

EL ZAHORÍ

Boletín informativo para las y los jóvenes del medio rural

Número 181 Mayo - Junio 2024



DIPUTACIÓN
DE VALLADOLID



ASOCIACIÓN

ASOCIACIÓN VALLISOLETANA
DE AMIGOS DEL FERROCARRIL

ASVAFER La Asociación Vallisoletana de Amigos del Ferrocarril (ASVAFER) es una asociación sin ánimo de lucro cuyo fin primordial es fomentar el ferrocarril en todas sus formas. El local social de la Asociación es una estación en desuso alquilada a Adif en la que se dispone de diversas maquetas a distintas escalas (H0, H0e, N y G). Se dispone también de una biblioteca con numerosos libros y revistas sobre temas ferroviarios. ASVAFER está federada en la Federación Española de Asociaciones de Amigos del Ferrocarril con el número 29.

La asociación se localiza en la antigua Estación de La Esperanza de Valladolid y los días de atención a los socios son jueves de 19 a 21 h y domingos de 12 a 14 h.

Muchas de las actividades de ASVAFER están relacionadas con el fomento de la difusión del ferrocarril, organizando exposiciones o colaborando en actividades que vayan esa línea, como son las siguientes:

- Organización de la Exposición Ferroviaria que anualmente se celebra coincidiendo con las Ferias y Fiestas de la Virgen de San Lorenzo de Valladolid.
- Participación en la actividad 'Toral en Tren'.
- Participación en varias ediciones de la Feria de Arte y Restauración Patrimonio (AR&PA) que se celebra cada dos años.
- Organización de exposiciones con el fin de que la población de Valladolid conozca el Depósito de Locomotoras de Valladolid.

Más información: www.asvafер.es

EL ARTE DE LAS MUSAS

BANDIDOS

Bandidos es un western de coproducción italoespañola dirigido por Massimo Dallamano y protagonizado por Terry Jenkins, Enrico Maria Salerno y Jesús Puentet, entre otros. El argumento podría resumirse de la siguiente manera: un viejo pistolero, cuyas manos fueron tiroteadas por B. Kane, ejercitó a jóvenes discípulos para que puedan consumar su venganza contra Kane por él.

El rodaje tuvo lugar en Villamartín de Campos y su entorno, a mediados de junio de 1967. Una de las secuencias más llamativas fue la rodada en la línea de ferrocarril, en la que un grupo de forajidos aparecen a galope sobre sus caballos y asaltan el convoy, poco después de que ese supera unos de los pontones existentes en su trazado. El ataque se salda con un fuerte tiroteo en el que fallecen la mayoría de los infortunados ocupantes del tren.

Con motivo de tan singular ocasión, los coches del Secundario fueron rotulados con el pomposo título de Southern Pacific Company, detalle que puede apreciarse en la película, al igual que el aspecto general de los vagones y el funcionamiento de la locomotora, a la que se acopló un coche furgón, dos coches de viajeros y un vagón de mercancías.

○ https://lc.cx/g_jV1b

EDITORIAL

El ferrocarril y Castilla y León

Las principales provincias de Castilla y León están unidas mediante una red de ferrocarril, además de comunicar la región con todas las comunidades autónomas colindantes y con Portugal. Castilla y León cuenta con una red de ferrocarril que atraviesa la Región con una longitud total superior a los 3.000 Km., por donde transurre la mayor parte del tránsito ferroviario de la mitad norte de España.

En términos de mercancías, la red ferroviaria

mueve más de 3.200 toneladas diarias, aprovechando la ventaja estratégica como nudo logístico de diversas localidades regionales. En este sentido, el diseño del mapa ferroviario español concede a Castilla y León el papel de articular y co-

sus ramificaciones a Noroeste (Galicia) y Nordeste (País Vasco, Cataluña y Francia). Esto favorece, además, el acceso de estas mercancías a

los principales puertos mercantes del país. En términos de pasajeros, el protagonismo corresponde a las diversas líneas de Alta Velocidad que transcurren por la región. Sobre ellas, el Tren de Alta Velocidad sitúa a Madrid a 55 minutos de Valladolid y 20 minutos de Segovia, en varios trayectos diarios, a la vez que comunica la capital con el Norte de España y, próximamente, la costa atlántica y el Nordeste ibérico.

Los planes de infraes-

tructuras contemplan la ampliación de tramos en la Comunidad tanto en trayectos internos como en su conexión directa con otras regiones e indirecta con el TGV francés.

○ <https://lc.cx/IWWIDW>



NOS INTERESA SABER

Trenes de alta velocidad 'low cost' en Castilla y León

El operador de trenes de alta velocidad 'low cost' Ouigo ha puesto recientemente a la venta billetes para la nueva línea que pasará por Valladolid. Los billetes, que tienen un coste de 9 euros hasta el 14 de diciembre, permitirán moverse entre Valladolid y Madrid, Alicante, Albacete, Cuenca y Segovia.

La compañía opera desde el 10 de mayo de 2021 con diez salidas diarias que enlazan Madrid, Barcelona, Zaragoza y Tarragona; Madrid y Valencia, y Madrid, Albacete y Alicante. A estas se sumarán a partir del 19 de abril las paradas de Valladolid y Segovia, día en el que saldrá el primer tren de la línea Valladolid-Madrid-Alicante a las 9 horas. Y desde el 11 de junio, también añaden a la lista Cuenca como nuevo destino entre las rutas de Madrid-Valencia, Madrid-Alicante y Valladolid-Alicante.

Recientemente, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) autorizó a Ouigo a prestar los cuatro servicios diarios que había solicitado para la ruta entre Madrid, Segovia y Valladolid al entender que ello no merma de forma significativa los ingresos de Renfe. El regulador calcula que la



incidencia acumulada en las cuentas del contrato de Renfe para prestar su servicio público en esta ruta será del 0,14 por ciento de sus ingresos, una cifra que está por debajo del 1% que sí es imposibilitaria a la francesa Ouigo operar en competencia con Renfe. Posteriormente, Ouigo continuará ampliando sus destinos a Elche, Murcia, Córdoba, Sevilla y Málaga, hasta alcanzar 40 salidas y 14 destinos.

○ <https://lc.cx/VI7Pnd>

Conocer para Aprender



Secundarios de Castilla

Durante siglos, la España de interior anheló una salida al mar. Hasta bien entrada la modernidad, las redes de comunicación terrestre de nuestro país adolecieron de un trazado irregular y deficiente, lastradas por los recorridos históricos, caminos merineros o montañeses concentrados en torno a los antiguos núcleos de población medievales que no se habían adaptado a las nuevas necesidades del transporte de viajeros y mercancías.

Dejando a un lado los químicos proyectos que fueron descartándose a lo largo de los años por su inviabilidad, en Tierra de Campos se construyeron cuatro líneas de estos ferrocarriles estratégicos. La primera de ellas, inaugurada el 13 de septiembre de 1884 y promovida por la Compañía del Ferrocarril Económico, unió las localidades de Valladolid y Medina de Rioseco. Más tarde entraron en funcionamiento las líneas entre Palencia y Villalón (1 de julio de 1912), la de Medina de Rioseco a Villada (28 de octubre de 1912) y la de Medina de Rioseco a Palanquinos (30 de abril de 1915). Las tres últimas fueron explotadas en un primer momento por la Compañía de los Ferrocarriles de Castilla, filial de la Sociedad Española de Ferrocarriles Secundarios, empresa creada en 1909 y con su sede principal en Francia. Las dos sociedades serían fusionadas en 1934 y darían lugar a la Compañía de los Ferrocarriles de Castilla y Española de Ferrocarriles Secundarios, entidad que sería popularmente conocida como Secundarios de Castilla.

de vapor constituyeron unos de los pilares fundamentales del desarrollo moderno.

Dejando a un lado los químicos proyectos que fueron descartándose a lo largo de los años por su inviabilidad, en Tierra de Campos se construyeron cuatro líneas de estos ferrocarriles estratégicos. La primera de ellas, inaugurada el 13 de septiembre de 1884 y promovida por la Compañía del Ferrocarril Económico, unió las localidades de Valladolid y Medina de Rioseco. Más tarde entraron en funcionamiento las líneas entre Palencia y Villalón (1 de julio de 1912), la de Medina de Rioseco a Villada (28 de octubre de 1912) y la de Medina de Rioseco a Palanquinos (30 de abril de 1915). Las tres últimas fueron explotadas en un primer momento por la Compañía de los Ferrocarriles de Castilla, filial de la Sociedad Española de Ferrocarriles Secundarios, empresa creada en 1909 y con su sede principal en Francia. Las dos sociedades serían fusionadas en 1934 y darían lugar a la Compañía de los Ferrocarriles de Castilla y Española de Ferrocarriles Secundarios, entidad que sería popularmente conocida como Secundarios de Castilla.

○

Fuente: <https://lc.cx/BJDA-E>

RECURSOS EN LA RED

VÍAS VERDES

► **VÍAS VERDES. FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES.** El ferrocarril, el medio de transporte más ecológico, nos proporciona nuevas fórmulas de ocio y movilidad a través de los trazados ferroviarios que quedaron fuera de servicio. En España existían en 1993 más de 7.600 kilómetros de líneas en desuso. El Programa Vías Verdes nació como una iniciativa de reutilización y puesta en valor del patrimonio ferroviario en desuso. Desde 1993, estos antiguos trazados ferroviarios están siendo acondicionados como itinerarios no motorizados, gracias a las aportaciones de un gran número de entidades, para ser recorridos tanto por la población local, que las utiliza a pie o en bicicleta, como por cicloturistas y caminantes. <https://lc.cx/L47ISK>

FEVE

► **FERROCARRILES ESPAÑOLES DE VÍA ESTRECHA (FEVE).** FEVE fue una operadora ferroviaria pública española, fundada en 1965, encargada de explotar la red nacional de vía estrecha, cuya gestión pasó al Estado tras la extinción de las compañías propietarias originales. FEVE, que fue extinguida el 31 de diciembre de 2012, llegó a operar sobre una red ferroviaria de 1250 km de vías. La red de FEVE estaba formada por las líneas de antiguas compañías como la Sociedad General de Ferrocarriles Vascos Asturianos, Ferrocarriles Económicos de Asturias, Ferrocarril de Langreo, Ferrocarril de Carreño, Ferrocarril Cantábrico, Ferrocarril Santander-Bilbao, Ferrocarril de La Robla, Ferrocarriles de Mallorca, Ferrocarril Cartagena-Los Blancos, además del Ferrocarril Ferrol-Gijón, construido íntegramente por el Estado. Sin embargo, muchos de estos ferrocarriles se encontraban en una situación muy crítica, con el material ferroviario y/o las infraestructuras muy necesitadas de mejoras. Por esta razón hubo otras líneas de vía estrecha, como las heredadas a través de la Compañía de Ferrocarriles Secundarios de Castilla, que fueron clausuradas al poco tiempo al ser consideradas deficitarias. <https://lc.cx/13g2rV>