

Provincia 28/02/2010 Transporte ferroviario. Iniciativas para la puesta en valor de tres tramos

Santander-Mediterráneo, el sueño que comienza a hacerse realidad

Cuando se cumplen 25 años del cierre de la línea, tres iniciativas proyectan recuperar unos 50 kilómetros de la línea en la provincia y otros 35 en Soria

F. Trespaderne /Burgos

Cuando se cumplen veinticinco años del cierre de la línea y el abandono de las instalaciones, el sueño de ver pasar de nuevo los trenes por las vías del añorado ferrocarril Santander-Mediterráneo puede convertirse en realidad si salen adelante los proyectos en los que trabajan varias asociaciones y ayuntamientos de la provincia.

Sobre la mesa hay tres propuestas para revitalizar otros tramos de este trazado ferroviario, desde Los Ausines a Hontoria del Pinar, y acondicionar las vías en aquellos tramos en los que impidieron se levantara. Impulsados por la Asociación para la Recuperación del Patrimonio Ferroviario (Arpafer), una asociación de amigos del ferrocarril que preside Antonio Melón, y con el apoyo de numerosos municipios, se trabaja en los proyectos para habilitar cerca de sesenta kilómetros de vías y poner en valor algunas de las instalaciones que todavía están en pie, aunque en un lamentable estado de conservación. La vía del ferrocarril Santander-Mediterráneo está intacta y en buen estado, aunque llena de maleza en la mayor parte de su recorrido, desde Cojóbar hasta Rabanera del Pinar.

«Lo importante es salvaguardar la vía porque mientras hay vía hay esperanza y esperanza. Con las vías se pueden hacer una serie de actividades utilizando aparatos ligeros, que se llaman velo-raíl, ciclo-raíl y otros aparatos mecánicos con motor, que pueden circular por raíles llevando personas para participar en una aventura ferroviaria o ferroturismo», apunta Melón, quien asesora a los municipios en estas iniciativas y espera que en verano ya esté en marcha el primero de ellos, denominado 'Un tren de cine'.

La vía a recuperar se «encuentra bastante bien», afirma Melón, quien reconoce que hay muchas instalaciones que se encuentran en un estado «lamentable» y otras, las alquiladas, están bien conservadas. A lo largo de la vía que discurre entre Los Ausines y Hontoria del Pinar se pueden contemplar unos veinte elementos arquitectónicos relacionados con el tren, ya que junto a las estaciones se sitúan almacenes de mercancías y otros edificios, como en el caso de Salas de los Infantes donde se pueden contabilizar hasta cinco inmuebles vinculados con el ferrocarril, «los cinco alquilados a particulares», señala Melón. Arpafer ya tiene 'aparcados' en la estación de Salas vagones, locomotoras y aparatos semi móviles, que formarán parte del proyecto 'Un tren de cine' y del resto de iniciativas proyectadas en la vía.

un tren de cine. Este es el proyecto que se encuentra más avanzado y afecta al tramo entre Rabanera del Pinar y Barbadillo del Mercado (Cabezón de la Sierra, Castrillo de la Reina, Salas y La Revilla). En breve, los promotores presentarán toda la documentación a la asociación de desarrollo rural Agalsa y vienen manteniendo conversaciones con Adif, operador ferroviario propietario de las infraestructuras, para alquilar la vía y varias instalaciones.

El proyecto 'Un tren de cine', que discurrirá por un tramo de aproximadamente 20 kilómetros, está valorado en más de 200.000 euros, es decir a unos 10.000 euros por kilómetro, aunque la inversión se proyecta, además de para limpiar la vías, para adaptar algunas instalaciones, almacenes para guardar vehículos y presentar las exposiciones temáticas. «No es llegar y poner un ciclo rail en marcha, hay que vender algo más y en el caso de 'Un tren de cine' es un proyecto muy serio con una exposición fija y móvil a la vez para que pueda estar presente en varios puntos de la línea», señala Melón.

Los veinte kilómetros de vía que se pretenden recuperar discurren por una zona en la que se han rodado escenas de varias películas como Doctor Zhivago, Los días del pasado, El bueno, el feo y el malo, El milagro de P. Tinto, Las Petroleras o El Valle de las Espadas. Además de la exposición sobre el tren en el cine, el proyecto contempla ofrecer visitas al Museo de los Dinosaurios de Salas, los árboles fósiles de Hacinas o conocer algunas como las de la miel, chacinería o micológicas. «Hay que vender varias cosas a la vez, es un parque temático abierto aprovechando todos los recursos turísticos que ofrece la zona», manifiesta Melón, quien recuerda que el ferrocarril o la vía del tren es el hilo vertebrador. Durante el recorrido ferroviario se explicarán las características de los parajes y de las localidades por las que se pasa.



Eduardo Santamaría (i) y Rubén Heras, en la estación de Campolara.

Jesús Javier Matias

en mayo. La intención de los municipios implicados en este proyecto y de Arpafer, que cuenta con la colaboración de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, es que en el mes de mayo comiencen las primeras actividades de 'Un tren de cine', aunque la climatología está retrasando algunos trabajos previstos, como por ejemplo el desbroce de la vía entre Salas de los Infantes y Barbadillo.

En mayo se realizará la presentación de los aparatos que se emplearán para recorrer la vías (ciclo-raíles y tren-pujos) y ya se podrá contemplar una exposición provisional, dentro de un coche de viajeros que Arpafer tiene estacionado en Salas, de lo que es 'Un tren de cine'. Los promotores de la iniciativa presentarán la próxima semana en Agalsa el proyecto para poder contar con financiación.

tierras de lara. El proyecto del 'Tren Tierras de Lara' consiste en la recuperación del tramo de vía que discurre entre Los Ausines-Campolara y Cascajares de la Sierra, donde se corta la vía al cruzarse con la carretera N-234, aproximadamente unos treinta y tres kilómetros, para impulsar el turismo histórico y de naturaleza en la comarca. Impulsado por la Asociación Tierras de Lara, con la colaboración de Arpafer, que está realizando el estudio de viabilidad, los promotores no descartan dar otros usos a la vía.

Rubén Heras y Eduardo Santamaría, secretario y vocal de la Asociación Tierras de Lara, insisten en que recuperar la vías con fines turísticos «es un primer paso, pero no renunciamos a que en un futuro el ferrocarril recupere su uso como transporte de pasajeros y mercancías». Representantes de las localidades por las que atraviesa el recorrido ferroviario (Cascajares de la Sierra, Jaramillo Quemado, Villaespasa, Campolara, Lara de los Infantes, Aceña de Lara, Paules de Lara, Torrelara, Quintanlara, Revilla del Campo y Los Ausines) ya han mantenido varias reuniones para conocer las posibilidades que ofrece esta iniciativa. Con varias estaciones en desuso, las oportunidades de generar un proyecto ambicioso en este tramo, a juicio de los promotores, son muy reales y pueden convertir a la comarca de Lara en un referente del turismo histórico. La próxima semana se conocerá el documento redactado por Arpafer para dar vida a este tramo y sobre la viabilidad de la iniciativa. «Luego los pueblos haremos nuestras aportaciones y con el proyecto definitivo buscaremos la financiación que sea necesaria, apunta Heras, quien considera importante recuperar algunos de los inmuebles.

Algunos pueblos ya se pusieron en contacto con Adif para sondear la posibilidad de alquilar las vías y edificios, «pero como no habían ningún proyecto concreto no siguieron adelante y ahora retomaremos las conversaciones», indica Heras, quien recuerda que el precio del alquiler de las vías oscilaba entre los 100 y 200 euros anuales por kilómetro, en función del número de habitantes.

mercancías y pasajeros. El proyecto más ambicioso para volver a utilizar las vías del Santander-Mediterráneo es el que impulsan desde la Asociación Monte Urbión, agrupación en la que se integran municipios de Pinares de Burgos y Soria, ya que pretenden recuperar el ferrocarril a su paso por la comarca burgalesa y soriana de Pinares para el transporte de mercancías y pasajeros entre Soria, San Leonardo de Yagüe y Salas de los Infantes. Diversas iniciativas políticas y empresariales, en especial de tierras sorianas, tratan de aprovechar las vías para dar salida a la madera y material de una cantera, sin renunciar al transporte de viajeros. El problema es que las vías se levantaron desde Hontoria del Pinar hasta el cruce de Rabanera con Cabezón.

«Poner en marcha una línea cerrada, es decir renovar o adaptar las vías para un uso comercial, puede costar unos 600.000 euros por kilómetro tal y como están en estos momentos las instalaciones del ferrocarril Santander-Mediterráneo», apunta Melón, quien recuerda que cuando se habla de una línea nueva el coste se eleva a unos 10 millones por kilómetro.

El ayuntamiento de Hontoria, integrado en la Asociación Monte Modelo Urbión, ha participado en las primeras reuniones para revitalizar los 35 kilómetros que separan Soria y Hontoria, aunque como reconoce Felipe Neri Llorente, concejal del PCAL y representante municipal en los encuentros, «solo podremos participar en la creación de una vía verde o sendero que discurra paralela al trazado de la vía por algunos tramos, ya que aquí se levantaron las vías».

La estación de Hontoria, que está alquilada por Adif a una empresa de turismo, se encuentra a unos 400 metros de la entrada al parque del Cañón del Río Lobos, «muy próxima al castro celtíbero, puente romano, ermita románica y templaria, y unas cuevas y simas con grabados rupestres», apunta Llorente, que quiere que estos recursos formen parte del proyecto.

«Este proyecto trata de enfocarse hacia lo que es la conservación de este tipo de montes modelo y la industria de la madera», asegura Melón, quien considera viable duplicar el aprovechamiento de la vía para fines recreativos o turísticos e industriales.

Diario de Burgos Digital

Domingo, 28 de Febrero de 2010

Provincia 28/02/2010

Abandono y desolación

Recorrer las vías que quedan del ferrocarril Santander-Mediterráneo es toparse con la cruda realidad de una decisión incomprensible y un ejercicio de reflexión sobre la situación en la que están los pueblos

F. Trespaderne /Burgos

Caminar por las vías del ferrocarril Santander-Mediterráneo, desde Los Ausines hasta Hontoria del Pinar, es volver la vista atrás e imaginarse lo que supuso en su día la llegada del tren para estos pueblos y también el anuncio, hace ya veinticinco años, del cierre de la línea argumentando motivos económicos y sin que los políticos de turno repararan en las consecuencias económicas y sociales que esa decisión supondría para una zona que ya entonces luchaba contra la despoblación.

No se pensó en el bien social que la línea hacía para los pueblos vecinos a las vías, primó la falta de rentabilidad, y no se buscaron alternativas para hacer viable un proyecto que tal vez no lo fue porque nunca se acabó.

La línea se cerró y el propietario, Renfe y ahora Adif, no se volvió a preocupar por la situación en la que se encuentran las vías o las numerosas instalaciones, únicamente lo hace cuando algún particular se dirige a él para alquilar alguna estación, caseta o almacén. Lástima que no se interesaran más personas por alquilar los inmuebles porque solo los que se arrendaron en su día siguen en pie o por los menos en buen estado, el resto están en ruinas porque nadie se ha preocupado nunca de ellos.

Entrar a las estaciones o almacenes, situadas en muchos casos alejadas de los núcleos urbanos, a caballo de dos localidades, es como hacerlo en un edificio que ha sufrido los efectos de un bombardeo. Primero fueron desvalijadas, no queda nada, han desaparecido puertas, ventanas, mobiliario y todo aquello que se podía aprovechar. Ahora son un amasijo de escombros, pintadas y suciedad. Nada que ver con la imagen bucólica que ofrecían a los viajeros del añorado ferrocarril.

En el tramo que se pretende recuperar, en principio, con fines turísticos, se mantienen en buen estado de conservación aquellas viviendas o almacenes que desde que se cerró la línea fueron alquiladas por vecinos de las localidades o personas que encontraron en esos lugares el lugar ideal para pasar los fines de semana o las vacaciones estivales. En los últimos tiempos también se han ocupado algunas por particulares y empresas, como en Rabanera y Hontoria del Pinar, para poner en marcha negocios relacionados con el turismo rural. Pero al margen del estado de los edificios, lo importante es que en la mayor parte del trazado por el sur de la provincia se mantienen los raíles, ocultos en algunos tramos, porque mientras hay vía hay esperanza.

No sé lo que costó hacer el ferrocarril Santander-Mediterráneo, me imagino que una infraestructura de esa envergadura supuso una inversión millonaria, tal vez no tan alta como la que ahora se hace para un tramo del Ave, pero es una lástima que esa inversión se abandonara totalmente y nadie, salvo los románticos del tren y de esa línea, se plantee recuperar, con el fin que sea. Por lo menos para que quede algún vestigio o constancia de la existencia de la que fue una de las grandes infraestructuras de este país.
