bóvedas de crucería, se accede a la iglesia a través de una puerta con arco de medio punto a los pies, la torre cuenta con tres cuerpos y está construida con piedra y ladrillo. La ermita de Nuestra Señora del Villar construido en mampostería en los siglos XVI y XVII, la capilla mayor tiene una bóveda de crucería estrella además cuenta con una sola nave con bóveda de cañón, también tiene un pequeño coro y un camarín, a los pies del templo nos encontramos la entrada al mismo con un arco de medio punto y un pórtico adosado con techumbre de madera.

La gastronomía se caracteriza por tener el potaje de legumbres, el cocido, la sopa castellana o menestra, pero como en casi todos los puntos de la Ribera del Duero el plato común es el lechazo asado y las chuletillas de cordero.



Como se puede apreciar en el mapa, la línea pasa por el este del núcleo de población de Laguna de Duero. (Fuente: Iberpix)



Paso de la línea por Laguna de Duero, donde se aprecia una abundante vegetación a su paso que en algunos tramos tapa incluso la propia vía. (Imagen propia)

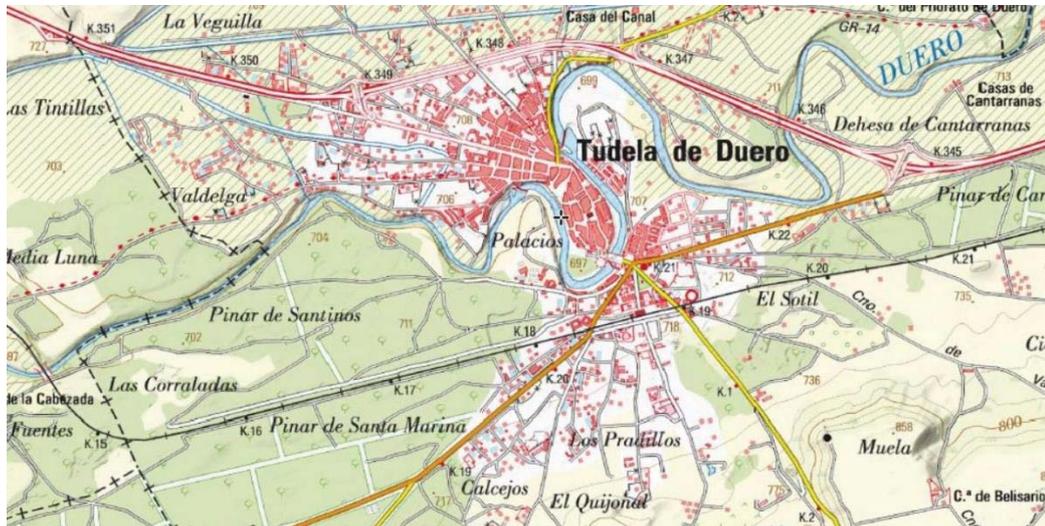


Estación de trenes de Laguna de Duero, la cual, actualmente está reconvertida en vivienda. A su vez, la vegetación tapa la propia vía del tren. (Imagen propia)

- Tudela de Duero: es una población fundada a partir de navarros que vienen procedentes de Tudela y por la cual ponen este nombre. Se encuentra al margen derecho del río Duero, en el pasado sus habitantes se dedicaban a la agricultura cerealista, a la fruta y hortaliza y con mayor importancia a la ganadería ovina. Como patrimonio artístico Tudela de Duero cuenta con la iglesia parroquial de la Asunción, construido en el siglo XVI y de estilo gótico, cuenta con 3 naves separadas por arcos apuntados sobre pilares, estos arcos están cubiertos por bóvedas de crucería con terceletes y combados, en la capilla mayor en cambio la bóveda es de crucería estrellada, cuenta con 2 entradas para el acceso al templo, una está por el lado del Evangelio y la otra en cambio por la Epístola, la torre está

construida en piedra y cuenta con tres cuerpos y cubierta de chapitel. La ermita de la Quinta Angustia se encuentra en el margen izquierdo del río Duero y su construcción en piedra es de 1591, consta de una planta cuadrangular y se levanta el templo en altura, donde se cubre con una bóveda de arista, la fachada está enmarcada por dos pilares, donde esta una portada rematada con un arco de medio punto. La Ermita de la Vera Cruz del siglo XVI, con sillería en la fachada, sillarejo sobre los cuatro contrafuertes y el resto con mampostería, cuenta con una nave cuadrangular y sobre ella se encuentra una bóveda de crucería estrellada, para el acceso a la misma hay dos portadas, a los pies y sobre ella se encuentra un doble arco de medio punto al que se le apoya sobre un pilar central, cuenta con dos hornacinas donde se encuentran por un lado una escultura de la Virgen y San Juan y flanqueando un Crucifijo de Juan de Juni y la Virgen de Guía edificio gótico del siglo XIV, hasta mitad del siglo pasado se encontraba sobre el arco de entrada de Tudela al lado del escudo de la villa, pero en la actualidad, se encuentra al lado de la carretera en una hornacina.

Dentro de la gastronomía, destaca el lechazo asado en horno de leña, el espárrago blanco y las fresas o fresones entre otros productos de la huerta.



La vía pasa por el sur del núcleo de población de Tudela de Duero. (Fuente: Iberpix)



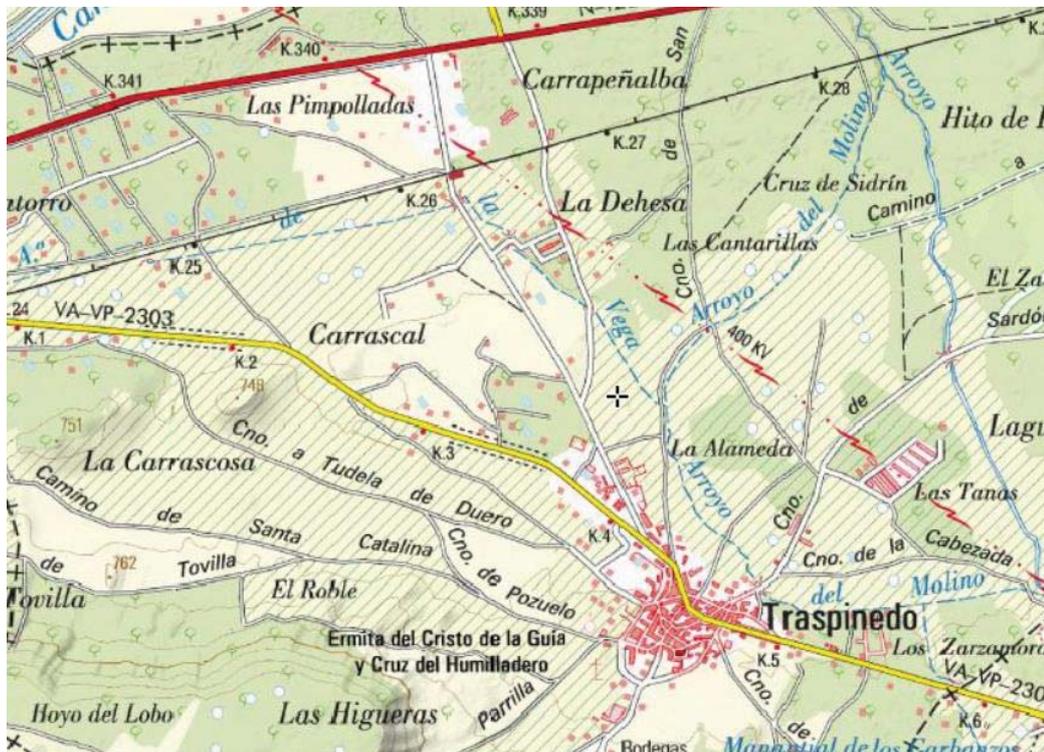
Muelle de carga de la estación de Tudela de Duero, donde en la actualidad se encuentra reconvertido en un bar-restaurante. (Imagen propia)



Vías de Tudela de Duero donde la vegetación las ha cubierto en su actualidad. (Imagen propia)

- Traspinedo: se encuentra dentro de la Tierra de Pinares en un valle rodeado de pinares y montes. Los habitantes de este municipio se dedican a la agricultura, cultivo del cereal y en la ganadería, ganado avícola, porcino y ovino.

Este municipio cuenta como patrimonio artístico con la iglesia parroquial de San Martín de Tours y la ermita del Cristo de la Guía. La iglesia parroquial es un edificio de piedra construido entre finales del siglo XV y principios del XVI, es de estilo gótico y cuenta con dos naves separadas por arcos apuntalados los cuales están sobre pilares compuestos, cuenta con una única entrada la cual se accede por la Epístola en forma de arco de medio punto, la iglesia cuenta con una torre de piedra que está formada por tres partes, y en el interior cuenta con bóvedas de diferentes formas: en la nave principal cuenta con bóveda de arista, la capilla mayor con bóveda de cañón con lunetos. En la ermita del Cristo de la Guía es un edificio con planta cuadrangular con un único acceso por una puerta con arco de medio punto, en esta edificación destaca la escultura del Cristo del siglo XVII. En la gastronomía destaca el lechazo asado y el cerdo.



En el municipio de Traspinedo la vía pasa por el norte del núcleo de población, paralela a la N-122. (Fuente: Iberpix)



Paso de la línea por Traspinedo, la línea va recta, donde se aprecia el llano del territorio. (Imagen propia)

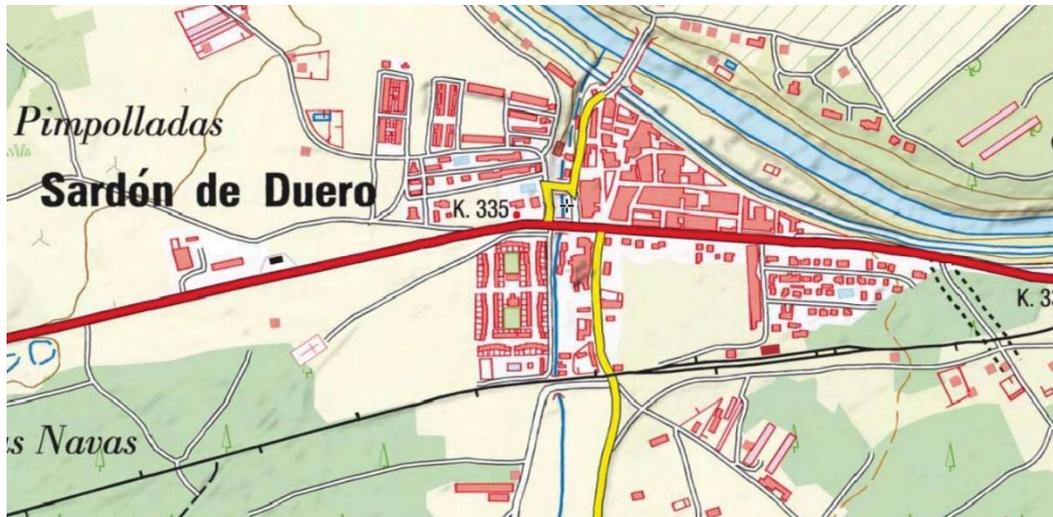


Paso de la línea por Traspinedo donde como se puede apreciar al final entra en zona de pinares. (Imagen propia)

- Sardón de Duero: está situado en un valle llano en el margen izquierdo del río Duero, su nombre surge de que sardón es otro nombre del acebo. La actividad económica principal está en el sector primario con el cultivo del cereal, trigo, cebada, legumbre y vino, también hay presencia de ganadería.

Como patrimonio artístico el municipio cuenta con la iglesia parroquial de San Juan Bautista, construido en el siglo XVI en piedra donde cuenta con una sola nave cubierta en bovedilla, la capilla mayor se cubre con bóveda de crucería estrellada, donde cuenta con un coro alto, el acceso es por una única puerta en el lado de la Epístola, la torre es de piedra y ladrillo. El monasterio de Santa María de Retuerta con fines iniciales de residencia para monjes de la comunidad premostratenses se inició su construcción en el siglo XII, se encuentra a dos kilómetros del propio municipio en la orilla del río Duero, la construcción del mismo no fue toda en el mismo siglo ya que en 1200 se levantaron los cruceros y las naves, en el siglo XVI se reedificó el claustro y la hospedería es del siglo XVIII, está construida en sillería, formada de triabsidal, crucero y tres naves de un solo tramo, los tres ábsides tiene la misma altura pero el del medio es más profundo, los dos laterales cuentan con pequeñas ventanas en el centro, actualmente este edificio es de propiedad privada y pertenece a la empresa Bodegas Abadía Retuerta, S.A.

Dentro de la gastronomía, está vinculada al lechazo, a las lentejas verdinas y al queso de oveja.



La línea férrea pasa por el sur del núcleo de población de Sardón de Duero. (Fuente: Iberpix)



En la imagen tomada en Sardón de Duero, se aprecia a primera vista la barrera de paso a nivel, la cual esta oxidada y en evidente estado de abandono. (Imagen propia)



Cruce de vías antes de la llegada a la estación de Sardón de Duero, como se puede apreciar, la vegetación ha crecido sobre la misma (Imagen propia)

- Quintanilla de Onésimo: este municipio se encuentra sobre una llanura en el margen izquierdo del río Duero. El nombre de esta localidad fue cambiando a lo largo de los años, en 1221 empezó llamándose Quintanilla de Muza Álvarez, quizá por la persona que estableció este asentamiento. Posteriormente se llamó Quintanilla de Yuso y finalmente el B.O.E del 30/6/1941 puso el nombre que tiene en la actualidad, en honor al fundador de las J.O.N.S. la cual era la fusión entre “Juntas Castellanas de Acción Hispánica” de Onésimo Redondo (el cual nació en esta localidad) y las “Juntas de Defensa Nacional Sindicalista” de Ramiro Ledesma.

Al igual que todos los municipios de esta zona la actividad económica está centrada en el sector primario, con el cultivo de viñedos, cereales, legumbres y piñones además de la ganadería.

Este municipio cuenta con dos monumentos principales, por un lado la iglesia parroquial de San Millán y después la ermita de san Roque. La ermita de San Roque está construido en piedra, donde cuenta con una única nave con su correspondiente cúpula, y para el acceso al mismo cuenta con una puerta doble a los pies de la misma y la puerta tiene sobre ella u arco de medio punto. La iglesia parroquial de San Millán está construido en piedra y ladrillo, por un lado la

cabecera es del siglo XVI y el resto de la edificación es de construcción moderna, es de una única nave donde los brazos y el crucero están cubiertas con bóveda de crucería estrellado y terceletes, en cambio en la capilla mayor cuenta con una bóveda de crucería, el acceso de la misma es por una única puerta situada a los pies con un arco de medio punto.

En la gastronomía destaca el lechazo asado y los vinos de la D. O. Ribera de Duero.



Por Quintanilla de Onésimo, la línea pasa por el sur del núcleo de población. (Fuente: Iberpix)



Paso bajo la carretera de la vía a la altura del municipio de Quintanilla de Onésimo, como se puede apreciar, la línea está cubierta por vegetación. (Imagen propia)



Estación de Quintanilla de Onesimo donde se aprecia el abandono tanto de la línea como de la estación y andén. (Imagen propia)

- Quintanilla de Arriba: municipio situado sobre una llanura en el margen izquierdo del río Duero. El nombre del municipio ha ido cambiando a lo largo del tiempo, en el siglo XI se llamaba Quintanilla de Álvar Sancho, por el hombre que estableció este asentamiento, posteriormente pasó a llamarse Quintanilla de Suso y después Quintanilla de Arriba porque había otro municipio llamado Quintanilla y este estaba por encima de él.

La actividad económica está asociada al sector primario en este municipio tanto a la ganadería como al cultivo de cereales, legumbres, hortalizas y vinos.

El patrimonio artístico del municipio es la iglesia parroquial de Santa María y la Ermita del Cristo. La iglesia parroquial de Santa María construida en el siglo XVIII en piedra y de estilo barroco, consta de una única nave cubierta con bóveda de cañón con lunetos, la capilla mayor tiene bóveda de tres cascos y la sacristía con bóveda de arista, además cuenta con un coro alto, para acceder a la misma cuenta con una portada a los pies en arco de medio punto, la torre que también se encuentra a los pies, es del siglo XIX y cuenta con tres partes. La ermita del Cristo construido en ladrillo y piedra, cuenta con una única nave cubierta de bóveda de arista, el acceso al mismo es por una portada a los pies en forma de arco de medio punto, cabe destacar una cruz de piedra con Cristo del siglo XVI.

En la gastronomía destaca el lechazo asado y los vinos de la D. O. Ribera de Duero.



La línea de ferrocarril pasa por el sur del núcleo de población de Quintanilla de Arriba. (Fuente: Iberpix)



Imagen de la vía por su paso por Quintanilla de Arriba. (Imagen propia)

- Peñafiel: localizada sobre el pie de una gran peña, con la presencia de un castillo entre los ríos Duratón y Duero.

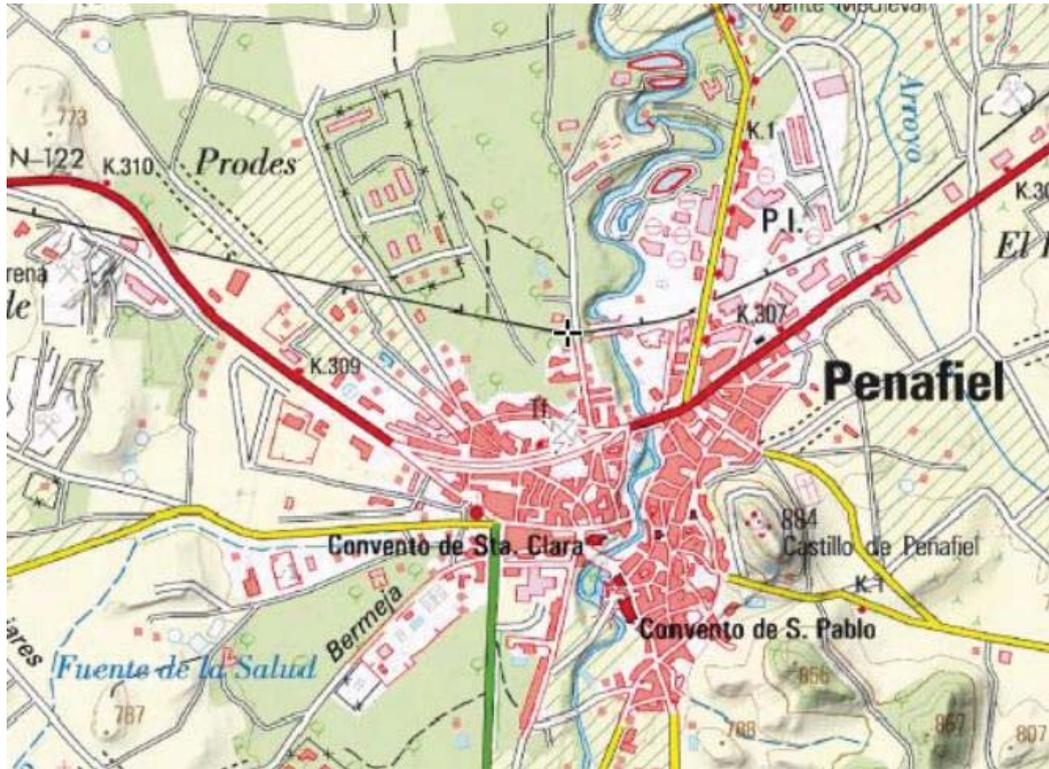
Las actividades económicas están asociadas al sector primario, cuenta con una importante explotación ganadera y en agricultura destacan el cultivo de viñedos, hortalizas y patatas.

Dentro del patrimonio artístico, este municipio es el más destacado y en el que se cuentan con mayores edificios artísticos. Como edificio más importante, está el

castillo, el cual se encuentra en un cerro, en la antigua frontera cristiano-musulmana donde se controla desde el Duero y parte de la ruta del Duratón, sus inicios cuentan de primeros del siglo X con su primera edificación cuando estaba en este territorio Asun Fernández el súbdito de Ramiro II, en 983 cayó en poder de Almanzor, Sancho García pacto la entrega con Suleiman en 1010, en el siglo X, Don Juan Manuel rodeando toda la villa con sus murallas, el castillo en su actualidad es una obra inacabada, la cual se reedificó en el siglo XV por don Pelayo Girón maestre de la Orden de Calatrava, está construido en piedra extraídas en Campaspero, tiene estilo ojival con planta rectangular de 210 metros de longitud y 35 de anchura, terminada hacia el Norte en un ángulo agudo, el castillo cuenta con dos recintos, por un lado, el exterior el cual es grueso con dos cubos defendiendo la portada, mientras que en el interior está la torre del homenaje con una orientación hacia el Norte, cuenta con 34 metros de altura y es de planta rectangular, está flanqueada por 8 torrecillas cilíndricas en los ángulos y centros de sus cuatro lados, a los lados de la torre se encuentran dos patios donde se encuentran pabellones; en el interior también se cuenta con cortinas de muralla que se apoyan sobre 30 torres redondeadas separadas entre ellas por 10 o 15 metros, a través de una portada que se encuentra en el Sureste se accede al Museo del Vino donde a partir de las diferentes salas se muestran los diferentes procesos de la fabricación de esta caldo. La plaza del Coso, tradicionalmente lugar donde se festejaban los acontecimientos taurinos en la Edad Media, es de forma triangular y cuenta con 3.500 metros cuadrados, las viviendas conservan su trazado medieval y en los números 32 y 33 encontramos la recreación de Pintia, un poblado vacceo. La iglesia parroquial de San Miguel de Reoyo, edificio renacentista del siglo XVI y construido en piedra, cuenta con tres naves cubiertas con bóvedas de arista con yesería y separadas por arcos de medio punto, se accede a través de una única puerta por el lado del Evangelio con forma de arco de medio punto, la iglesia cuenta con diferentes tipos de bóvedas, ya que en la sacristía tiene bóveda de arista, la capilla mayor bóveda de horno, la torre está formada por tres cuerpos, destacar que a los pies de la misma se encuentra la cabecera de una iglesia romana de finales del siglo XII y que el uso actual es de baptisterio. La iglesia de Santa María (de Mediavilla), construida en los siglos XIV y XVI en piedra, cuenta con tres naves, la central está cubierta con bóveda de crucería con terceletes y combados y las naves laterales con bóvedas de crucería, la capilla mayor con

bóveda de arista con yeserías del siglo XVIII, a los pies de la iglesia se encuentra un coro alto del siglo XVI, cuenta con dos portadas para el acceso a la misma, una de ellas en el lado del Evangelio en arco apuntado y la otra por el lado de la Epístola en arco de medio punto, además hay una torre en la cabecera formada de tres cuerpos y construida en piedra. La iglesia del Convento de Santa Clara, la fundación del convento es de 1607 y la construcción del mismo de 1698, de construcción barroca en piedra y con planta octogonal con cúpula elíptica decorada con yesería y pintura del siglo XVII, el coro es del siglo XVI, cuenta con una única entrada a través del lado del Evangelio por una portada con arco de medio punto, la espadaña es de piedra con un único cuerpo y se encuentra en el lado del Evangelio. La Iglesia del Convento de San Pablo y capilla de Don Juan Manuel, la iglesia y el convento fueron mandados construir por Alfonso X el Sabio pero su sobrino San Juan Manuel lo reconvirtió en convento de dominicos en 1324, posteriormente el biznieto del infante modifica la nave del evangelio y hace una capilla funeraria para los restos de la familia en 1536, es un edificio gótico-mudéjar construido en el siglo XIV y en piedra, donde el claustro fue reformado en el Renacimiento, cuenta con tres naves separadas por arcos apuntados, cuenta con un coro y el único acceso al templo es a través de una portada en arco apuntado en el lado de la Epístola, además, cuenta con una espadaña de ladrillo formada por dos cuerpos. La Torre del Reloj o de San Esteban es el único vestigio de la desaparecida iglesia de San Esteban, en esta torre se encuentra el reloj de la villa perteneciente al siglo XIX el cual es de estilo gótico. La ermita de Santo Cristo, edificio de una única nave de mampostería con sillería en sus ángulos, el acceso es a través de una única entrada con forma de arco de medio punto, la espadaña que es un campanario sobre una sola pared, es un solo cuerpo de ladrillo. La iglesia de San Cristóbal, iglesia del siglo XIII construida en piedra y con varias reformas en los siglos XVI y XVIII, cuenta con una única nave cubierta de madera y una torre situada en la cabecera con único cuerpo y también de piedra. La iglesia de Santa María es un edificio del siglo XVI construido en piedra, ha sufrido transformaciones en el siglo XVIII, cuenta con una torre en la cabecera también en piedra, la cual, tiene un único cuerpo.

Dentro de la gastronomía destaca el lechazo y el vino de D. O. Ribera de Duero y a su vez las endibias y los hornazos.



A su paso por Peñafiel, la vía transcurre por el norte del núcleo de población. (Fuente: Iberpix)



En la imagen se aprecia antiguos depósitos de agua y su correspondiente “grifo”, que se utilizaban para llenar las locomotoras de vapor. Como se puede apreciar, su estado es abandono total. (Imagen propia)



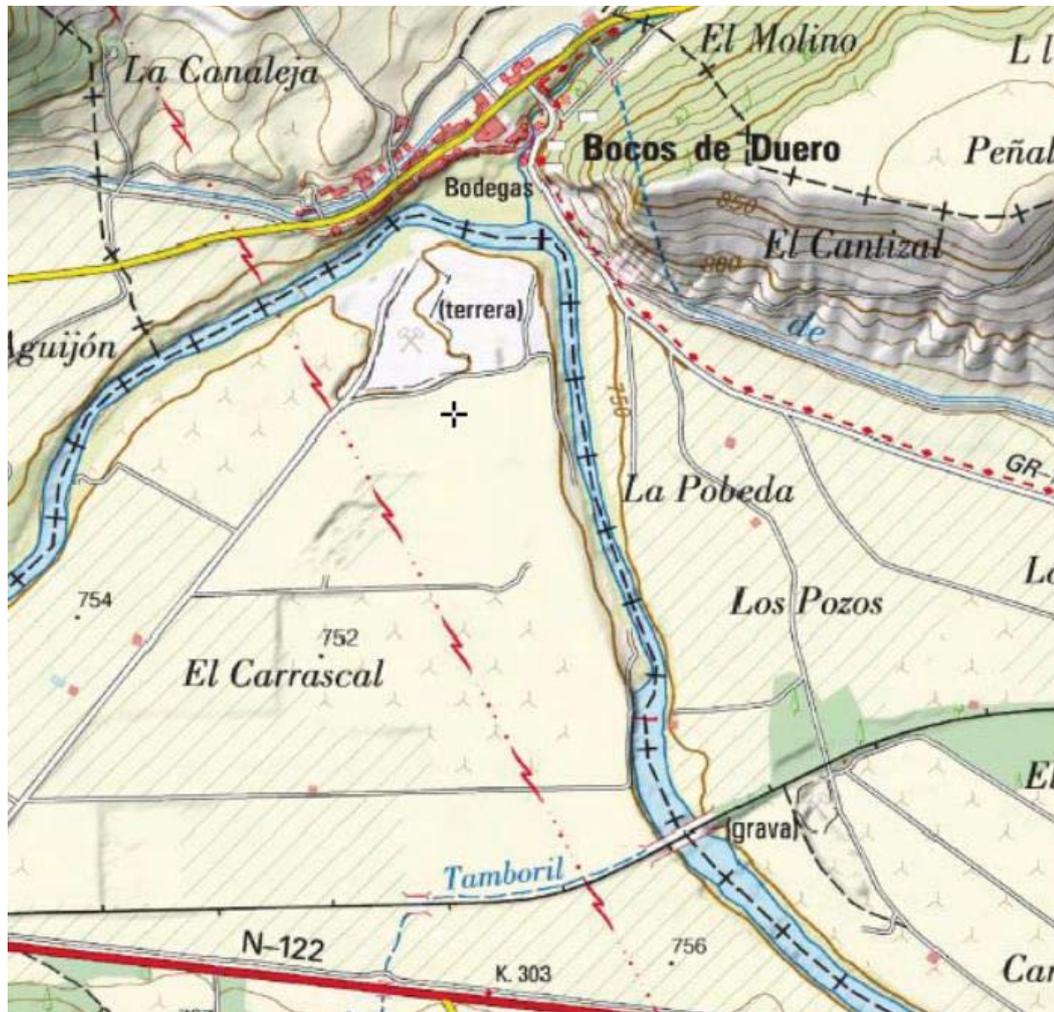
Cambio de vía de la línea que como se puede apreciar sobre ella ha crecido vegetación haciendo que no se pueda casi ni apreciar. (Imagen propia)

- Bocos de Duero: pequeño municipio que se encuentra entre la pequeña colina del Cuco, al final del valle del Cuco y al río Duero. Sus actividades económicas son principalmente la agricultura cerealista, cebada, centeno y avena, vino y fruta, y con una gran importancia la cría ganadera.

Como patrimonio artístico cuenta con la iglesia parroquial de Nuestra Señora de las Nieves, el cual es un edificio gótico de piedra construido en el siglo XIII. El edificio consta de una sola nave con armadura de madera cubierta de yeso, la capilla mayor está cubierta con bóveda de cañón apuntado y la sacristía lo hace con bóveda de crucería con terceletes. La torre, en la cabecera cuenta con un único cuerpo y está construida en piedra. En el interior se cuenta con la imagen de Ntra.

Sra. de las Nieves del siglo XV. La entrada es a través de un arco apuntado a los pies de la iglesia. Cuenta con un coro alto, donde los pilares que lo sostienen cuentan con pinturas de la época.

Dentro de la gastronomía destaca el lechazo y los vinos de la Denominación de Origen Ribera de Duero. (CUBERO, 2006)



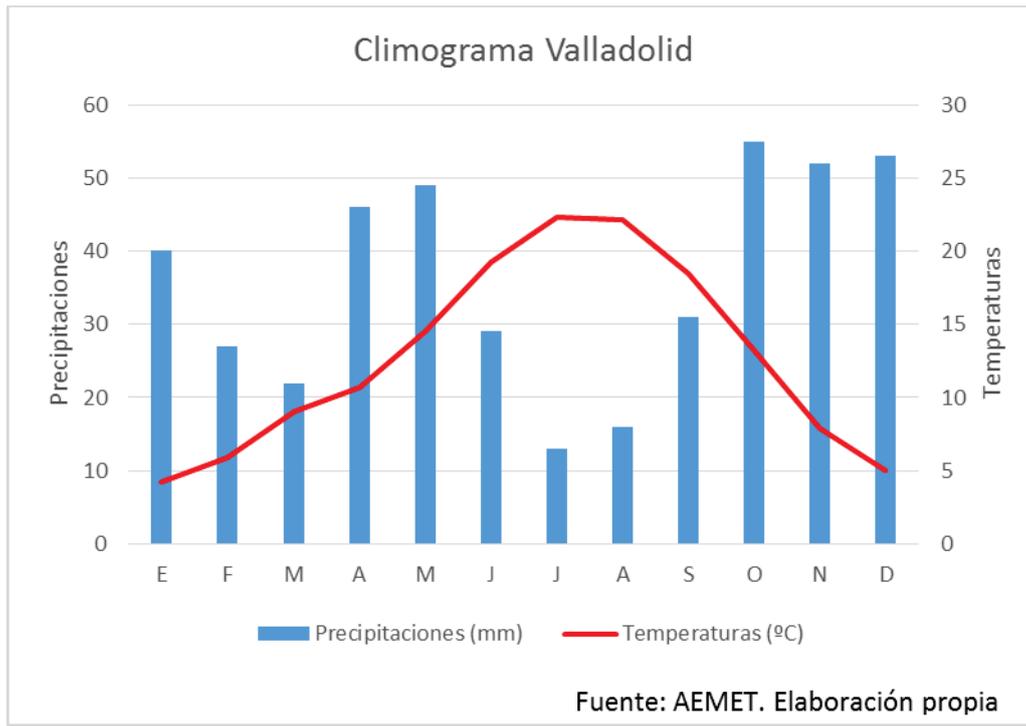
En este último municipio del área de estudio (Bocos de Duero), la línea férrea transcurre por el sur del núcleo de población. (Fuente: Iberpix)



Puente de hierro por donde pasa la línea sobre el río Duero, este puente es el elemento más característico de Bocos del Duero asociado a este ferrocarril. (Imagen propia)

4.3.- Características generales del medio físico: el valle del Duero en su tramo central

Este sector está caracterizado por su elevada altitud y su continentalidad, donde se puede ver a sus temperaturas invernales donde son frecuentes las heladas. Las precipitaciones en este área son escasas e irregulares, donde hay un alto riesgo de sequías en los terrenos más ligeros de las laderas y las campiñas, donde la insolación térmica en la Ribera del Duero oscila entre las 2.200 y las 2.800 horas al año. La temperatura media son 12°C y la oscilación térmica anual alcanza los 18 o 20°C.



	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
P (mm)	40	27	22	46	49	29	13	16	31	55	52	53	433
T (°C)	4,2	5,9	9	10,7	14,5	19,3	22,3	22,1	18,5	13,2	7,9	5	12,7

Fuente: AEMET. Elaboración propia

Este climograma corresponde a Valladolid y es la media entre los años 1981 a 2010.

Esta área se caracteriza por un relieve tabular en donde el río Duero transcurre por paramos, donde se crean cuatro espacios diferenciados:

1. La vega, la cual es una franja estrecha y llana donde se encuentra un buen suelo.
2. Las plataformas intermedias, son escalones de suelo donde se encuentran los suelos pedregosos.
3. Las cuestas, es donde se cierra la ribera a partir de escarpes y acumula ricos suelos aluviales en su base.
4. El páramo, territorio duro y durante considerado históricamente fronterizo, en esta parte durante muchos siglos se cultiva el cereal y servía para el pastoreo.

Esto hace que toda la comarca de la Ribera del Duero sea muy heterogénea con suelos muy diferenciados. Donde los suelos arenosos tienen un gran grosor, están presentes los pinos y donde la capa de arenas es muy fina es donde hay presencia de viñedos, ya que las gravas por sus características son favorables para el cultivo de viñedos.

Toda la Ribera del Duero y las campiñas que se encuentran al sur del propio río, está compuesto por suelos arenosos acompañados de una gran abundancia de gravas en algunos sectores. El origen de estos suelos se relaciona con tres hechos fundamentales:

1. Proceden de los materiales sueltos y arenas de las vegas que proceden de los aluviones arrastrados por los ríos y depositados en el valle. Por este carácter de aluviales, son muy heterogéneos, aunque buenos para los viñedos, a pesar de que el regadío siempre ha tenido un papel importante.
2. Los suelos de las campiñas arenosas del sur del Duero proceden de los aluviones con origen en la Cordillera Central, depositados por el Cega, Eresma, Adaja, Zapardiel y Trabancos en las campiñas segovianas, vallisoletanas y abulenses. Y transportados por el viento (manto eólico). (APARICIO, 2008)

Como se indica más adelante, los suelos de esta área son muy favorables para el cultivo de viñedos por sus características. Además de que se encuentran en las terrazas, donde a diferencia de otros tipos de cultivos, los suelos están formados de materiales que hacen que consiga un producto final de gran valor y calidad.

4.4.- Espacios turísticos

El espacio de estudio está constituido por dos zonas turísticas constituidas por la Diputación de Valladolid, estas son la Zona Sur correspondiente a Tierra de Pinares donde está presente el municipio de Laguna de Duero y la Zona Este perteneciente al Duero-Esgueva donde se localizan el resto de los municipios.



Enfrente de la Bodega de la Abadía Retuerta Le Domaine, nos encontramos que la línea pasa entre pinos, los cuales están rodeados de viñedos (Imagen propia).

Tierra de Pinares de Valladolid es un área donde destaca la presencia de innumerables pinares. Pero gastronómicamente hablando el producto estrella es el piñón, complemento tanto para platos y postres, destaca su presencia en la Provincia de Pedrajas de San Esteban. Otros productos con importante reconocimiento son el garbanzo de Alaejos y el ajo de Portillo. Un punto a destacar dentro de la Tierra de Pinares es la tradición donde se puede ver, por ejemplo, el Museo etnográfico en Zaza o la villa romana de Almenara de Adaja

La Zona Duero-Esgueva es una zona vinícola de fama internacional, donde además destaca sus lechazos o espárragos de Tudela junto con las rutas de senderismo. Dentro del patrimonio nos encontramos diferentes castillos destacando el citado anteriormente: El Castillo de Peñafiel declarado monumento nacional en 1917, el cual es actualmente el Museo Provincial del Vino.

Otro espacio turístico a considerar es la Denominación de Origen Ribera de Duero, donde están presentes los municipios de Quintanilla de Onésimo, Quintanilla de Arriba, Peñafiel y Bocos del Duero. Los tipos de uva que se utilizan son el Tempranillo, el Cabernet-Sauvignon, el Melot, el Garnacha Tinta y el Albillo.

4.5.- Denominación de Origen Ribera del Duero

La historia de la Ribera del Duero va unida a la viña y el vino, ya que el paisaje está marcado por las cepas y su fruto. Las primeras referencias vinícolas en esta área se encuentran hace 2.000 años, con un mosaico romano en Baños de Valdearados, el cual mide 66 metros² y es considerado el más grande de la península. (<https://riberadelduero.es/es>)

La Ribera del Duero se localiza en la meseta septentrional de la Península Ibérica en un zócalo antiguo erosionado y ocupado con sedimentos terciarios, estos sedimentos son arenas limosas o arcillosas con presencia de calizas como las margas junto con concreciones calcáreas. El relieve es formado en el mioceno y se caracteriza por su horizontalidad con suaves ondulaciones limitadas por la erosión diferencial y convertida hoy en penillanura. El relieve de esta zona varía entre las lomas interfluviales con cotas de 911 metros y los valles a una altura entre los 750 metros y los 850 metros.

Esta comarca está constituida por 82 municipios y unos 100 núcleos de población en un área que abarca 3.000 km² y localizados durante 115 km a lo largo del río Duero y a unos 35 kilómetros de anchura de la más extensa y a 6 km del municipio más cercano. Esta denominación de origen a su vez está presente en 4 provincias de Castilla y León: Valladolid, Soria Burgos y en menor medida en Segovia. La principal vía de comunicación es la N-122 y verticalmente con la A-1, la cual permite una rápida comunicación entre Madrid y el País Vasco. (APARICIO, 2008)

Municipios de la D.O. Ribera de Duero en Valladolid
Bocos de Duero
Canalejas de Peñafiel
Castrillo de Duero
Curiel de Duero
Fompedraza
Manzanillo
Olivares de Duero
Olmos de Peñafiel
Pesquera de Duero
Piñel de Abajo
Piñel de Arriba
Quintanilla de Arriba
Quintanilla de Onesimo
Rábano
Roturas
Torre de Peñafiel
Valvueda de Duero
Valdecarcos de la Vega
Peñafiel
Fuente: https://riberadelduero.es/es (Elaboración propia)

Gracias a su localización, este entorno tiene unas características propicias para la producción de un vino de calidad el cual es el principal valor comarcal y que cuenta con fama mundial. Gracias a la acción humana, esta área actualmente está especializada en la actividad vitivinícola y su posterior desarrollo y calidad, durante el siglo XX se ha ido modernizando e innovando sobre este tema auspiciado sobre todo por la D. O. Ribera del Duero creada en 1982, donde participaron numerosos agente dentro del campo vinícola tanto regionales como locales, tanto públicos como privados, con el fin de cambiar el curso de la actividad vinícola tradicional y reordenarla hacia unos parámetros de calidad. Esta iniciativa fue un gran éxito y conllevó que atrajo un gran número de inversiones exógenas, incentivo algunas locales y convirtió el vino en la imagen de la comarca.

Las carencias que se tiene desde un punto de vista local en la D. O. Ribera de Duero, no ha sido impedimento para que la Junta de Castilla y León invierta para innovar el entorno. El sector público ejerce un papel fundamental para el desarrollo y la innovación de esta comarca, donde su base económica es la agroindustrial donde es insuficiente el sector empresarial local, lo cual hace que dificulte y limite la rentabilidad de algunas funciones imprescindibles para la evolución de producciones tradicionales y por eso es difícil que haya inversión privada. Por este motivo la Junta de Castilla y León ayudó a la viticultura regional construyendo los diferentes organismos técnicos especializados para poder

atender la demanda y así ayudar a cumplir las normativas vigentes y competir con los mercados más evolucionados.

La meseta del Duero y campiñas y valles de Valladolid tiene unos suelos y un clima favorable para el cultivo vinícola, siempre se dice que el clima es el factor importante para los cultivos pero en este caso el suelo es más trascendental, aunque no se le quite importancia al clima ya que dentro de las características del cultivo de la vid de la Ribera del Duero, desempeñando un papel fundamental dentro del desarrollo de la planta y maduración de la uva. Gracias a estas condiciones depende en gran medida la calidad de los vinos obtenidos. En líneas generales, la cuenca del Duero tiene una pluviometría moderada- baja con una precipitación media anual entre 350-600 mm, junto con una oscilación térmica acusada por los veranos secos y los inviernos largos, dando como resultado al clima correspondiente a este área el cual es el mediterráneo continental. La característica más negativa es que las temperaturas son insuficientes sobre todo en primavera, donde las heladas tardías estropean los diferentes cultivos y donde los viñedos también lo sufren con los nuevos brotes. Entre noviembre y marzo es el periodo de reposo invernal y es donde se localizan las mayores heladas y en estos meses no afecta a los viñedos, pero las heladas tardías de abril y mayo donde las temperaturas durante el día llegan a 20°C y durante las noches está en torno a 0°C (donde existe posibilidades de heladas), es donde más sufre este tipo de cultivos. Las heladas más intensas quemar los brotes e impiden su desarrollo, estas heladas pueden generar pérdidas entre un 10 % a 25 %. La solución que se toma es que al podar los viñedos, se dejan más yemas de las necesarias para que en caso de heladas, se minimicen las perdidas. Las temperaturas también tienen efectos positivos sobre los viñedos, entre mayo y octubre gracias a los fuertes calores estivales sumados al del propio verano, favorece al rápido crecimiento de los vástagos y hojas en primer lugar y posteriormente el cuajado de los racimos. Las temperaturas en verano aunque no sean muy altas comparadas con otros puntos peninsulares, son suficientes para este tipo de cultivo, con lo cual basta para que los racimos se carguen de azúcar y permitan dar una graduación entre los 11 y 14 grados, la graduación alcohólica no es muy alta pero el clima hace que sean unos vinos de gran calidad y que las heladas nocturnas generan esa “chispa” que caracterizan los vinos del Duero.

Las precipitaciones no favorecen un alto rendimiento pero si permiten producir uvas de calidad. Para que se minimice los efectos negativos de las escasas precipitaciones, se debe

suplir esto por un impedimento de la evaporación, esto se consigue arando las tierras en marzo para que se esponje y facilite la filtración del agua primaveral y posteriormente volver a arar en junio para eliminar hierbas competidoras además de amontonar las arenas junto las cepas para también impedir la pérdida de agua y su ascenso por capilaridad. Esta acción junto a la propia sombra que generan las cepas son los principales elementos que se usan para evitar la evaporación. Los años donde las precipitaciones son más elevadas, generalmente justo antes de la vendimia, genera que la uva se hinche, ablande y pierda calidad del vino.

Aunque el clima como ya se vio con anterioridad tiene un papel muy importante, la clave se encuentra en el suelo, ya que menos en la época de apogeo de la vid, donde se extendió por toda clase de terrenos, ocupó principalmente suelos malos, es decir, suelos marginales de grava y arenas que no servían para la producción de trigo ni de otro tipos de cereales. Estos suelos están comprendidos como ya se dice con anterioridad de una gran proporción de arenas con la frecuente presencia de arenas con un espesor de unos 50 centímetros pero pudiendo llegar en muchos puntos al metro de espesor. Con estos materiales el terreno no es capaz de aportar alimento a las raíces de los cereales porque la raíz de estos es corta porque no superan los 25 centímetros, en cambio la raíz de la vid es mucho más larga con un sistema radicular más extenso y desarrollado y llega a obtener los nutrientes y la humedad de las profundidades hasta penetrar en las capas arcillosas, donde se encuentra el mayor contenido de los nutrientes.

En resumen, este conjunto de suelos arenosos y de gravas, almacenan grandes cantidades de agua para alimentar a las plantas durante los periodos de sequía estival, por ser filtrantes gracias a los espacios que se generan entre los elementos. Esta agua se calienta fácilmente gracias al calor y a su vez reexpiden grandes cantidades de calor, lo que favorece a las reacciones químicas del suelo y la mejor maduración del vino.

Por todos estos motivos, los suelos de las campiñas sur del río Duero son favorables para la fabricación del vino, gracias al almacenamiento de agua que tienen bajo sus estratos, además que las gravas impiden el cultivo de otros tipos de aprovechamiento agrícola. (MOLINERO ,1988)

4.6.- Hotel Abadía Retuerta Le Domaine

Se encuentra en el kilómetro 332,5 de la carretera N-122 en Sardon de Duero, la Abadía Retuerta surge su nombre a partir de dos palabras que definen y describen el territorio: Rívula (Ribera, orilla) y Torta (tortuosa, curvada), donde se localiza en una enorme finca de viñedos que a su vez cuenta con uno de los monumentos más importantes del románico vallisoletano. Este gran conjunto está formado por un hotel y una bodega perteneciente desde 1988 al Grupo Novartis, la cual restauró el edificio romano y puso en marcha su actividad vitivinícola con gran éxito.

El principal atractivo turístico desde el punto de la hostelería es el Hotel Abadía Retuerta Le Domaine. Considerado uno de los mejores hoteles de España por la página web TripAdvisor y en 2016 fue considerado por esta misma página el mejor de España, 21º del mundo y 8º de Europa. También en 2016 estuvo presente en la lista de los 50 mejores hoteles del mundo por el The Telegraph de Londres. Es miembro de Relais & Châteaux, recibió el reconocimiento de Europa Nostra a la mejor restauración de un edificio histórico en 2015, cuenta con una estrella Michelin. Este hotel cuenta con una bodega propia de vinos de alta calidad, donde sus caldos están entre los 100 mejores del mundo. ((2008) *Guía de enoturismo en la Ribera del Duero*).



Imagen en la que se aprecia la Abadía Retuerta y sus viñedos (<http://www.ledomaine.es/en/>)

5.- RELACIÓN DE TRENES Y TURISMO

El ferrocarril como impulsor de actividades turísticas va más allá de un determinado viaje o recorrido. Cada vez se usa más éste medio de transporte con fines vinculados al ocio o con el fin de disfrutar del atractivo de un lugar. Las temáticas por las que se rigen estas explotaciones son muy variadas, pero están vinculados con algún aspecto histórico, cultural o gastronómico. Dentro de este tipo de actividad turística, la gastronomía tiene una grandísima importancia y sobre todo el vino. La explotación del vino crea un paisaje único, variado y rico a la vez, cambiante en las distintas épocas del año y que también puede contar con monumentos históricos o arquitecturas modernas. Además las explotaciones se encuadran dentro de las Denominaciones de Origen, da lugar a un increíble recurso turístico muy aprovechable para distintas actividades. La cultura del vino va asociada a los aspectos culturales, gastronómicos y patrimoniales que en conjunto lo ha convertido en uno de los recursos turísticos más importante de los últimos tiempos. Al tratarse de una industria orientada hacia la exportación, las bodegas y viñedos quedaron localizadas en las proximidades de las vías de comunicación, como las carreteras o vías férreas.

En los últimos años se han ido presentando distintas propuestas encaminadas a mantener un uso de las infraestructuras que un deterioro del patrimonio ferroviario, y de paso conservarlo. Los nuevos usos vinculados al ocio y al turismo suponen un renacer del patrimonio ferroviario representado por estaciones, vías, puentes, apeaderos, etc., con actividades ligadas al ofrecimiento de los recursos históricos, gastronómicos o culturales, ofrecer una oferta de lo más variada y apta para todas edades.



Imagen tomada en la N-122 a la altura de la Abadía Retuerta Le Domaine, donde podemos apreciar la cercanía de la línea con la carretera y a su vez con la bodega (Imagen propia).

Es importante a tener en cuenta la diferencia entre trenes turísticos y trenes temáticos. Los trenes turísticos tienen por objeto principal el transporte de personas, de forma regular o bien en temporada, hacia un punto concreto, es un servicio ofrecido por una compañía ferroviaria y su objetivo es el simple transporte de personas de un lugar a otro sin que se ofrezca ninguna actividad de ocio añadida. Hay algunos trenes turísticos que se han ido convirtiendo poco a poco en auténticos productos turísticos, bien por los paisajes que recorre, por la duración del viaje o por la proyección que sobre ellos ha dado la literatura, el cine o por cualquier medio de comunicación. Basta como ejemplo el Orient Expres, el Transiberiano, etc. (FERNÁNDEZ y SORIA, 2013. Páginas de 94 a 98).

España cuenta con tres trenes turísticos, los cuales son el Transcantábrico el cual puede diferenciarse entre lo lujoso y lo clásico, el Al-Ándalus y el tren del Peregrino. Este tipo de actividad turística es aprovechada durante los meses de Abril a Noviembre, donde los principales consumidores de esta actividad turística son turistas extranjeros especialmente de Alemania, EEUU, Australia, Argentina, China, Japón o Rusia. Estos viajes hasta ahora nunca han llegado a ocupar el 100% de su ocupación (en 2015 la ocupación total estuvo en un 80%), pero siempre han generado beneficios sus trayectos, con el paso de los años se va viendo como la demanda va aumentando y a su vez la posibilidad de negocio sobre

ellos. En 2017 será el primer año donde una agencia privada ofertara este tipo de viajes dentro de un paquete turístico, haciendo que se pueda llegar a aumentar el número de viajes. Esta agencia será Luxotren, la cual también ofrece viajes con otros trenes de este tipo como son: el Transiberiano, el tren que recorre la cordillera de los Andes o el tren que recorre las vastas extensiones de Australia. (<http://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/8309466/04/17/El-interes-por-los-trenes-de-lujo-impulsa-a-las-agencias-especializadas.html>; <https://luxonomy.net/es/los-trenes-turisticos-renfe-arrancan-la-temporada-abril/>)

Gracias al éxito con el que cuentan estos trenes cada vez más comunidades autónomas están interesados en esta actividad, esto hace que el itinerario del tren termine variando con el paso de los años e incluso se puedan ofertar diferentes rutas.

Estos trenes son auténticos hoteles de lujo donde la velocidad no es lo importante, si no que durante varios días vives en un hotel con todo tipo de lujos y vas disfrutando de las diferentes vistas, al contar con habitaciones, el tren por la noche para en una estación donde los turistas descansan en él y por la mañana se vuelve a poner en marcha. Donde a su vez va haciendo paradas en diferentes puntos por donde pasa para disfrutar de su turismo en general y su gastronomía. Los trenes de lujo en España son ambientados con todo tipo de lujos del siglo XXI y evocan la nostalgia y el encanto de los viajes del siglo XX, siendo coches de los años 20 y 30 del siglo pasado donde se les ha dado un nuevo uso modernizándolos y reformándolos. El tren que lleva más años en marcha con esta iniciativa turística es el Transcantábrico desde 1983 y posteriormente en 1985 el Al-Ándalus. (<http://www.renfe.com/trenesturisticos/>)

Trenes Turísticos			
Denominación Tren	País	Recorrido	Categoría
Transcantábrico	España	Ferrol-Bibao	Lujo
Al-Andalus Expreso	España	Sevilla-Cordoba-Granada-Cadiz-Sevilla	Lujo
Tren Peregrino	España	Madrid-Vigo-Pontevedra-Vilagarcía de Arousa-Santiago-Madrid	Lujo
Orient Express	Inglaterra, Francia, Italia, Austria	Londres-París-Viena-venecia-Estambul	Lujo
Transiberiano	Rusia-Mongolia-China	Moscu-Vladivostok/Pelan	Covencional/Lujo
Danubio Express	Polonia-Hungría	Varsovia-Budapest	Lujo
Transbalcanico	Grecia-Eslovenia	Tesalonica-Ljubliana	Convencional
surexpreso	Francia-España-Portugal	Hendaya-Lisboa	Convencional
Treno dell Sole	Italia	Turin-Palermo	Convencional
ComexNosslandståget	Suecia	Goteborg-Lulea	Convencional
Caledonian Express	Reino Unido	Londres-Edimburgo	Convencional
Wara Wara del Sur	Bolivia	Oruro-Uyuni	Convencional
Tren Patagonico	Argentina	Viedma-Bariloche	Convencional
Indian Pacific	Australia	Pesth-Sydney	Convencional
The Gran	Australia	Adelaide-Alice Springs-Danwin	Convencional
The Canadian	Canada	Vancouver-toronto	Convencional
Coast Starlight	Estados Unidos	Seattle-Portland-Los Angeles	Convencional
Sunset Lunated	Estados Unidos	New Orleans-San Antonio-Los Angeles	Convencional
Southw est Chief	Estados Unidos	Chicago-Albuquerque-Los Angeles	Convencional
the Blue Train	Sudáfrica	Cuidad del Cabo- Johannesburgo	Lujo

Fuente: - FERNÁNDEZ PORTELA, J y SORIA CÁCERES, C.H. (2013): Ferrocarril, patrimonio y cultura vitivinícola en la Ribera de Duero vallisoletana (Castilla y León, España). BABINGER (2011) Ferrocarriles temáticos en tiempos de globalización; entre red de transporte y atracción turística RENFE. Elaboración propia

Los trenes turísticos en España son rentables, según el director de estrategia y Desarrollo de Negocio de RENFE, pero no hay ningún interesado ajeno a RENFE en el desarrollo de este tipo de actividad, aunque RENFE está dispuesta a alquilar o vender infraestructuras férreas abandonadas.



Tren Transcantábrico (<http://www.renfe.com/trenesturisticos/>)

Los trenes temáticos son aquellos, con fines exclusivamente turísticos, ofrecen dentro de su recorrido una variada oferta de ocio ligada a su espacio concreto. Los servicios ofrecidos por estas líneas suelen estar programados por empresas privadas que colaboran con entidades locales para ofrecer un producto en concreto. Se busca que ese producto pueda ofrecer al cliente una especial riqueza patrimonial, una actividad industrial en concreto o cualquier otro recurso explotado sobre ese espacio siendo el tren un vehículo de conocimiento más que de transporte. (FERNÁNDEZ y SORIA, 2013. Páginas de 94 a 98).

A diferencia de los trenes turísticos, en España se cuentan con más trenes asociados a los trenes temáticos, los casos existentes más parecidos al que se pondría en marcha con este estudio serían el Tren del Vino de la Rioja y el Tren del Vino de Valdepeñas, son

experiencias de ocio y tiempo libre asociados a la cultura vitivinícola de cada zona. Al igual que los trenes turísticos, estos trenes no funcionan durante todo el año, es decir, están en funcionamiento durante días concretos.

En el caso del Tren Vino La Rioja, mientras que los adultos visitan actividades, los niños hacen talleres y actividades para el público de esta edad, porque con menos de 12 años tienen prohibida la entrada a bodegas. El tren tiene asociadas diferentes bodegas en cada punto donde dependiendo del día se entra en unas bodegas u otras, el trayecto une Alfaro y Haro, pasando por Calahorra, Logroño y Bribones. Los viajeros pueden parar donde quieran de estos puntos para disfrutar de las ofertas de las diferentes bodegas. (http://www.lariojacapital.com/publica/contenidos/imagenes/EL_RIOJA/pdf/tren_del_vino.pdf)

El Tren del Vino de Valdepeñas, cubre una de las denominaciones de origen más importantes de España como es la Denominación de Origen Valdepeñas, este tren va desde Madrid a Valdepeñas y vuelta a Madrid. Donde tienen un itinerario fijado y tiene de duración un fin de semana con noche en hostel de dos estrellas. Este tren temático actualmente está sin uso. (<http://eltrenillo.org/wp-content/uploads/2010/10/Renfe-Media-Distancia-Tren-del-Vino.pdf>)

Trenes tematicos			
Denominación del Tren	País	Recorrido	Temática
Trenes turísticos de Galicia	España	Diferentes trenes por toda Galicia	Paisajísticos
Paraiso Verde	España	Oviedo- Bilbao	Paisajístico/Historico
El Expreso de la Robla	España	León-Bilbao	Paisajístico/Historico
Tren de Cervantes	España	Madrid-Alcala de Henares	Historico/Gastronomica
Tren de la Fresa	España	Madrid-Aranjuez	Historico
Limon Express	España	Benidorm-Gata de gorgos	Paisajístico
Tren Vino La Rioja	España	Alfaro-Logroño-Briones/Haro	Enologico
Treen de Vino Valdepeñas	España	Madrid-Valdepeñas	Enologica/ Cultural
Tren de Soller	España	Palma de Mallorca-Soller	Paisajístico
Tren de Siempre	España	San Sebastian-Zarautz y Bilbao-Mundaka	Ruta de las Iglesias Vascas
Tren Minero Riotinto	España	Talleres Mina-Zarandas	Minería y Paisaje
Tren Douro	Portugal	Porto-Pocinho	Paisajes y Viñedos
Jacobite Steam train	Escocia	Fort william-Mallaig	Historico/Paisajístico
Ttransilvania express	Rumania	Bucarest-Siglusosasa	Historico
Wutachtralbahn	Suiza-Alemania	Waldshust-Tiengen	Historico
Mont Blanc Express	Francia-Suiza	Martigny-Chamoix	Paisajístico
Tren del Flam	Suecia	Flam-Myrdal	Paisajístico
Hiram Bingham	Peru	Cuzco-Machu Picchu	Historico-Paisajística
Tren del Vino Chile	Chile	Santa Cruz -San Fernando	Enologica
El Chepe	Méjico	Chihuahua-Los Mochis	Paisajístico
Teguila Express	Méjico	Guadalajara-Amatlan	Gastronomica
Tren a las Nubes	Argentina	Salta-SanAntonio e los Cobres	Paisajístico
Tren Fin del Mundo	Argentina	Ushuaia-Parque Nacional	Paisajístico
Napa Valley	Estados Unidos	Napa- santa Elena	Enologico
la Ribera de Duero vallisoletana (Castilla y León, España). BABINGER (2011) Ferrocarriles temáticos en tiempos de globalización: entre red de transporte y atracción turística y RENFE. Elaboración propia			

El histórico potencial vitivinícola de la Ribera del Duero supone un inicio muy potente para que en la actualidad se pongan en valor todos los recursos asociados al mundo del vino. Y su posterior aprovechamiento turístico y que es una actividad en auge como es el enoturismo y cada vez está más demandada. (FERNÁNDEZ y SORIA, 2013. Páginas de 94 a 98).

6.- VALORACIÓN DE LA POBLACIÓN Y ADMINISTRACIONES CONCERNIDAS: ENCUESTAS

Una vez que toda la historia de la línea, y las características e intereses del territorio están expuestos, se generan unas inquietudes asociadas a la opinión y el conocimiento del mismo por parte de los habitantes de este territorio. A continuación están citadas las preguntas que se hicieron a los habitantes del territorio y sus respuestas. Se hicieron 30 encuestas totales tanto a habitantes como en ayuntamientos. Las preguntas fueron:

- 1.- ¿Qué sabes del ferrocarril Valladolid- Ariza?
- 2.- ¿Consideras beneficioso para el municipio su aprovechamiento turístico?
- 3.- En caso de que sí, ¿Cómo lo venderías?
- 4.- Sugerencias para que fuera más atractivo en relación con su municipio.
- 5.- ¿Crees que puede llegar a perjudicar las actividades locales?
- 6.- ¿Consideras el proyecto viable? ¿Lo consideras viable con los recursos que cuenta la D. O. Ribera de Duero?
- 7.- ¿Qué potencialidades turísticas tiene el municipio? ¿Qué papel ejerce el vino en ellos?
- 8.- ¿Qué me podrías decir sobre la denominación de Origen Ribera de Duero?

6.1.- Resultados de las encuestas:

La encuesta se realizó a los diferentes habitantes de los municipios, ayuntamientos... y se buscó realizarlo a gente de diferentes rangos de edad. En total fueron 30 encuestas entre los diferentes municipios del área de estudio.

1.- En general a toda la población encuestada conoce gran parte de la historia del ferrocarril Valladolid- Ariza, además de la localización en su municipio. La gran ignorancia para un alto porcentaje de población es por qué se cerró la línea, esto como vimos con anterioridad fue algo que no se dio mucho “bombo” en los medios de comunicación y por esto esa incógnita, la población más envejecida a la que les hice la encuesta son los que intuyen el por qué pero sin tener ninguna fuente donde lo hubieran

leído o lo saben por tener algún tipo de relación con esta vía férrea. Muchos encuestados le dan un alto valor patrimonial a las infraestructuras férreas de esta zona ya que dan identidad al municipio y en general consideran que aunque estén en desuso y obsoletas deberían de seguir ahí presentes.

2. y 3.- Las gentes de estos municipios asocian la ruta férrea como un atractivo para el empleo por su antigua actividad, les cuesta verlo como un atractivo turístico en conjunto pero a la hora de hacer valoraciones turísticas lo asocian sobre todo al tema del vino y de los monumentos histórico-artísticos de su propio municipio. Al considerarlo oportunidad de empleo, los parados en la encuesta que había dos que lo dijeron, de unos 40 años cada uno, lo consideraron una oportunidad de empleo, además de ser una forma de freno de la despoblación de los municipios. En contra de esto, en Bocos del Duero, no lo ven como una forma de aumentar la población porque es donde no encontré población joven y porque asumen que cada vez van a ir perdiendo más población sin encontrar ninguna solución.

Los que no consideran beneficioso esta futura actividad es principalmente por temas económicos, ya que sería una gran inversión en una situación donde nos encontramos todavía en crisis además de que sería un turismo muy selectivo y muy centralizado al vino y el resto lo verían como complementos. Esto para ellos sería negativo, porque el beneficio para ellos se lo llevarían las bodegas y el pueblo no tendría o sería mínimo, este caso del tema beneficios lo dijeron tres personas encuestadas y a ellos, les hice una pregunta a mayores, la cual era: ¿No puedes considerar un paquete turístico con comida tradicional en el propio municipio y las bodegas que solo se centren en el tema vinos aunque también tengan posibilidad de restaurantes? Tras esta pregunta los encuestados consideraron positiva la propuesta del tren turístico.

4.- Todo el mundo da aquí un valor importante a la gastronomía y a las fiestas tradicionales de cada municipio, porque aunque en esta zona la gastronomía es la misma, es muy singular de la región el lechazo, y vinculándolo a la denominación de origen le da un papel más importante, las fiestas tradicionales de los municipios se puede ver el punto más clásico y regional del municipio para los encuestados.

5.- En general, no lo consideran perjudicial esta nueva actividad, es más, es todo lo contrario ya que ellos presuponen que generaría nuevos puestos de trabajo a los propios

habitantes del municipio y nuevos atractivos en una zona que en general pierde cada vez más población.

Como puntos negativos que ven es que la vía del tren en algún tramo pasa por campos de cultivo y estas tierras perderían su actividad. Además de que se podrían generar discrepancias entre los puntos hosteleros asociados a esta futura actividad y los que no pero se quieran aprovechar de ella.

6.- La gente no es optimista por la viabilidad del proyecto ni con que se ponga a cabo, ya que muchos ven que se tendría que rehabilitar en su totalidad las infraestructuras férreas, además de que alguna estación actualmente tiene otro uso. Pero si se consigue una inversión importante para readaptar todas estas instalaciones férreas para esta actividad, lo consideran una actividad turística casi única en el país y que puede traer a gran número de visitantes y turistas. La viabilidad va muy enfocada para ellos dependiendo cual sea el pack turístico, ya que dicen que para visitar solo bodegas ya se hace ahora en coche o bus y que sería igualmente más barato que hacerlo en el tren y este no tendría casi uso.

7.- Las principales potencialidades turísticas para los encuestados del municipio son los propios monumentos histórico-artísticos de sus propios municipios y el propio patrimonio industrial que genera la vía que en la actualidad lo consideran un punto importante para la práctica de la fotografía, ya que muchos visitantes vienen exclusivamente a hacerse fotos en esta.

Prácticamente en todas las encuestas, al vino le dan un papel importantísimo, ya que todos consideran al vino de esta área un vino de calidad y referente en España. El enoturismo está cada vez más presente en las bodegas y lo ven muchos contradictorio por lo que dan a expresar en las encuestas porque muchos visitantes van a bodegas para comprar o hacer las propias rutas turísticas dentro de las bodegas y no paran en ningún momento por el propio municipio.

8.- A toda la población encuestada, la denominación de origen es un punto importante del territorio ya que le da fama a la zona y lo asocia a producto de calidad ya que la Denominación de Origen Ribera del Duero es una de las importantes de España para estas personas encuestadas.

7.- VALORACIÓN DE LOS DATOS

Tras lo costoso que fue poner en marcha este tren a la hora de aprobar el proyecto y ponerlo en marcha, fue un poco desastroso porque no se consiguió cuidar las infraestructuras y no tuvo la aceptación esperada, la idea era muy buena ya que a día de hoy no se cuenta ni con una autovía que comunique Valladolid con Soria. La función principal que tuvo este tren fue el transporte de mercancías agrarias. Por diferentes causas no se le dio importancia al cierre de esta vía en los medios de comunicación y por ello generó grandes incógnitas dentro de la sociedad sobre el que pasó para que se cerrase.

Actualmente entre Laguna y Valladolid ciudad, esta vía está en uso por la FASA para el transporte de vehículos, algunas otras infraestructuras están con otro uso como puede ser el caso de alguna estación, pero el resto de las infraestructuras en la zona de estudio está abandonado, incluso terrenos por donde pasa la vía ahora mismo están en usos agrarios.

El principal atractivo de este área de estudio es sin duda el vino a través de su gran calidad donde se ve presente a partir de su Denominación de Origen Ribera de Duero y cada vez son mayores las tierras de viñedo donde se cultiva la uva. Al ser pueblos de paso en algunos casos y por sus bajas densidades de población en el mayor de los casos, puede generar gran número de puestos de trabajo esta iniciativa turística, y no solo gracias al tren sino que también por las nuevas ofertas que puede generar las diferentes bodegas. Al tener buena accesibilidad estos municipios estudiados por carretera y sus riquezas culturales y gastronómicas, puede generar a su vez que aumenten las densidades de población.

La población a partir de las encuestas, podemos decir que no estaría en desacuerdo en esta nueva actividad turística, pero siempre y cuando no se generalizase solo en el vino, si no como en los casos de trenes temáticos y turísticos vistos, además del propio turismo del vino, que haya otro tipo de atractivos asociados al tren y que involucren más actividades del municipio, para que el municipio se beneficie de este turismo y genere un beneficio. Pueden ser a partir de pack de un solo día o de varios días pernoctando en un municipio de estos.

Tras ver el mal estado en general de la vía, se tendrían que hacer grandes cambios. Habría que levantar la totalidad de ella, eso implicaría eliminar los carriles, balastro, vegetación

y reestructurar nuevamente el trazado porque tendría nuevos fines. Para ello sería necesario utilizar una maquinaria especial, la cual sí que entraría en los espacios alrededor de la vía porque entre la misma y los cultivos hay un espacio muertos de carretera de arena. Una vez levantados los tramos sería necesario asentar nuevamente el terreno, colocando nuevos balastros, traviesas y la propia vía. Además de todo esto, habría que modernizarla con nuevos sistemas de enclavamiento y seguridad.

8.- CONCLUSIONES

Gracias a que la demanda del turismo enológico es cada vez mayor tras lo visto, la reactivación de la ruta férrea para el turismo en este punto de la ruta Valladolid-Ariza, tiene que ir encaminado y asociado al vino, el cual es el principal atractivo del área de estudio gracias a la D. O. Ribera de Duero. El tramo Tudela de Duero a Peñafiel, aproximadamente unos 30 kilómetros, la cual es conocida como la milla de oro de la Ribera del Duero tiene que ser el punto de inflexión para el aprovechamiento de todo el tramo férreo, actualmente estos 2 municipios únicamente está unidos por la N-122. Un punto a favor del ferrocarril es que su paso es a través de viñedos y en menor medida de pinares, los cual hace que el paisaje sea más rico y encantador por su singularidad ya que por la carretera N-122 no se puede apreciar este paisaje porque el paso por este punto en carretera sería más rápido que el futuro tren que pasase por aquí, este puede ser un punto importante para que se pueda aprovechar en un futuro esta línea con fines turísticos, además de que la vía pasa al lado de diferentes bodegas y por su aproximación a la carretera sería un punto de fácil acceso a las mismas. Todo esto iría asociado a la remodelación y reactivación de todas las infraestructuras férreas, porque en su totalidad está escondida por vegetación o directamente se ha cubierto para su fácil acceso de un lado al otro de la vía.

Dentro de la Ribera del Duero, la oferta local de servicios es muy limitada y va muy ligada al sector del vino y crece conforme va creciendo este mismo sector. El papel local de los municipios va asociada a la donación de suelo para la instalación de nuevas bodegas o aumento de las mismas y organización de eventos turísticos y culturales en torno a la viña y al vino, se suman a la gran afluencia que genera el vino en la zona el cual es una de las fuentes principales de riqueza y prosperidad, donde además sirve para atraer a turistas y favorece a una mayor mentalidad social entorno a este territorio y su calidad. Con este único elemento turístico como es el vino, es un impulso potente para el atractivo turístico del área, se ve su importancia en que a través de toda la N-122 y de la vía férrea, se ve únicamente viñedos, lo cual limita la economía a este sector.



Imagen en un margen de la N-122 a su paso por la Bodega Arzuaga, podemos apreciar que en la imagen otra vez más la vía está cubierta por vegetación y la cercanía de la bodega con la propia línea. (Imagen propia)

Tanto la D. O. Ribera de Duero, la Diputación de Valladolid o los propios municipios deberían ejercer un papel importante para la explotación de este recurso turístico tanto para darlo a conocer como para financiarlo, ya que puede considerarse un recurso a primera mano de gran éxito por la materia prima preexistente. Otros agentes importantes son los de tipo cultural y gastronómico encabezados por las bodegas, las cuales con unas buenas iniciativas de colaboración de la oferta turística, puede ser muy completa por su variedad de actividades. La línea pasa por los diferentes municipios estudiados entonces todas estas actividades pueden ser dentro o fuera del municipio.

Esta propuesta como fin va encaminada a dos aspectos muy diferenciados, por un lado la puesta en valor de las infraestructuras del ferrocarril la cual está muy deteriorada, el cual tiene un gran peligro de desaparición ya que en el pasado se han intentado iniciativas de rehabilitación y han fracasado o ni se han puesto a cabo, y donde actualmente por este desuso esta tapada por vegetación, arena o asfalto; y las estaciones están tapiadas o reconvertidas con otros fines, sobre todo en casas. Y por otra parte es la de proyectar este gran territorio con grandes posibilidades de atracción a través de una perspectiva de dinamización. Gracias a que es un área con un rico patrimonio cultural, puede favorecer

a que se cree un modelo turístico atemporal y la medida del visitante a raíz de la unión de los pueblos a través del tren. Es decir, el objetivo principal es ofrecer una oferta turística como tren temático que integre principalmente el ferrocarril y la cultura vinícola y que a partir de ahí se integren otros agentes para completar y mejorar la oferta. Y con todo esto generar un mayor número de puestos de trabajos y a su vez que evitar la despoblación de estos municipios.

El principal problema que tiene esta iniciativa es el mal estado general de toda la línea y a su vez la fuerte inversión que se tendría que ejercer para que se pudiera poner en marcha. Esta inversión tendría que ser principalmente de carácter privado y en mi opinión de todos los agentes favorecidos de su futuro aprovechamiento, un ejemplo caro aunque en temas económicos muy desigual es el acceso a la bodega Arzuaga, donde el propietario de la misma, reasfaltó la carretera en y con ello facilitó el acceso a la misma para su propio beneficio.

9- BIBLIOGRAFÍA

- APARICIO, J (2008). *La Ribera del Duero, geografía de un medio innovador en torno a la viticultura*. Scripta Nova, nº 227.
- BABINGUER, F (2011). *Ferrocarriles temáticos en tiempos de globalización; entre red de transporte y atracción turística*. Actas V Congreso Geografía de los Servicios. Tomo II. Las Palmas de Gran Canaria, Editorial Anroart, pp. 705-730.
- CAMAZÓN MISIEGO, R.M. (2003): *El cierre de las líneas de ferrocarriles en España: Línea de Valladolid a Ariza (1895-1985)*. Gijón, Actas del III Congreso de Historia Ferroviarias, 19 pp.
- CUBERO GARROTE, J. (2006): *Valladolid: todos los pueblos de la Provincia*. Madrid, Proyectos Anfora, 639 pp.
- FERNÁNDEZ PORTELA, J y SORIA CÁCERES, C.H. (2013): *Ferrocarril, patrimonio y cultura vitivinícola en la Ribera de Duero vallisoletana (Castilla y León, España)*. Cuaderno de Turismo nº 32, pp. 89-113.
- LOPEZ-GUZMÁN GUZMÁN. T y FERNÁNDEZ MORUECO, R. (2008): *La creación de productos turísticos utilizando rutas enológicas*. Pasos: Revista de turismo y patrimonio cultural nº2, pp 159-171.
- MOLINERO FERNANDEZ, F. (1988): *Viñedos y vinos de Valladolid*. Cuaderno Vallisoletano nº 41, 30 pp.
- PINTADO QUINTANA, P. (2001): *El ferrocarril Valladolid – Ariza*. Barcelona, Ed. Luis Prieto, 223 pp.
- ROMERO. J (2012). *Mirando al cielo: apuntes para el estudio de la demografía de Castilla y León: 1996-2010*. Valladolid, Joaquín Romero, 703 pp.
- (2008) *Guía de enoturismo en la Ribera del Duero*. Valladolid, Duco, 175 pp.

9.1.- Fuentes

- Abadía Retuerta: <http://www.ledomaine.es/en/>
- AEMET:
<http://www.aemet.es/es/serviciosclimaticos/datosclimatologicos/valoresclimatologicos?l=2422&k=cle>

- Iberpix: <http://www.ign.es/iberpix2/visor/>
- INE: <http://www.ine.es/>
- Página web del ayuntamiento de Bocos de Duero:
<http://www.bocosdeduero.ayuntamientosdevalladolid.es/>
- Página web del ayuntamiento de Laguna de Duero: <https://lagunadeduero.org/>
- Página web del ayuntamiento de Peñafiel: <http://www.penafiel.es/>
- Página web del ayuntamiento de Quintanilla de Arriba:
<http://www.quintanilladearriba.ayuntamientosdevalladolid.es/>
- Página web del ayuntamiento de Quintanilla de Onésimo:
<http://www.quintanilladeonesimo.ayuntamientosdevalladolid.es/>
- Página web del ayuntamiento de Sardón de Duero:
<http://www.sardoneduero.ayuntamientosdevalladolid.es/>
- Página web del ayuntamiento de Traspinedo:
<http://www.traspinedo.ayuntamientosdevalladolid.es/>
- Página web del ayuntamiento de Tudela de Duero:
<http://www.tudeladeduero.ayuntamientosdevalladolid.es/>
- Página web D.O. Ribera de Duero: <https://riberadelduero.es/es>
- Premios Abadía Retuerta: <http://www.tecnovino.com/abadia-retuerta-ledomaine-mejor-hotel-de-espana-2016-en-los-premios-de-tripadvisor/>
- Tren del Vino Valdepeñas:
<http://eltrenillo.org/wp-content/uploads/2010/10/Renfe-Media-Distancia-Tren-del-Vino.pdf>
- Tren Vino La Rioja:
http://www.lariojacapital.com/publica/contenidos/imagenes/EL_RIOJA/pdf/tren_del_vino.pdf
- Trenes turísticos (RENFE): <http://www.renfe.com/trenesturisticos/>
- Trenes turísticos: https://www.hosteltur.com/115297_trenes-turisticos-lujo-ingresan-16.html; <http://www.20minutos.es/noticia/2717594/0/trenes-turisticos-renfe-inician-su-temporada-2016/>; <http://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/8309466/04/17/El-interes-por-los-trenes-de-lujo-impulsa-a-las-agencias-especializadas.html>; <https://luxonomy.net/es/los-trenes-turisticos-renfe-arrancan-la-temporada-abril/>

