



PROYECTO VÍAS VIVAS

PATRIMONIO FERROVIARIO Y DESARROLLO RURAL



Estudio sobre aprovechamiento y promoción del patrimonio ferroviario en desuso de Castilla y León



El Proyecto Ecorail

La preservación de las infraestructuras ferroviarias en desuso es un tema de actualidad creciente, en la medida en que el desarrollo alcanzado en las últimas décadas pone de manifiesto, por contraposición, la irresponsabilidad que cometen las generaciones actuales al dejar perder estas vías públicas que costó años y esfuerzos hacer realidad.

Este estudio responde, en cierto modo, a una fase de madurez por lo que a este tema se refiere, y pretende aglutinar de una manera sistematizada y argumentada las diversas iniciativas que al respecto se están desarrollando en la Comunidad autónoma de Castilla y León.

Todo ello se fundamenta en la existencia de la Asociación para la preservación del patrimonio ferroviario en desuso de Castilla y León - Vías Vivas, que es el organismo promotor de este estudio. La Asociación está formada por varios Grupos de Acción Local y de Desarrollo Rural, Asociaciones de Amigos del Ferrocarril y particulares.

Vías Vivas pretende reflejar el espíritu de mantener las vías y no levantarlas, para hacer caminos, por ejemplo. De ahí la contraposición con las vías "muertas" o cerradas. Así en 1999 se acordó encargar la redacción del estudio al equipo Proyecto Ecorail, cuyo trabajo recibió el nombre de Estudio sobre aprovechamiento y promoción del Patrimonio Ferroviario en desuso de Castilla y León.

Objetivos del Proyecto Ecorail

Se concretan en los siguientes puntos:

- Conocer el estado de las instalaciones mediante un inventario actualizado
- Valorar económica y socialmente el patrimonio existente.
- Describir y determinar la viabilidad de las iniciativas de recuperación para usos turísticos.
- Justificar la obtención de fondos de ayuda procedentes de la Unión Europea.

Para ello se ha propuesto un esquema de trabajo basado en:

- La visión histórica de la red ferroviaria en Castilla y León
- Facilitar un posicionamiento estratégico, esencial en el nuevo enfoque de la cuestión, pa-

ra obtener el éxito de las iniciativas de recuperación

- Ofrecer un inventario detallado de líneas y de proyectos concluidos
- Relacionar las condiciones técnicas para la reutilización de las líneas en desuso, con las alternativas ferroviarias que se proponen
- Conocer la legislación ferroviaria y análisis de las trabas legales, así como la realidad socioeconómica de la Comunidad, para elaborar pautas de trabajo
- Presentar, por fin, las recomendaciones para llevar a cabo los proyectos de aprovechamiento y su posible priorización en función de su madurez y/o factibilidad de cada uno, unas generales sobre el impacto que el aprovechamiento de este patrimonio puede tener en la consecución de una ventaja competitiva para Castilla y León en el campo del turismo de calidad.



ECORAIL
ESTUDIO SOBRE APROVECHAMIENTO Y PROMOCIÓN DEL PATRIMONIO FERROVIARIO EN DESUSO DE CASTILLA Y LEÓN
2001
VÍAS VIVAS



¿Qué es Ecorail?

Estudio sobre aprovechamiento y promoción del patrimonio ferroviario en desuso de Castilla y León



tod@via

ASSOCIAÇÃO DE FRONTEIRA POR UMA VIA SUSTENTÁVEL
ASOCIACIÓN DE FRONTERA POR UNA VÍA SOSTENIBLE



Asociación abierta, independiente y sin ánimo de lucro.

Espanoles y Portugueses, Sociedad Civil, aportan “su saber hacer” para la recuperación de la línea férrea **La Fuente de San Esteban a Barca d’Alva - Pocinho - Porto**. (Vía de La Fregeneda BIC 2000)

IR DE VI(d)A: FACENDERAS

= modos tradicionales de hacer y ocupar el territorio:

“ir de Concejo”,
“ir de Villa”,
“hacer rozadas”,
“ir de facendera”,
“torna-jeira”,

cuando uno va a ayudar a los demás y después recibe su ayuda.

- Desbroce de la plataforma



Todos los sábados del mes de marzo

Voluntariado

Conferencias

Exposición

Bici-rail

Caminando por la Vía

Museo del Tren

Patrimonio ferroviario

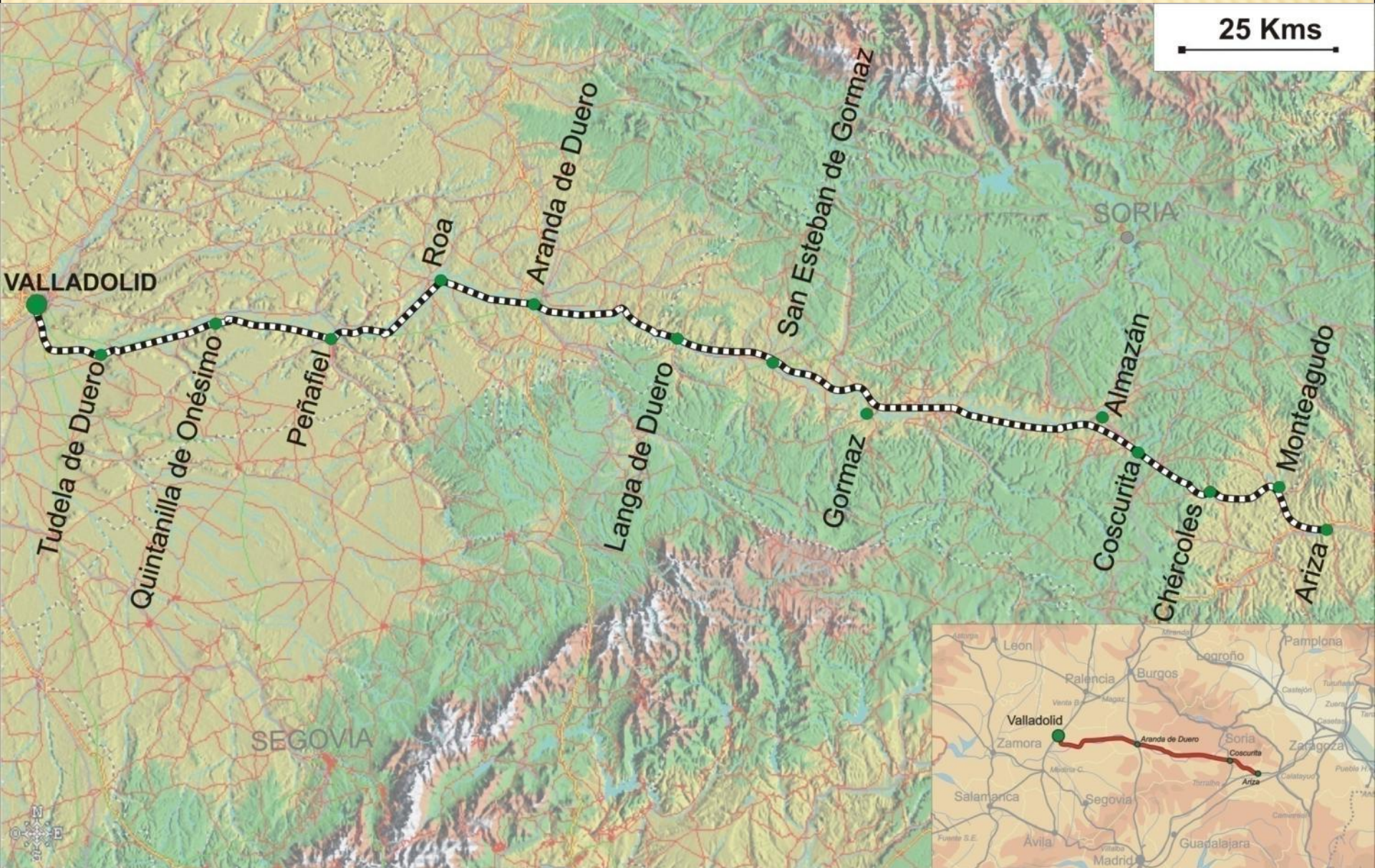
Valladolid - Ariza



Más información en el tlf. 975 350 660

PROYECTO VÍA DUERO PUESTA EN VALOR DE LA VÍA FÉRREA VALLADOLID-ARIZA

VÍA FÉRREA VALLADOLID-ARIZA



VÍA FÉRREA VALLADOLID-ARIZA



- ✘ Información general de la vía férrea Valladolid-Ariza
 - + Inicio de las obras 12/12/1892
 - + Inauguración del tren de Ariza 02/01/1895
 - + Empresa promotora MZA Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y al Mediterráneo
 - + Ingeniero principal Eugène Simon
 - + Empresa constructora tramos metálicos Théophile Seyring (Francia)
 - + Cierre de la vía
 - ✘ En 1985 se suprime el servicio de viajeros
 - ✘ En 1993 se suprime el servicio de mercancías
 - ✘ En 1995 se autoriza el desmantelamiento de la vía
 - + Longitud total 254 Km.
 - ✘ Valladolid 68,3 Km. (26,9%)
 - ✘ Burgos 52,7 Km. (20,7%)
 - ✘ Soria 121,3 Km. (47,1%)
 - ✘ Zaragoza 11,8 Km. (4,6%)
 - + Discurre por un total de 40 municipios
 - ✘ 37 municipios de Castilla y León (12 Valladolid, 10 Burgos y 15 Soria)
 - ✘ 3 municipios de Aragón (3 Zaragoza)



PROYECTO VÍA DUERO

- ✘ Proyecto impulsado por
 - + Asociación Duero-Esgueva
 - + ADRI Ribera del Duero Burgalesa
 - + Asociación Tierras Sorianas del Cid
 - + ADEMA

Con la colaboración de

- + Ayuntamientos
- + Asociaciones de Amigos del Ferrocarril
- + Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Con la financiación del Programa LEADERCAL

Periodo de ejecución 2012-2015

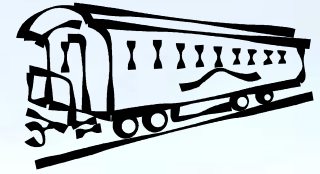




PROYECTO VÍA DUERO

Premisas Iniciales

- ✘ Evitar el deterioro de la infraestructura
 - + Preservar la continuidad de la vía desde Valladolid a Ariza
 - + Preservar la infraestructura ferroviaria para poder desarrollar actividades sobre la misma
 - + Preservar el patrimonio arquitectónico e industrial del ferrocarril, tanto de su desaparición como de su alteración estética
- ✘ Alentar el desarrollo de actividades sobre la vía para acrecentar su puesta en valor



OBJETIVOS DEL PROYECTO

Objetivos Generales

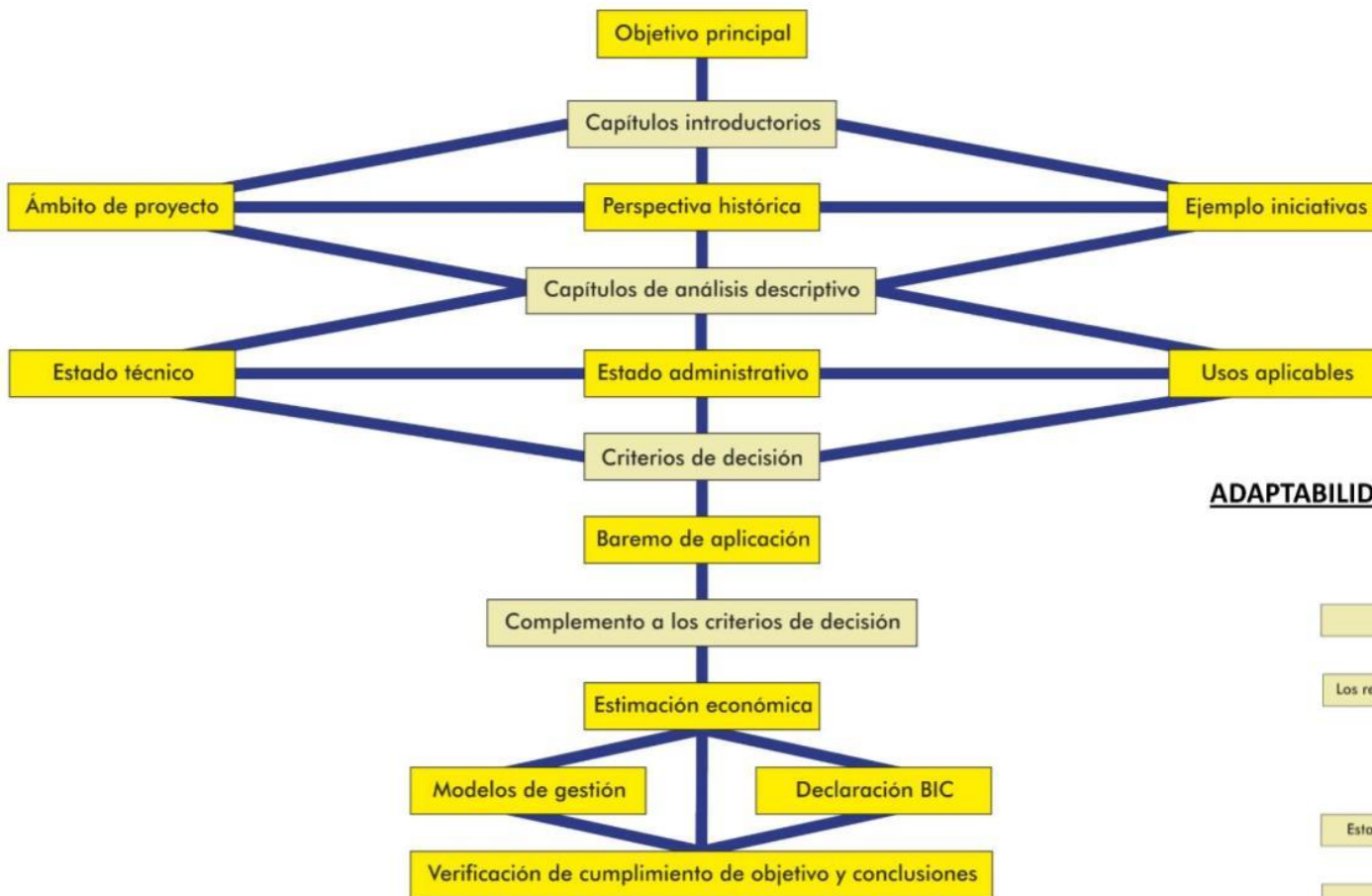
- ✘ Convertir esta antigua infraestructura en una herramienta para potenciar el desarrollo rural multifuncional de los territorios por los que discurre
- ✘ Evitar su pérdida irreversible y conseguir su efectiva puesta en valor como motor de dinamización territorial



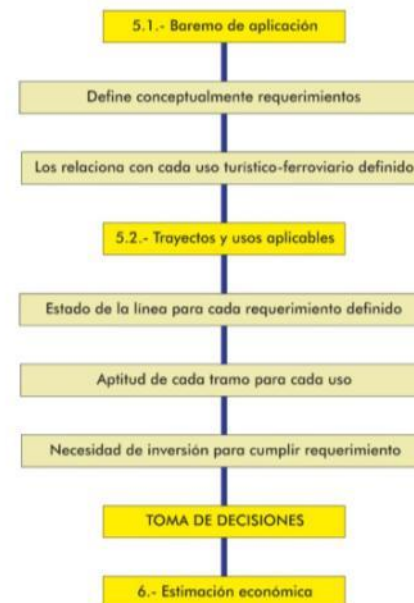
ESTUDIO DE ALTERNATIVAS TURÍSTICO-FERROVIARIAS EN LA LÍNEA DE VALLADOLID A ARIZA



ESTUDIO DE ALTERNATIVAS TURÍSTICO-FERROVIARIAS EN LA LÍNEA DE VALLADOLID A ARIZA



ADAPTABILIDAD DE TRAYECTOS A DIFERENTES USOS



ESTADO DE LA LÍNEA







Small, illegible white label on the left side of the car.

BB 8539
8 ASIENTOS

NO BAJAR ENTES DE PARAR



Productos... ¿ferroturísticos?

- No sólo trenes turísticos...
- No sólo vehículos ferroviarios...
-y no sólo vías verdes

- Los productos ferroturísticos agrupan una serie de actividades en líneas ferroviarias con vía, a bordo de vehículos diversos, a motor o no, con un objetivo común:

- **Dar uso a unas infraestructuras sin servicio, evitando el levante de la superestructura (la vía), posibilitando su explotación comercial en el sector del turismo de avetura y poniendo en valor su integración en el territorio y el paisaje**

Tipología de vehículos para reutilizar líneas con vía férrea sin levantar:

- El ciclorraíl
- El velorrail
- La mesilla automóvil, manual o motorizada.
- El minitren
- La dresina (o locotractor)



España

Los pioneros...

El ciclorraíl de Mudà (Palencia)

Las “Biclonetas” de Hinojosa de Duero (Salamanca)

...y sus sucesores:

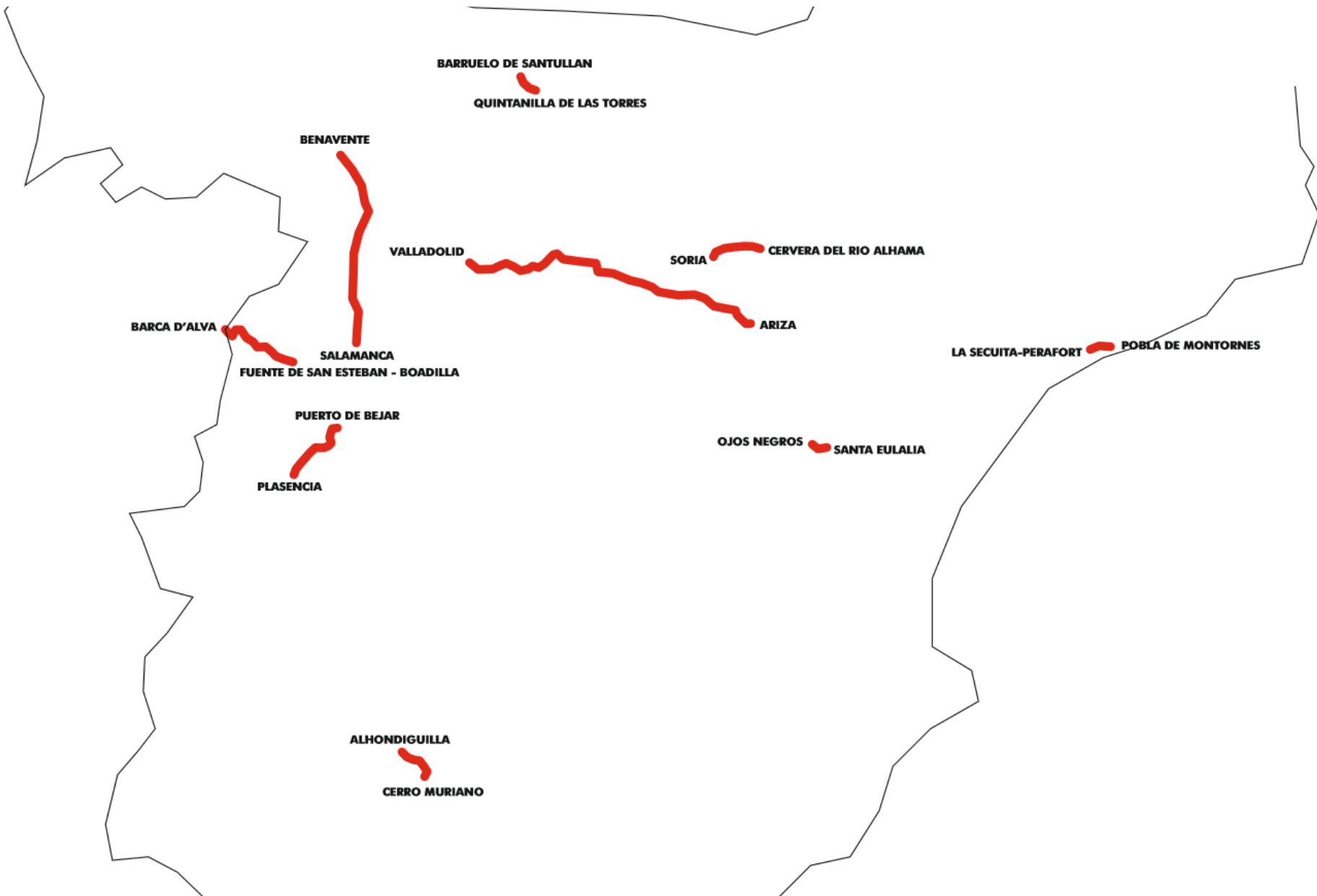
Los ciclorraíles de Aranda de Duero (Burgos)

El velorraíl de Barruelo (Palencia)

El “Ecorail” del Cardener (Barcelona)

... Además de los trenes turísticos...

LINEAS EN DESUSO CON VIA MONTADA DICIEMBRE 2016



Tipología de vehículos para reutilizar líneas con vía férrea sin levantar:

- El ciclorraíl
- El velorrail
- La mesilla automóvil, manual o motorizada.
- El minitren
- La dresina (o locotractor)



Algunas conclusiones...

1. Es imprescindible la autorización de Adif para el alquiler de los tramos de vía a operar.
2. El procedimiento puede (y debería ser) análogo al de las Vías Verdes: proyecto, cesión (alquiler), inversión y explotación.
3. La normativa para circular está desarrollada, sólo es preciso incorporarla (directivas francesas, o norteamericanas).
4. Existen vehículos de mercado, homologados para Europa.
5. La experiencia del Ecorail del Cardener muestra que también las administraciones ferroviarias pueden admitir vehículos particulares de nuevo diseño, siempre y cuando se establezca un procedimiento.
6. La demanda a captar no es numerosa pero es un producto que se puede popularizar, como ha pasado en Francia y resto de Europa.