

22



raís errailak

raíles

Junio 2011 • Año V • Número 22 • Revista de Comunicación

Las Vías Verdes *de Feve*

Vossloh Tram-Tren: la conexión con la ciudad



Vossloh Rail Vehicles, empresa líder en el sector ferroviario, diseña y construye locomotoras y trenes de pasajeros en su Centro Tecnológico en Valencia. Una de sus últimas aportaciones es el Tram-Tren, un innovador concepto para el transporte público entre núcleos urbanos que permite conexiones sin transbordos. El Tram-Tren es de plataforma de acceso baja, tiene un diseño moderno, y ofrece un alto grado de confort a los pasajeros. Estos vehículos combinan la tecnología del tranvía con la del tren de cercanías y pueden utilizar los dos tipos de explotación. Son respetuosos con el medio ambiente, rápidos y de bajo consumo.

18 FEVE APUESTA POR EL ECOTURISMO MEDIANTE LA PROMOCIÓN DE LAS VÍAS VERDES

Foto de portada Vía Verde del Tranquero, Perfora, Asturias. Antiguo trazado de Feve.



14 TORRELAVEGA: EN MARCHA LA INTEGRACIÓN FERROVIARIA



32 TRENES TURÍSTICOS DEL NORTE

- 4 Adjudicadas las obras del tercer tramo del acceso a Ence
- 5 2,42 M de euros para la construcción de un Punto de Cruzamiento en La Aguda (línea Gijón-Laviana)
- 6 Ferrol: primer paso para la integración urbana del ferrocarril
- 7 Superhéroes solidarios en La Concordia
- 8 Feve presenta en Expovacaciones la temporada turística 2011
- 9 El “Al Ándalus” volverá a Úbeda y Baeza
- 10 El futuro en trochas angostas
- 13 Factor humano: José Miguel San Vicente Crespo, Oficial Principal de Mantenimiento
- 14 Torrelavega: en marcha la integración ferroviaria
- 16 Abierto el Jardín Poético *Antonio Gamoneda* frente a la Estación de Feve de León
- 18 Feve apuesta por el ecoturismo mediante la promoción de las Vías Verdes
- 22 Vía Verde del Pas: un atractivo paseo de la montaña al mar
- 27 Turismo desde la vía: somos Medio Cudeyo
- 28 Transcantábrico 2011: lujo a todo tren
- 32 Trenes Turísticos del Norte: trenes de época llenan de turistas la red métrica de Feve
- 34 La llanura manchega: una ancha tierra sin trenes pequeños (II)
- 36 La Fundación Erenalón distingue a Feve con un “Diploma Verde” en Expoenergía, en Langreo
- 38 Concurso Paradores
- 40 El ferrocarril en manos artesanas
- 42 Agenda cultural del Norte
- 46 Firma Invitada: Ezequiel Javier Teodoro Fernández, *El Manuscrito de Avicena*



ACORTAMOS DISTANCIAS. ACERCAMOS PERSONAS.



Raíles

Edita: Feve

Dirección de Comunicación, Relaciones Internacionales e Institucionales:
José Antonio Sebastián

Director: Javier Manzano

Redacción y coordinación: Miguel Ángel Ramos, Verónica Portell, Jesús Ojeda,
Mónica González, Mónica Rodríguez y Oscar Sáinz

Documentación: Leonor Jiménez

Distribución y Administración: Jesús Ojeda

Edición, Redacción y Administración: General Rodrigo, 6 - 28003 Madrid.

Tels: 91 453 38 66 - 91 453 38 00

E-mail: revistarailles@feve.es - prensa@feve.es

Diseño y maquetación: Producciones Pantuás

Impreme: Editorial MIC

Depósito Legal: M-52381-2004



Adjudicadas las obras del **tercer tramo del acceso** a Ence

El Consejo de Administración de Feve adjudicó en su reunión del pasado 28 de abril el proyecto de construcción del tercer tramo del nuevo acceso ferroviario a Ceasa-Ence desde Navia a la UTE VIALOBRA, S.L. – ANCHELERGUES E.A., por un importe de 2.994.727,29 euros (IVA incluido). El plazo máximo de ejecución de las obras es de 4 meses a partir del comienzo de las mismas.

Las obras adjudicadas consisten en la construcción del tercer tramo del nuevo acceso ferroviario a la factoría de Ceasa-Ence en Navia, que completará en total un trazado de vía única en ancho métrico con una longitud de 2.482 metros, una pendiente máxima de 2 milésimas, y un radio mínimo de 100 metros. La actuación supondrá que dentro de la factoría se habilitará una playa de cuatro vías con una longitud útil de estacionamiento de 300 metros, y dos vías “mango” de 82 y 126 metros respectivamente dispuestas en el extremo final y destinadas a la carga de madera. Finalmente, se habilitarán dos vías de más de 200 metros sobre topera ubicadas frente a la cabecera de entrada, que permitirán la realización de maniobras en el apartado de material.

Esta adjudicación es la tercera del proyecto de conexión ferroviario entre la factoría de Ence y la línea de Feve para dar salida a los tráficos que

se muevan a lo largo de la cornisa cantábrica, y especialmente aquellos movimientos de mercancías y productos de la fábrica de Ence que se muevan a través del Puerto de El Musel. Con esta adjudicación se vuelve a cumplir en plazo el compromiso adquirido en el convenio de colaboración suscrito a primeros de marzo de 2010 entre la compañía ferroviaria, el Principado de Asturias y Ence, que dio luz verde definitiva a la realización de las actuaciones necesarias que permitan conectar la factoría y los tráficos de la empresa Ence con el Puerto de El Musel a través de una nueva línea férrea de titularidad del Principado de Asturias que construye Feve y que posibilitará la conexión de la planta con la línea de Ferrol-Gijón de la empresa ferroviaria a su paso por Navia. La infraestructura férrea definitiva resultante de la ejecución de este proyecto quedará integrada en el dominio público del Principado de Asturias que cederá su explotación a Feve por un periodo no inferior a 50 años.

Con este proyecto, Feve, a través de su Unidad de Negocio de Mercancías, sigue cumpliendo con los objetivos fijados en su Plan Estratégico para la diversificación y el incremento del transporte de mercancías por ferrocarril de vía métrica, en consonancia con los objetivos del PEIT y de las políticas del Ministerio de Fomento. ■

TEXTO Redacción | FOTOS Feve

2,4 millones de euros para la construcción de un **Punto de Cruzamiento** en La Aguda (*línea Gijón - Laviana*)

El Consejo de Administración de Feve aprobó en su reunión de mayo la adjudicación de las obras de construcción de un Punto de Cruzamiento en el apeadero de La Aguda (entre las estaciones de Pinzales y La Florida) a la empresa COPASA S.A. DE OBRAS Y SERVICIOS, por un importe de 2.420.385,71 euros (IVA incluido). El plazo de ejecución de estas obras es de seis meses a partir del comienzo de las mismas.

Este Punto de Cruzamiento se ubicará en el trayecto intermedio entre Pinzales y La Florida, en la línea Gijón-Laviana, y su puesta en servicio supondrá un importante crecimiento de la capacidad de esa línea, toda vez que en la actualidad soporta un notable tráfico ferroviario, expresamente en el tramo Sotillo-La Florida (actualmente de vía única) al superponerse el transporte de mercancías con el de viajeros de las cercanías Gijón-Laviana.

Las obras adjudicadas consisten en la construcción de una segunda vía en el apeadero de La Aguda (punto kilométrico 11,540 de la línea Gijón-Laviana, entre las estaciones de Pinzales y La Florida) con una longitud mínima de 400m. que permitirá las maniobras de convoyes largos. Además, a este Punto de Cruzamiento se le dotará de enclavamiento electrónico entre las estaciones mencionadas de Pinzales y La Florida que estará conectado al CTC de El Berrón. Esta segunda vía que se va a construir será electrificada y tendrá una terminación sobre topera por el lado de Gijón. Finalmente, esta actuación se completará con el reforzamiento del puente existente sobre el arroyo Pinzales que permita el incremento de cargas en la nueva vía.

Cabe recordar que el pasado mes de marzo se adjudicaron las obras de otro punto de cruzamiento en Asturias que en breve será inaugurado. En este caso está enclavado en el apeadero de Santiago del Monte, en el trayecto intermedio entre Soto del Barco y Piedras Blancas y está siendo ultimado, con una inversión de 2,16 millones de euros, por la misma empresa COPASA S.A. DE OBRAS Y SERVICIOS. Las obras de este Punto de Cruzamiento, al igual que el recién adjudicado, han consistido en la construcción de una segunda vía en el apeadero de Santiago del Monte (punto kilométrico 11,738, línea Gijón-Pravia) con una longitud mínima de 400m. ■

TEXTO Redacción | FOTOS Feve



Ferrol: primer *paso para la* integración urbana del ferrocarril

EL MINISTRO DE FOMENTO FIRMÓ EL PASADO MES DE MAYO UN PROTOCOLO CON EL AYUNTAMIENTO DE FERROL, FEVE Y ADIF, DISEÑADO PARA ACOMETER LA INTEGRACIÓN FERROVIARIA EN ESA LOCALIDAD DE TAL FORMA QUE LA NUEVA MALLA FERROVIARIA FACILITE LA VIDA DE LOS CIUDADANOS E IMPULSE SU ECONOMÍA.

El ministro de Fomento, José Blanco, firmó el pasado 2 de mayo un protocolo con el alcalde de Ferrol, Vicente Irisarri, y los presidentes de Adif y Feve, Antonio González Marín y Angel Villalba, para propiciar la integración urbana del ferrocarril en la ciudad de Ferrol. El acuerdo tratará de dotar a Ferrol de la infraestructura necesaria para la llegada de trenes AVE y, sobre todo, de crear una gran área intermodal de mercancías en el entorno del polígono de Río do Pozo y el parque empresarial de Leixa.

El protocolo establece el marco general, las pautas y la metodología que deben regular las relaciones entre las diferentes administraciones y entidades públicas para la realización de los estudios técnicos y económicos necesarios para la ejecución y financiación de las obras de adaptación de las instalaciones ferroviarias a la llegada de la alta velocidad y para la integración urbana del ferrocarril en la ciudad de Ferrol.

El ministro Blanco indicó tras la firma que “el desarrollo del ferrocarril al Puerto Exterior, el traslado de las mercancías, la reordenación del espacio ferroviario ante un futuro de alta velocidad, son materias que han de tratarse coordinadamente. De ahí la necesidad de este protocolo, que sienta las bases de la reorde-

nación ferroviaria que Ferrol y su tejido socioeconómico necesitan para abrirse paso ante el futuro. Estamos hablando de mejorar la vida en la ciudad, con el retranqueo de su estación, permitiendo abrir nuevos espacios urbanos”.

OBJETIVOS.

Uno de los objetivos que se persiguen con este acuerdo es realizar los estudios técnicos y económicos para la definición de una actuación en la que se contemple la ubicación óptima de la estación de trenes, vinculada a la de autobuses, e intentando asociar ambas instalaciones a una única infraestructura.

Además, se definirá una nueva ubicación para la terminal de mercancías y su nuevo acceso ferroviario, y se impulsará el análisis del espacio liberado en todo el ámbito de actuación y la estimación de los posibles rendimientos obtenibles de los mismos para financiar la operación.

El acuerdo también implica el análisis de la oportunidad de constituir una sociedad o entidad con personalidad jurídica propia que tendrá por objeto la coordinación de las actuaciones previstas y la promoción de la transformación urbanística derivada de la remodelación de la red arterial ferroviaria. ■

TEXTO Redacción | FOTOS Feve



Superhéroes solidarios en La Concordia



CUALQUIERA QUE ESA TARDE NOCHE DE VIERNES SE APEARA O CAMINARA POR LA ESTACIÓN DE FEVE EN BILBAO, PENSARÍA QUE POR DESCUIDO Y ARTE DE MAGIA QUEDÓ ATRAPADO EN UN CÓMIC O EN UNA PELÍCULA DE AVENTURAS CON CAPAS VOLADORAS, ANTIFACES Y CALZAS DE SIETE LEGUAS. LO CIERTO ES QUE ALGO PASÓ ALLÍ QUE MERECE UNA EXPLICACIÓN CONVINCENTE: UN CENTENAR DE JÓVENES SE ENFUNDARON TRAJES DE SUPERHÉROES PARA RECAUDAR FONDOS DESTINADOS A NIÑOS CON CÁNCER DE BIZKAIA Y CAMPAMENTOS SAHARAUIS EN TINDUF. LA CONCORDIA, CÓMO NO, FUE EL ESCENARIO ELEGIDO PARA DAR VUELO A CAUSA TAN SOLIDARIA.

Numerosos han sido los actos que la estación más emblemática de Feve ha acogido en su más noble interior. Sin embargo, ninguno tan original como el celebrado en mayo al fondo de los andenes, en la topera. Bajo la coordinación de Creativity Zentrum, empresa liderada por jóvenes creativos vascos, marcas de alimentación y bebidas de primer orden se unieron para ceder gratuitamente los productos degustados en la fiesta. Feve hizo lo propio permitiendo que el evento se celebrara sin contraprestación económica alguna.

Partiendo de la base de que Superman vuela por la ciudad de Metrópolis, Hulk es verde y tiene una fuerza que escapa de lo común, Los cuatro fantásticos se deforman y desaparecen y todos en su conjunto destacan por alguna característica sobrenatural que capta la atención de millones de fans, gracias a que todas y cada una de sus proezas culminan con una buena obra, los jóvenes idearon un evento que echara por tierra la definición típica y encorsetada del superhéroe.

Con esa premisa se propusieron dejar de idealizar a los superhéroes como personajes con poderes inalcanzables para multiplicar sus figuras por centenas y propiciar el nacimiento de un nuevo tipo de superhéroe: el solidario, personaje real que se une a otros de idénticas características con el afán de sumar fuerzas capaces de llegar con sus poderes a recaudar dinero y donarlo a causas benéficas.

EL FIN JUSTIFICA LOS MEDIOS

Semanas antes de que aconteciera el evento, activaron sus poderes haciendo un llamamiento mediante las redes sociales a cuantos quisieran sumarse a la causa. Los requisitos para participar consistían en abonar 12 euros de entrada y ataviarse con prendas

que les identificasen con los héroes más conocidos o de nueva creación.

La fiesta tuvo el éxito esperado y la estación comenzó a poblarse de numerosas capas y máscaras que bailaron al compás de la música del DJ Edu Terreros y el concierto gratuito que ofreció El Mentón de Fogarty, grupo que ha unido a Feve su carrera musical en anteriores ocasiones, dado que grabó un videoclip de éxito utilizando como fondo La Concordia.

El objetivo de la fiesta benéfica fue recaudar la máxima cantidad de euros para destinarlos a alguna asociación local y conseguir el doble fin de divertirse mientras colaboraban. Aspanovas y la asociación Tebal Elakartea fueron las destinatarias de las ayudas.

Aspanovas es una asociación que surge en 1989 entre un grupo de padres cuyos hijos habían sido diagnosticados de cáncer. Así, deciden unirse y fundar la asociación, encargada de defender los derechos de los niños con cáncer tratados en hospitales de Bizkaia. Actualmente, gracias al esfuerzo de las familias fundadoras y el apoyo recibido, ha conseguido dar cobertura al conjunto de necesidades derivadas del diagnóstico ofreciendo ayuda psicológica, social, económica, además de actividades de ocio y tiempo libre.

La fiesta solidaria sirvió también para colaborar con la asociación Tebal Elakartea, que trabaja para acompañar al pueblo saharauí en la consecución de una mayor seguridad alimentaria, proporcionando las herramientas y el conocimiento necesarios para poder proveerse de alimentos frescos, fundamentales en la dieta. Los superhéroes solidarios aportaron ropa para hacerla llegar al pueblo saharauí en una de las caravanas que organiza anualmente. ■

TEXTO Verónica Portell | FOTOS Creativity Zentrum





Feve presenta en **Expovacaciones** la *temporada* **turística 2011**

Bilbao Exhibition Center (BEC) organizó del 5 al 8 de mayo la tradicional Feria del Turismo y Tiempo Libre Expovacaciones y Feve estuvo presente con stand propio para dar a conocer la nueva oferta de trenes turísticos. Más de 2.500 folletos repartidos avalan la excelente acogida de los nuevos itinerarios y tarifas del conjunto de servicios que recorre la red de vía estrecha.

El público centró su atención en la amplia oferta y extenso programa de novedades que Feve ofrece en la temporada 2011. El mayor número de peticiones de información se centró en El Expreso de La Robla, las excursiones de un día en El Histórico con salida desde La Concordia y los nuevos itinerarios de La Historia o Las Marismas. También suscitó un interés especial El Transcantábrico Gran Lujo, que por ser novedad y partir de un precio tan elevado, generó interés entre los potenciales clientes que se acercaron al stand.

Bilbao celebró cinco ferias en un mismo fin de semana, con contenidos y actividades muy diversos: turismo, ocio, consumo, moda, belleza y diseño. Expovacaciones junto con Expoconsumo, Creamoda, Creamagen y Expovino se convirtieron un año

más en una de las fórmulas más populares de Bilbao Exhibition Centre.

En total, fueron 245.134 visitantes los que respondieron a la cita, uno de cuyos principales atractivos era el escaparate que ofrecía Expovacaciones. En él se mostraba la oferta de la práctica totalidad de las comunidades autónomas y de un conjunto de 14 países, además de la de agencias de viaje, hoteles, apartamentos, compañías de transporte, inmobiliarias y otras empresas relacionadas con el turismo.

Más allá de las degustaciones de productos, demostraciones gastronómicas y de trabajos artesanales, espectáculos de música, baile y otras actuaciones culturales, el programa incluía convocatorias como el encuentro celebrado entre los países participantes, las agencias mayoristas y minoristas y los medios de comunicación especializados. El objetivo de esta iniciativa, que contó con la asistencia de los principales representantes del sector, era trasladar información y datos concretos sobre el volumen turístico que aporta el turismo español y más concretamente el vasco, a cada uno de esos países. Expovacaciones se dirige tanto al consumidor final como a los profesionales. ■

TEXTO Redacción | FOTOS Feve

El "Al Ándalus" volverá a Úbeda y Baeza

PROSIGUEN A BUEN RITMO LOS TRABAJOS DE RECUPERACIÓN Y REHABILITACIÓN DEL TREN "AL ÁNDALUS", GESTIONADO AHORA POR FEVE, Y PARALELAMENTE SE CONTINUA ESTUDIANDO Y DISEÑANDO LAS RUTAS QUE OFRECERÁ LA TEMPORADA 2012, QUE SERÁ CUANDO VUELVA A LAS VÍAS.

Úbeda y Baeza volverán a formar parte del Itinerario Andaluz del Tren Turístico de Feve "Al Ándalus" en su retorno a la circulación el próximo año 2012. Así lo acordaron el pasado mes de abril los representantes de ambas ciudades durante un encuentro con el Coordinador General del "Al Ándalus" Amador Robles.

Renfe y Feve firmaron el pasado mes de enero un convenio de colaboración para volver a poner en marcha el tren "Al Ándalus", uno de los trenes turísticos de lujo más importantes de mundo. Según ese acuerdo, que contempla la puesta en marcha del tren "Al Ándalus" en 2012, Feve se encargará durante los próximos seis años de la gestión y explotación del tren "Al Ándalus". El tren, compuesto por 15 coches, cuenta con 74 plazas, distribuidas en 32 cabinas de dos camas individuales y cinco cabinas con cama de matrimonio, bar, salón recreativo y restaurante, que serán remodelados y acondicionados íntegramente.



El alcalde de Úbeda, Marcelino Sánchez, las concejales de Turismo de Baeza, Beatriz Martín, y de Úbeda, Mercedes Rubio; y el Coordinador General del tren Al-Ándalus, Amador Robles.

Ahora Feve, con la participación de Renfe, está acondicionando el tren y diseñando sus rutas turísticas entre las que ocupará un lugar destacado la ruta clásica andaluza. En este marco, los responsables de los municipios jiennenses de Úbeda y Baeza se dirigieron a Feve para manifestar el interés de ambas ciudades en volver a ser protagonistas de algunas de las paradas del itinerario convencional del tren.

Para trasladar a Feve estas intenciones se mantuvo una reunión de trabajo con los alcaldes de ambos municipios, Marcelino Sánchez y Leocadio Marín, así como con el Coordinador General del tren "Al-Ándalus", Amador Robles. Según manifestó éste último, "se trata de volver a lanzar este producto al



mercado basándose en la avalada experiencia de los trenes turísticos de Feve. Se trata en definitiva de trabajar en la recuperación de este producto turístico, el "Al Ándalus", con el itinerario clásico, el que tendrá en Andalucía su recorrido estrella, además de estar estudiándose otros". ■

TEXTO Redacción | FOTOS Feve



El futuro *en* trochas angostas

FEVE, EN COLABORACIÓN CON ALAF, DE LA QUE ES EL COORDINADOR, Y CON EL COLEGIO DE INGENIEROS DE LA PROVINCIA DE JUJUY (ARGENTINA), CELEBRÓ EL PASADO MES DE MAYO EL II SEMINARIO SOBRE TROCHAS ANGOSTAS EN EL QUE SE PLANTEÓ EL FUTURO DE ESTOS FERROCARRILES DE VÍA ESTRECHA O ANCHO MÉTRICO.

El seminario tenía como objetivo analizar la realidad presente y futura de la trocha y su potencia, y también conocer el nuevo sistema de gestión, mantenimiento de infraestructura y material rodante. Las entidades organizadoras se mostraron satisfechas por la importante convocatoria del encuentro; son conscientes de que la misma se debe a que en la mayoría de los países de la región existen ferrocarriles de trocha angosta y por lo tanto tienen necesidad de profundizar en los conocimientos y las relaciones que permitan una operación racional, económica y eficiente de sus servicios.

Este foro, en el que participaron todos los países de Sudamérica, tanto a nivel institucional y político, como de las principales empresas ferroviarias, sirvió como punto de partida para el análisis de las posibilidades de la instalación, construcción y recuperación de tramos ferroviarios en la zona, lo que implica mejorar los desarrollos e interconexiones para los más de cincuenta mil kilómetros de vías de trocha angosta en América Latina.

Cabe recordar en este sentido que Feve mantiene acuerdos de colaboración y comerciales con la



Walter Barrionuevo, Gobernador de Jujuy; Arnaldo Ércoli, Secretario Técnico de Alaf; César Barreto, Presidente del Colegio de Ingenieros de Jujuy; y José Antonio Sebastián, Director de Inn.

mayoría de los países participantes en el evento, tales como Argentina, Ecuador, Bolivia, Colombia, Perú, etc...y que es el mayor representante, junto con RENFE, de los asesores internacionales que trabajan en la región, con una importante presencia en los ferrocarriles estatales de esos países.

En las últimas semanas, Feve ha mejorado además su posición en relación con empresas privadas de esos países, como es el caso de Perú y Brasil, donde pronto se conocerán nuevos acuerdos institucionales o comerciales.

El seminario sirvió para compartir experiencias entre los distintos países participantes, establecer las normas técnicas que aseguren la economía en las adquisiciones y desarrollar buenas prácticas aplicadas en las empresas de trocha angosta y también soluciones de interoperatividad con las trochas anchas.

Las conclusiones del sumario abarcan distintas temáticas: en cuanto a normativa, se llegó a la conclusión de que cada país necesitaría establecer normativas compatibles entre ferrocarriles interconectados de otros países, a los efectos de asegurar la interoperatividad entre ellos.

Se propone por tanto la conformación de grupos de trabajo bilaterales para resolver entre los países sus diferentes problemas técnicos y operativos de interconexión, con el fin de solucionar los problemas existentes a ambos lados de la frontera.

Las conclusiones en materia de inversiones se centraron en la implementación de normativas comunes, lo que permitirá mejorar y asegurar la economía de las empresas y países en las adquisiciones de material ferroviario.

Por su parte los estados deberían proceder a concretar planes de inversiones en infraestructura ferroviaria que posibiliten el desarrollo del modo en los principales ejes comerciales que vinculan a los países del área, potenciando las posibilidades del multimodalismo.

También se acordó actuar en materia de documentación internacional entre los países y las empresas, para lo que es urgente que se definan los corredores internacionales de mayor potencial comercial y se actualice el Acuerdo de Trafico Internacional Terrestre (ATIT), cuyo tratamiento ya lleva tiempo sin alcanzar el objetivo deseado, acorde con las nuevas condiciones bajo las cuales se desarrolla el transporte internacional, actualmente en la mayoría de los casos, entre empresas operadoras concesionarias, integradas por capital privado.



Un punto importante señalado por los integrantes del taller, fue que se debe propiciar en las reuniones del ATIT, la participación más activa de representantes de las empresas operadoras ferroviarias y de funcionarios de gobierno de los países asociados, a fin de reunir informaciones estratégicas en cuanto al desarrollo ferroviario y volúmenes de transporte, con la finalidad de potenciar los actuales corredores o definir otros nuevos.

Vinculado con ello se compartió la necesidad de que imperiosamente se restablezcan las conexiones ferroviarias internacionales que actualmente se encuentran interrumpidas. ■

TEXTO José Antonio Sebastián | FOTOS Feve



El transporte del mañana
tiene que concebirse hoy

en Ingeteam encontramos
soluciones innovadoras

En Ingeteam escuchamos las necesidades de nuestros clientes y de toda la sociedad, buscando las soluciones más eficientes, desde la innovación tecnológica.

www.ingeteam.com

En el sector ferroviario participamos activamente en el desarrollo y fabricación de sistemas integrales de tracción eléctrica, alimentación y control para vehículos ferroviarios.

Aplicamos la ingeniería a la investigación, diseño, fabricación y venta de productos y servicios en aquellos campos tecnológicos donde exista un gran intercambio de energía, como en el sector energético, la industria siderometalúrgica, el sector naval o la tracción ferroviaria.



José Miguel San Vicente Crespo,

Oficial Principal de Mantenimiento

EL TALLER ES SALA DE ESPERA POR LA QUE HA DE PASAR CADA TREN A REVISIÓN. HOGAR OCASIONAL Y ENFERMERÍA, ÁREA DE DESCANSO Y CURA QUE TODO PARQUE NECESITA PARA CUBRIR HORARIOS GRAFIADOS CON PRECISIÓN DE INGENIERÍA MECÁNICA. HAY A SU CUIDADO UN COMPLETO EQUIPO HUMANO ESPECIALIZADO QUE SABE CÓMO INTERPRETAR ANÁLISIS, DIAGNOSTICAR Y SANAR, SI SE DA EL CASO, CLARO ESTÁ... JOSÉ MIGUEL SAN VICENTE, INTEGRA ÉSE GRUPO CUALIFICADO QUE TRABAJA EN LAS LABORES DE MANTENIMIENTO DE SERIES DESTINADAS AL TRANSPORTE DE VIAJEROS.

Cuéntenos su trayectoria profesional en Feve...

Tras obtener la titulación de mecánico ajustador, ingresé hace 32 años en el taller de La Marga (Santander). Un año después, aprobé la plaza para ejercer idénticas funciones en el taller de Balmaseda, lugar de mi residencia habitual. Desde entonces, permanezco en la localidad encartada con la categoría de oficial principal de mantenimiento.

¿Cuál es su trabajo un día cualquiera?

El jefe de equipo coordina el grupo y las labores diarias. Al inicio de la jornada, cumplimentamos las hojas reglamentarias. Revisamos la unidad que marque el calendario para la inspección rutinaria: primero los bajos y, a continuación, la parte superior y el resto de elementos del tren con objeto de comprobar el estado general y descartar posibles fallos o averías. Todos los pasos se realizan a dictado de lo recogido en un protocolo de actuación.

Dentro de su equipo, detálenos en qué consiste su labor...

Mi función concreta es la de mecánico neumático, especialidad que se centra en supervisar los circuitos de aire, comprobar la presión y si la suspensión neumática es la correcta... Esas son las características principales del puesto específico, pero la realidad es que tanto mis funciones como las del resto del equipo se han diversificado. La plantilla en el taller ha ido disminuyendo progresivamente. Dicha circunstancia repercute directamente en nuestro trabajo...

¿De qué manera concreta? Especifique con algún ejemplo.

Hace tres décadas, por ejemplo, el taller de Balmaseda reunía una plantilla de más de 200 personas y la espe-

cialización era tal que había quien se dedicaba en exclusiva a la pintura. Había carpinteros e, incluso, tapiceros. Ahora, apenas pasamos de 40 los empleados en el taller, si sumamos además puestos técnicos y administrativos. Así que, si las circunstancias lo demandan, abarcamos muchas otras funciones: un día reparamos el sistema de aire acondicionado de una unidad, otro el servicio que se estropeó... un poco rotos para descosidos, que se dice.

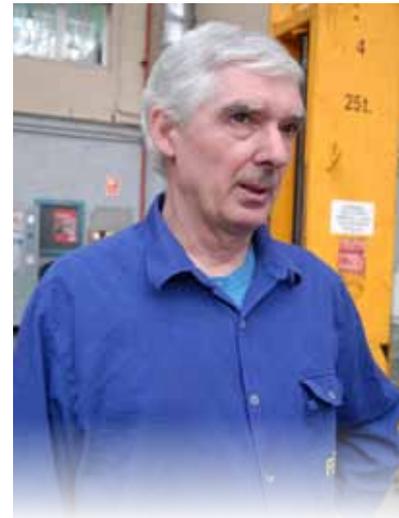
Comparta con los lectores de Raíles alguna anécdota.

No es una concreta, sino un recuerdo que ahora me viene: era el más joven cuando llegué al taller de Balmaseda. Los veteranos no se fiaban de mí, aunque tuviera formación y predisposición para hacerlo bien y aprender... Escondían las herramientas y reparaban las averías aprovechando mi ausencia, fuera incluso de su turno de trabajo. Mi juventud iba en contra de aquella generación. Ahora todo ha cambiado. Las edades son otras y yo enseñé como mejor sé el oficio a quienes van llegando. La pena es cuando adquieren experiencia y marchan tras la petición de traslado y convocatoria de plaza a su ciudad de origen o preferencia. Es lo que tiene la dispersión geográfica en Feve...

Alguien me dijo que es usted aficionado a la fotografía y que muchas imágenes las protagonizan los trenes...

En 2005 creé el blog <http://balmasedatxoko.blogspot.com> y allí cuelgo todas las fotografías que tomo de locomotoras y trenes. Disfruto en mi tiempo libre plasmando todo aquello que me gusta después compartir con aficionados al ferrocarril de Bilbao, Mataporquera y Delta del Ebro. ■

TEXTO Verónica Portell | FOTOS Javier Alonso





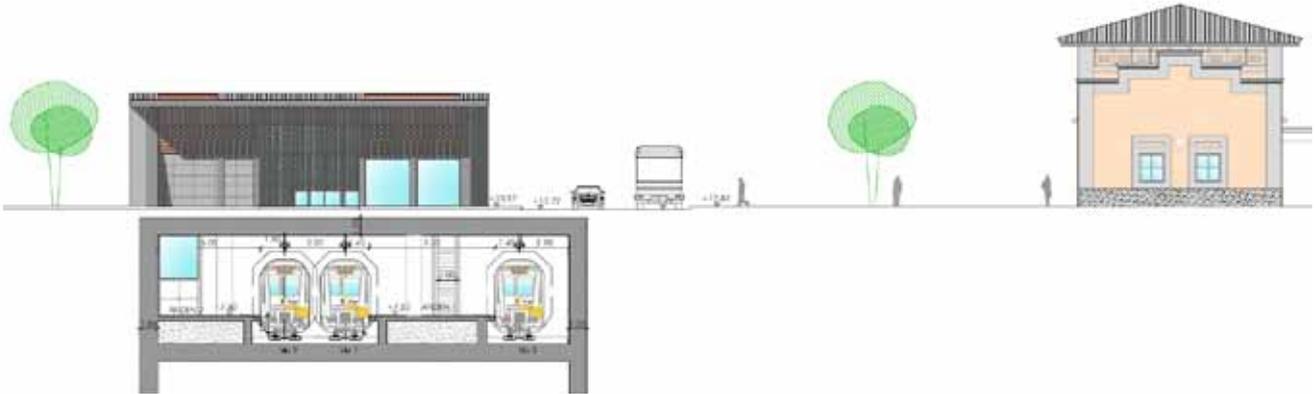
Torrelavega: *en marcha* la integración ferroviaria

A LO LARGO DEL PRÓXIMO OTOÑO PODRÁ FINALIZAR LA TRAMITACIÓN DEL PROYECTO DE INTEGRACIÓN DEL TRAZADO FERROVIARIO DE FEVE EN TORRELAVEGA (CANTABRIA). ESE ES EL CRONOGRAMA DE UNA ACTUACIÓN, DURANTE TANTOS AÑOS DEMANDADA, QUE RECIBIÓ LA LUZ VERDE DEFINITIVA EL PASADO 5 DE MAYO MEDIANTE LA FIRMA DE UN PROTOCOLO DE COLABORACIÓN ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO, FEVE, EL GOBIERNO DE CANTABRIA Y EL AYUNTAMIENTO DE TORRELAVEGA. EL PROYECTO CONTEMPLA EL SOTERRAMIENTO DEL TRAZADO FERROVIARIO EN UNA LONGITUD DE UNOS 1.750 METROS PARA ELIMINAR LA BARRERA FERROVIARIA Y LOS PASOS A NIVEL.

El ministro de Fomento, José Blanco, la vicepresidenta de Cantabria, Dolores Gorostiaga, la alcaldesa de Torrelavega, Blanca Rosa Gómez, y el presidente de Feve, Ángel Villalba, firmaron el pasado 5 de mayo el protocolo de colaboración para la integración ferroviaria en esta ciudad. El documento establece el marco general, las pautas y la metodología que deben regular las relaciones entre las administraciones con el fin de realizar los estudios técnicos y económicos necesarios para la ejecución y financiación de las obras para la integración de Feve, logrando de esta forma la plena inserción urbana del ferrocarril en la ciudad de Torrelavega.



El Ministro de Fomento y el Presidente de Feve tras la firma del protocolo.



PROYECTO DE INTEGRACIÓN DE FEVE EN TORRELAVEGA

El proyecto de integración de Feve en Torrelavega permitirá soterrar el ferrocarril en esta localidad cántabra, que viene demandando históricamente la actuación para eliminar los pasos a nivel existentes (Paseo del Niño y calle Pablo Garnica) y liberar a la ciudad de la actual barrera ferroviaria.

En la actualidad, un total de 276 circulaciones enlazan semanalmente Torrelavega con Santander en vía doble electrificada. En vía única electrificada, son 129 los trenes que semanalmente realizan el trayecto hasta Cabezón de la Sal. El proyecto parte con el condicionante de que convivan obras y tráfico rodado, de manera que no se causen perjuicios a los ciudadanos durante la fase de ejecución de los trabajos. En tal sentido, el presidente de Feve, Ángel Villalba, resaltó también, durante el acto, que tampoco se interrumpirá la circulación ferroviaria.

La solución adoptada para soterrar el conjunto de la red y dependencias ferroviarias contempla la construcción de un túnel entre pantallas en vía triple, que supone una longitud total de integración superior a los 1750 metros, de manera que se eliminaría la barrera ferroviaria y ambos pasos a nivel en el centro de la localidad.

En cuanto a la estación para uso exclusivo de viajeros, se edificaría con un moderno diseño en dos niveles principales; una primera planta de acceso y otra de andenes. El proyecto recoge la instalación de dos escaleras mecánicas, una fija y un ascensor por andén para facilitar el acceso a las personas con movilidad reducida. El conjunto de los trabajos se completaría con la urbanización del entorno.

El proyecto contempla que el tramo soterrado incluya las vías necesarias (en principio tres) para los trenes convencionales de viajeros, para los trenes turísticos, especialmente El Transcantábrico, y para los trenes de mercancías.

Las actuaciones podrían estar concluidas a finales de 2013, toda vez que la tramitación del proyecto concluirá en el presente año.

OBJETIVOS Y FINANCIACIÓN DEL PROYECTO.

Los objetivos del protocolo para la integración ferroviaria en Torrelavega son los siguientes:

1. La realización de los estudios económicos para la definición de una actuación mixta en la que se contemple:
 - El análisis del espacio liberado en todo el ámbito de actuación y la estimación de los posibles rendimientos obtenibles de los mismos para financiar la operación.
 - La financiación de las obras con los aprovechamientos urbanísticos inherentes a los suelos titularidad de las partes, que, en el caso de Feve, serán los que resulten liberados del servicio ferroviario.
2. A la vista de esos estudios se constituirá una sociedad o entidad jurídica que tendrá por objeto la coordinación de las actuaciones previstas y la promoción de la transformación urbanística derivada de la integración del trazado ferroviario de Feve en el ámbito de la actual estación de Torrelavega.

El Ministerio de Fomento y Feve, dentro de sus respectivas programaciones, elaborarán el estudio económico en base al estudio técnico ya registrado en el Ayuntamiento de Torrelavega, para proceder a la integración de sus instalaciones ferroviarias en el ámbito de su actual estación.

En cuanto a la financiación de esta actuación, el protocolo contempla lo siguiente:

- El Ministerio de Fomento, directamente o a través de Feve, así como el Gobierno de Cantabria y el Ayuntamiento de Torrelavega, cofinanciarán, en la proporción que se establezca en el convenio correspondiente, los costes de las obras de integración que no alcancen a ser financiados por los aprovechamientos urbanísticos obtenidos de los suelos ferroviarios que resulten liberados.
- El Ayuntamiento de Torrelavega aportará los terrenos y los aprovechamientos urbanísticos que resulten de su titularidad, así como el aprovechamiento urbanístico que legalmente le corresponda por la participación en las plusvalías generadas.
- Feve aportará los terrenos y los aprovechamientos urbanísticos que resulten de su titularidad una vez concluido el proceso de desafectación por resultar posteriormente innecesarios para la explotación ferroviaria. ■

TEXTO Redacción | FOTOS Feve

Abierto *el Jardín Poético Antonio Gamoneda* frente a la Estación *de Feve* de León

LO QUE ANTES ERA OPACO, AHORA ES DIÁFANO; LO QUE ANTES ERA UN ESPACIO CERRADO, AHORA SE HA ABIERTO PARA PASAR A FORMAR PARTE DEL NUEVO LEÓN. ES EL JARDÍN POÉTICO QUE HA BROTADO EN LA ENTRADA DE LA ESTACIÓN DE FEVE, DEDICADO AL PREMIO CERVANTES 2006, ANTONIO GAMONEDA, Y QUE FORMA PARTE DEL PROYECTO DE INTEGRACIÓN DE LA COMPAÑÍA FERROVIARIA EN LA CAPITAL LEONESA.

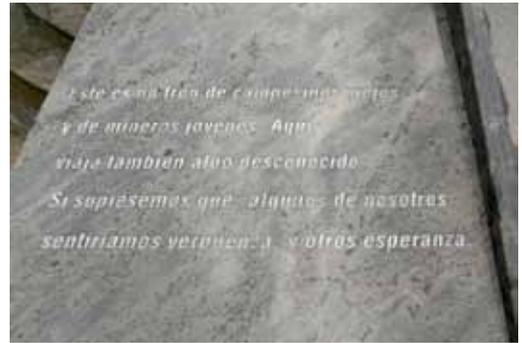
Un espacio para compartir en el que este verbo, “compartir”, y la palabra que da sustento al proyecto, “integración”, coexisten y se muestran en su quintaesencia: se integra y se comparte pasado, presente y futuro de ciudad y de ferrocarril; se integra y se comparte tiempo y espacio; se integran y comparten tradición y modernidad; se integra y se comparte naturaleza y poesía... Un jardín que incluso hace que su referente integre su vida y su obra para compartirla con sus vecinos y a la vez con sus visitantes; el propio Antonio Gamoneda lo explica: “durante 35 años viví en las inmediaciones de la estación de Matallana, a 50 metros de ella, en el barrio El Crucero. Mi vida se regía por los relojes de los trenes, por el sonido de la campana del tren que salía a las

8 de la mañana; desde aquí iba a buscar a Boñar a la que luego fue mi mujer... Ahora me han hecho el favor, no sé si es merecido, de colocar fragmentos de escritura mía a lo largo del jardín y eso conduce a que se documente mi relación íntima biográfica en un sentido amplio y también sentimental con el parque”.

Y es que el parque está jalonado con fragmentos de algunos de los versos más bonitos del poeta, especialmente los de su conmovedor poema “Ferrocarril de Matallana” (1960):



*“A las ocho del día en febrero
aún es de noche.
Subimos a este tren algunos hombres
por motivos diversos.
Aún no hay luz en los vagones, sólo
oscuridad y aliento.
No nos vemos los rostros pero sentimos
la compañía y el silencio.
En el andén estalla la campana.
Nos sobresalta la crueldad de un silbido.
El tren arranca. Todo vuelve
a su antiguo sentido.
Nos dan la luz amarillenta y floja.
Salimos
de la oscuridad como del sueño:
torpemente vivos.
Y ahora empezaremos a mirarnos
como hombres distintos:
amaríamos a éste, pero a aquél
nunca le amaríamos.
Sin embargo, la luz debiera ser
quien nos hiciese amigos.
Éste es un tren de campesinos viejos
y de mineros jóvenes.
Se ve algo que une
más que la sangre y la amistad.
Es una cosa del cuerpo y del alma.
Es grande y dolorosa.
Pero se está haciendo de día.
Ahora ya se puede ver la tierra
oscura bajo el hielo. Es
hermosa la tierra en febrero.
Vemos los montes todavía en sombra,
los robles, del mismo color del monte,
la yerba vieja sepultada en escarcha
y, sobre lomas, las tierras de trabajo:
cada surco endurecido por el río
como la resistencia de los pobres.
Rectos y oscuros, los chopos
llenan de serenidad las riberas
y, cerca de ellos, bajo el pueblo, el río
desciende azul y lleno de soledad.
Cruzan los pueblos de sonido humilde
—Pardavé, Pedrún, Matueca—;
las casas montan las paredes tristes
sobre el espacio de las huertas;
vemos las calles en silencio, vemos
la iglesia muda y las cerradas puertas.
Esto es un pueblo; se construye a base
de paciencia y tierra.
Cuando bajo del tren, siento frío
en medio de tanta verdad,
y ya entiendo, sin pensar, muchas cosas.
Comprendo, por ejemplo,
la belleza de España.
España es también una tierra,
pero una tierra sólo no es un país;
un país es la tierra y sus hombres.
Y un país sólo no es una patria;
una patria es, amigos, un país con justicia”.*



Y además de poesía, ¿qué hay en este jardín? Lo estás viendo en esta selección de fotografías y lo explica, a modo de cicerone, Ángel Villalba, presidente de Feve: “Además de los poemas de Antonio Gamoneda y de lo que él representa para León, tenemos el relato de la historia de Feve y del Tren Hullero, el Tren de Matallana. Hay un reloj de agua pensado por el arquitecto Félix Gordillo que encarna los sueños. También hay un elemento que tiene que ver con el empeño de tantas generaciones, que es la grúa minera que preside este espacio. El Jardín Poético, finalmente, contempla un espacio verde delimitado en algunas de sus zonas por raíles, zonas de granito alrededor de los árboles, y madera vistiendo los bancos”. ■

TEXTO Redacción | FOTOS Feve



Feve apuesta por el ecoturismo mediante la promoción de las **Vías Verdes**

LA CAMPAÑA DE PROMOCIÓN E IMPULSO DE LAS VÍAS VERDES QUE FEVE ESTÁ LLEVANDO A CABO SUPONE UNA APUESTA POR LA REUTILIZACIÓN DE LOS TRAMOS FERROVIARIOS QUE HAN CAÍDO EN DESUSO Y LA CONSAGRACIÓN DEL FERROCARRIL COMO ESLABÓN PRINCIPAL DE UNA CADENA ECOLÓGICA QUE COMIENZA CON LA RECUPERACIÓN PARA EL TRANSPORTE NO MOTORIZADO DE LAS VÍAS ABANDONADAS Y CONTINÚA CON EL USO DE LAS LÍNEAS Y ESTACIONES EN SERVICIO COMO MODO IDÓNEO PARA ACCEDER A ESTA NUEVA FÓRMULA DE PRACTICAR EL ECOTURISMO.

Feve ha dado un paso más en cuanto al desarrollo del ecoturismo mediante el uso del ferrocarril y ha lanzado una campaña promocional que consiste en la instalación de vallas con carteles informativos en cada una de las nueve Vías Verdes accesibles desde sus estaciones y apeaderos. El objetivo de estos carteles es explicar a los viajeros las características de los recorridos adyacentes que pueden realizar tras bajarse del tren. Se trata de itinerarios no motorizados, ideados para el disfrute de paseantes, ciclistas o patinadores. Las personas con movilidad reducida, los ancianos y los niños, se benefician de forma especial de estas infraestructuras, ya que son accesibles en tren, seguras y fáciles de recorrer. Están diseñadas para que cualquier usuario pueda disfrutar del ocio y del deporte al aire libre, sin limitaciones de edad o capacidad física. Por otra

VIAS VERDES Estación de OVIEDO

Vía Verde de Fuso

Esta vía verde que sigue los pasos del ferrocarril Vasco Asturiano es una atractiva y accesible alternativa para recorrer el entorno que rodea a la capital del Principado y un trampolín de escape a la abrigada naturaleza asturiana. La Vía Verde de Fuso aranca en el extremo occidental del Parque de Invierno de Oviedo, situado en la parte sur del casco urbano. Esta magnífica vía verde de 8 km recuperada por la Sociedad Ciudad Verde de Oviedo nos regala el paso por varios túneles iluminados, un imponente viaducto y la posibilidad de hacer una parada en la estación de La Marijoya (km. 2,5) rehabilitada como aula de naturaleza. Al final del paseo junto a la imponente Peña Avela, la ruta concluye en la estación de Feve de Fuso La Reina, actualmente sin servicio de viajeros. Sin embargo podemos optar por continuar por la senda verde que nos lleva hasta Trubaca, localidad con estación de tren de Feve desde donde regresar a Oviedo en tren, o embarcarse en la afamada Vía Verde de la Senda del Oza.

Las Vías Verdes son antiguos trazados de ferrocarril en desuso reutilizados como itinerarios no motorizados para ser recorridos a pie, en bicicleta y accesibles a personas con movilidad reducida. En España existen más de 1.800 km de estas antiguas líneas y esta cifra crece día a día gracias a las inversiones de muchas instituciones. La Fundación de las Ferrocarriles Españoles coordina a nivel nacional el Programa Vías Verdes. Feve pone a disposición el uso de los terrenos de los antiguos ferrocarriles de vía estrecha, y promueve el acceso a las Vías Verdes de la manera más sostenible en tren.

Acceso desde la estación:
La calle Uta, corazón del ensanche ovietense, junto con la calle Calvo Sotelo, nos conducen en un recorrido de apenas kilómetro y medio hasta el Parque de Invierno, punto donde comienza esta Vía Verde.

Más información:
www.viasverdes.com Tel: 902.300.202
www.oviedo.es Tel: 984.066.060
www.feve.es Tel: 985.284.412
Guía de Vías Verdes (es) Anaya, Vol. III
www.viasverdes.com
Teléfono de emergencia 112

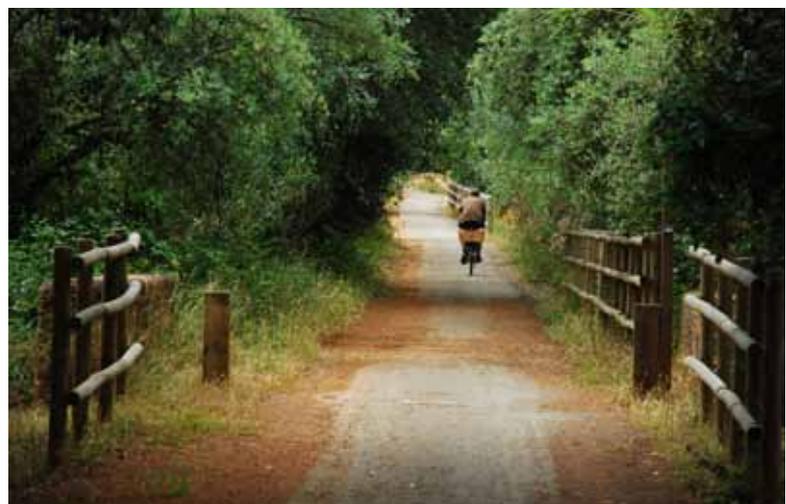
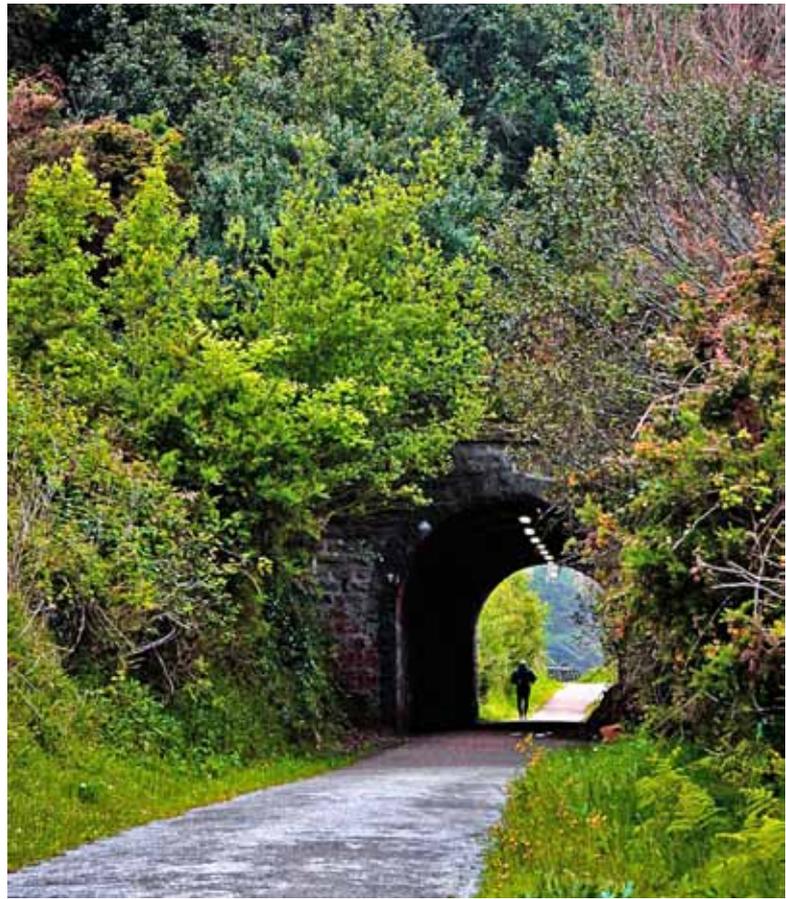
parte, representan un claro apoyo al uso generalizado de la bicicleta, ya que Feve permite su transporte en los trenes, consolidando de esta forma la combinación del tren y la bicicleta como la alternativa más cómoda y sostenible para quienes deseen disfrutar de estas rutas sin recurrir a la carretera.

Dentro de esta misma campaña se han llevado a cabo otras acciones, como la edición de un vídeo promocional para su proyección en ferias, congresos y seminarios, la ubicación en la web de Feve (www.feve.es) de un enlace permanente y destacado a modo de puerta de acceso a todo un mundo de propuestas, sugerencias, e información detallada de todas y cada de las Vías Verdes y todo el cosmos que las rodea, y la publicación de una guía con los 17 itinerarios que discurren sobre antiguo suelo ferroviario de ancho métrico. Las 17 Vías Verdes disponibles en la actualidad suman en total 350 kilómetros de trayectos cicloturistas y senderistas repartidos por Asturias, Cantabria, Castilla y León, Euskadi, La Rioja, Cataluña, Comunidad Valenciana y Andalucía.

La mayor parte de estas rutas se encuentran en territorio asturiano y poseen un gran atractivo paisajístico, como se puede comprobar visitando la Senda del Oso, la Vía Verde de Fuso, la de La Camocha o los antiguos trazados del ferrocarril de Mieres; pero también es posible recorrerlas y disfrutarlas en Cantabria, León, Valladolid, La Rioja, Álava, Navarra, Girona, Valencia, Alicante y Huelva.

Las Vías Verdes tienen unas señas de identidad homogéneas que permiten distinguirlas por su origen ferroviario e identificarlas como recurso turístico novedoso y de calidad. Su creación conlleva la participación del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, Comunidades Autónomas, Diputaciones y Ayuntamientos, y también implica a colectivos y agrupaciones locales. En este momento, existen ya más de 1.800 kilómetros de Vías Verdes, procedentes de todos los anchos de vía, repartidos por toda nuestra geografía.

Desde 1993, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles se encarga de la coordinación del Programa



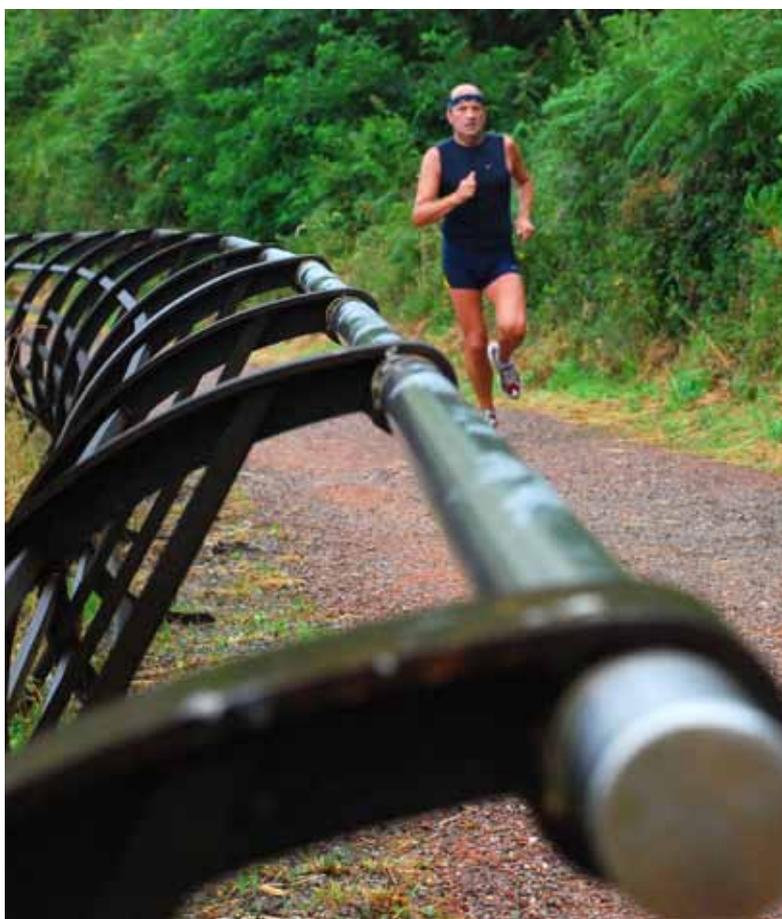


de Vías Verdes en colaboración con Feve, ADIF y Renfe Operadora. Feve mantiene un convenio con esta entidad, vigente durante los años 2010 y 2011, mediante el que la empresa se surte de contenidos relativos a las Vías Verdes destinados tanto a la revista Raíles como a la web.

La estrecha colaboración entre Feve y la FFE se traduce, en último término, en ofrecer al viajero una manera sostenible de acceder a la naturaleza que, gracias a la combinación del tren y de las Vías Verdes, puede realizarse sin contaminar y sin provocar impactos negativos en el entorno natural. Sin duda,

una importante contribución a la recuperación del patrimonio ferroviario y al desarrollo sostenible de nuestra sociedad.

Las Vías Verdes representan el aspecto más saludable, amable y sostenible del ferrocarril. Constituyen además un patrimonio de gran valor histórico y cultural que ha sido rescatado del olvido y salvado de la desaparición cuando estos antiguos caminos de hierro comienzan a acondicionarse para ser recorridos por cicloturistas y caminantes, atendiendo así a las demandas de una sociedad cada vez más comprometida con la sostenibilidad del entorno.



Las Vías Verdes que Feve promueve con esta campaña son consecuencia de la adaptación a los nuevos tiempos de muchas líneas ferroviarias de ancho métrico que se desperdigaban por todo el país. El origen de la mayoría de estos trazados, por fin reutilizados y puestos a disposición de la ciudadanía como parte de un patrimonio público que debemos proteger, se remonta a finales del siglo XIX, cuando las redes de ferrocarriles de vía estrecha surgen como solución más adecuada al próspero e incipiente transporte de mercancías, ya que los costes de la construcción y mantenimiento de la vía métrica eran mucho más baratos que los que planteaban otros anchos de vía. Además, este tipo de red se adaptaba mejor a las características geográficas y económicas de las zonas que vertebraba, salvando dificultades orográficas y haciendo posible el transporte de viajeros y mercancías que impulsaban el desarrollo económico en plena revolución industrial.

Como consecuencia del valor patrimonial que suponen para el Estado las Vías Verdes, Fábrica Nacional de Moneda y Timbre ha resuelto la emisión de una serie de sellos de Correos denominada «Vías Verdes.-2011» que se pondrá en circulación el 13 de junio con una tirada de 300.000 ejemplares y un valor postal de 0,35 euros. ■

TEXTO Mónica Rodríguez |

FOTOS Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Feve

MAPAS Fundación de los Ferrocarriles Españoles

AVANZAMOS EN SOLUCIONES FERROVIARIAS

Bogie

Diseño y fabricación
bogie Y25 Fenit.
20 tm/eje



Locomotora 1900

Reforma del sistema de
refrigeración del grupo
tractor.



Tolvas

Diseño e implantación
de bocas de descarga.
Reforma del circuito
integral de freno y
saneamiento integral
de chapa



Plataforma

Desarrollo y
fabricación de vagón
polivalente de
20 toneladas/eje y
100 km/h



fenit RAIL

INNOVANDO
DESDE ASTURIAS

www.fenitrail.es
fenit@fenitrail.es
C/ Carmen nº 21, 1º
33206 Gijón · Asturias · España



Vía Verde del *Pas*: *un* atractivo *paseo* de la montaña *al* mar

LA VÍA VERDE DEL PAS EN CANTABRIA, RECUPERA LA DESAPARECIDA LÍNEA FERROVIARIA DE FEVE ENTRE ASTILLERO Y ONTANEDA, UN TRAZADO QUE SE INAUGURÓ EN 1902, COMO LA FASE INICIAL DE UN GRAN PROYECTO FERROVIARIO QUE PRETENDÍA COMUNICAR LA MESETA CENTRAL CON SANTANDER. PERO COMO EN OTRAS MUCHAS OCASIONES, LAS POTENTES OBRAS DE UN FERROCARRIL DE VÍA ANCHA HICIERON OLVIDAR ESTOS PLANES HASTA QUE, CONDICIONADO TAMBIÉN POR LOS MALOS RESULTADOS ECONÓMICOS ESTA LÍNEA, FUE CERRADA EN DOS FASES: DE ONTANEDA A LA CUEVA EN 1972 Y DE LA CUEVA A ASTILLERO EN 1976.

Este antiguo trazado ferroviario fue recuperado a partir de 1995 como la conocida Vía Verde del Pas, gracias -entre otros- al Ministerio de Medio Ambiente. Se trata de 34 kilómetros que discurren en paralelo al río Pas pasando por distintas aldeas como Santiurde, Puente Viesgo,

Penilla u Obregón entre otros, con atractivos turísticos y arquitectónicos. El recorrido propuesto parte de Ontaneda para discurrir en un suave descenso a orillas del mar y terminar en Astillero, a sólo 7 Km de la ciudad de Santander. No obstante y como dato importante cabe destacar que se puede llegar



en alguno de los trenes de Feve hasta la estación de Astillero y desde aquí iniciar la ruta. – eso sí, en sentido ascendente- recorriendo este hermoso valle pasiego.

Pero al hacer nuestro recorrido hay que tener en cuenta dos tramos claramente diferenciados: el primero discurre entre Ontaneda y San Vicente y el segundo entre las poblaciones de Astillero y Obregón. En ambos tramos, nos encontraremos con buen firme, señalización, áreas de descanso, cerrados al tráfico de automóviles... No obstante entre estas dos rutas existen algunos tramos (a la altura de Puente Viesgo, Sarón y La Penilla) que han sido acondicionados para el paso en bicicleta o a pie pero que no tienen señalización específica.

La Vía Verde arranca en la antigua estación de Ontaneda, hoy convertida en Oficina de Turismo, en pleno casco urbano, aunque enseguida nos encontramos con un tramo exclusivo para vehículos sin motor hasta la localidad de San Vicente de Toranzo. En este punto existe la posibilidad de volver a Ontaneda, por el ramal conocido como “Circuito de Ontaneda”, o seguir nuestro camino hacia el mar cruzando el primer elemento a destacar de esta vía verde, un puente de hierro sobre el río Pas. Al otro lado continúa el tramo asfaltado hasta llegar al apeadero de San Martín y más adelante el pueblo de Santiurde, ya en el kilómetro 6 de nuestro recorrido.

PARQUE DE CABÁRCENO

El Parque de la Naturaleza de Cabárceno acoge a un centenar de especies animales de los cinco continentes en régimen de semilibertad, que se distribuyen en recintos de grandes superficies donde coexisten una o varias especies. Salvo la alimentación que se les facilita, el resto de las actividades están marcadas por su casi total libertad e instinto. Prácticamente todos ellos desencadenan peleas y luchas en época de celo por el control de las hembras y desde luego, salvo el instinto de supervivencia, el resto de sus sentidos son tan salvajes como en su hábitat natural.

En la actualidad por su enorme calidad, las instalaciones del Parque de la Naturaleza de Cabárceno están entre las mejor valoradas por los organismos que vigilan las condiciones de vida de los animales.

El Parque de la Naturaleza de Cabárceno es un lugar ideal para pasar el día en familia ya que dispone de numerosas zonas de recreo, merenderos, miradores, rutas botánicas, cafeterías, restaurantes, parque infantil... Y sin duda, resulta todo un lujo poder llegar hasta este estupendo enclave a través de la Vía Verde del Pas.



INFORMACIÓN PRÁCTICA

Localización:	Entre Obregón y Puente Viesgo. CANTABRIA
Longitud:	34 km.
Usuarios:	Ciclistas, senderistas, personas a caballo, personas con movilidad reducida. Apta Sarón - Puente Viesgo (15 Kms).
Tipo de firme:	Asfalto: 26 kms. Tierra compactada: 8 Kms
Medio Natural:	Parque Natural de Peña Cabarga, LIC del río Pas. Praderías pasiegas, bosques caducifolios, bosques de ribera.
Patrimonio cultural:	Balnearios de Alceda y Puente Viesgo. Cuevas prehistóricas de Puente Viesgo. Arquitectura civil (Torre de El Soto). colegiata de Casatañeda, Palacio de Gándara, Conjunto Histórico-artístico de Alceda-Ontaneda, Palacio de Fuentes Pila.
Infraestructura:	Plataforma con pequeños cortes. 2 puentes metálicos.
Cómo llegar:	Astillero: Feve línea Santander-Bilbao. Obregón-Sarón-Casatañeda: Autobús Empresa CABUS/Turytrans. Ontaneda-Santiurde-Puente Viesgo: Autobús Empresa Continental Auto.
Conexiones:	Santander: 12 Kms hasta El Astillero. Bilbao: 110 Kms hasta El Astillero. Oviedo: 200 Kms hasta El Astillero.
Cartografía	Mapa Militar de España. Escala 1:50.000, Hojas 34, 35, 58 y 59.
Más información:	www.viasverdes.com

En Santiurde pasaremos junto a un impresionante acueducto y continuaremos en paralelo a la carretera hasta la localidad de Soto. Aquí encontramos dos cortes en el trazado; el primero transcurre por las calles del pueblo hasta llegar, en el km 9, a la Estación de Soto. Tras ella, nos encontraremos el segundo corte, que nos lleva durante 300 m por la carretera de Penilla. Tras menos de un kilómetro llegamos de nuevo a la Vía Verde acondicionada.

La ruta se dirige ahora hacia Penilla. Tras esta localidad, la vía baja hacia la orilla del río en otro tramo que se ha recuperado para el paseo. En esta misma zona merece la pena pararse a contemplar el viejo lavadero situado a la orilla de la vía que además se ha

acondicionado para que los más pequeños puedan jugar y los mayores descansar.

En el kilómetro 12 se encuentra la estación de Puente Viesgo, hoy convertida en Museo de la Prehistoria, aunque todavía se conserva su edificio de viajeros y su reloj de andén. Los dos siguientes kilómetros vuelven a discurrir por carretera hasta llegar al río Pisuëña que se cruza por un puente de hormigón para atravesar la carretera N-634, este es un tramo muy peligroso hasta llegar a Pomaluengo (Km17).

De nuevo a la Vía Verde, llegamos al siguiente pueblo, La Penilla para continuar por una zona verde que paulatinamente se angosta entre la carretera y el río Pisuëña hasta llegar a La Encina por una senda arbolada que pasa junto al antiguo molino Torrentero o de La Campanilla.

La llegada a la localidad de Sarón (km 23) supone, por ahora, el fin de este tramo peatonal. El paso del valle del Pisuëña hacia el norte hay que hacerlo por una carretera, siguiendo las indicaciones que conducen hacia Obregón, Santander o Cabárceno. Dejaremos la carretera definitivamente en el desvío por el que se accede al Parque de Cabárceno, justo en la casilla de información del Parque, se inicia el tramo de la Vía Verde Astillero-Obregón desde la que se recorren 6,3 km de descenso hacia el mar. La ruta pasa junto a la recuperada estación de La Concha (km 29) y llega finalmente a la ría de Solla, en la bahía de Santander, que se cruza por un puente metálico hasta llegar al final del recorrido en Astillero, localidad que cuenta con estación de ferrocarril de Feve. ■

TEXTO | FOTOS | MAPA Fundación de los Ferrocarriles Españoles



La FFE inicia el estudio *para la* recuperación como *Vía Verde* de un antiguo ferrocarril de Feve: El llamado “*Tren Burra*”

El pasado 29 de abril el director gerente de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles firmó en la sede de la Diputación de Valladolid el contrato para la prestación de servicios de asistencia técnica para la redacción del “Estudio de Factibilidad del acondicionamiento como Vía Verde de los trazados ferroviarios en desuso de la Compañía de los Ferrocarriles Secundarios de Castilla que constituían el denominado “Tren Burra”, en la provincia de Valladolid”.

Este estudio adjudicado por la administración provincial de Valladolid a la FFE tras un procedimiento negociado sin publicidad tiene por objeto el estudio de dos trazados ferroviarios en desuso de Feve y el análisis de su viabilidad como vía verde en la provincia de Valladolid:

- Línea de Valladolid a Medina de Rioseco: Términos municipales de Valladolid, Zaratán, Villanubla, La

Mudarra, Valverde de Campos y Medina de Rioseco (Longitud 38,7 Km).

-Línea de Medina de Rioseco a Palanquines (León): Términos municipales de Medina de Rioseco, Palazuelo de Vedija, Villamuriel de Campos, Barcial de la Loma y Roales de Campos (longitud 25 Km).

El objetivo esencial del Estudio de Factibilidad es analizar la conveniencia y viabilidad de desarrollar una Vía Verde sobre estos recorridos, logrando la máxima implicación y consenso a nivel local en su diseño.

Cabe recordar que sobre estos ferrocarriles que en tiempos pasados surcaron Castilla hay tres tramos ya recuperados como vía verde. Se trata de la Vía Verde de Tierra de Campos (Valladolid), la Vía Verde del Esla (León), y las más recientes actuaciones de recuperación como vía verde en el municipio vallisoletano de Zaratán. ■

La Vía Verde de Denia (Alicante) ya es *una realidad*

Denia estrena Vía Verde para el disfrute de residentes y turistas que disponen de una nueva alternativa de ocio y tiempo libre.

Un nuevo tramo de la antigua línea de ferrocarril de Feve que unía la localidad alicantina de Denia con la valenciana de Carcaixent se ha convertido en una nueva vía verde de casi 6 kilómetros de longitud. Las obras de acondicionamiento han sido promovidas por el Ayuntamiento de Denia y dirigidas y financiadas por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, con un importe de 1.183.652 euros. Cabe recordar que sobre esta antigua línea de ferrocarril existe otra vía verde, la Vía Verde de La Safor que discurre entre Gandía y Oliva, recuperada también por el Ministerio hace ya bastantes años.

Las principales actuaciones han consistido en el acondicionamiento de una plataforma de 3,5 metros de ancho, apta para ciclistas y caminantes. También

se han instalado tres pasarelas de madera para pasar sobre varios barrancos y se ha construido un puente metálico de 18 metros de longitud sobre el río Alberca. Por otro lado, a lo largo del itinerario se han adecuado tres áreas de descanso dotadas de arbolado, aparca bicis, bancos, mesas y papeleras para que los usuarios puedan disfrutar de esta vía verde a la vez que se mantiene en perfecto estado de limpieza el entorno. Otra de las actuaciones ha consistido en la recuperación del apeadero de Palmar.

Por último, se han plantado más de 700 árboles y arbustos, dotando a dichas plantación de un sistema de riego por goteo cuya alimentación eléctrica se genera a través de placas solares. El paisaje agrícola de naranjales, pequeñas masías, y el Parque Natural del Montgó como telón de fondo son algunos de los atractivos de esta nueva vía verde.

¡Próximamente dedicaremos un reportaje a esta nueva Vía Verde de Denia! ■



grandes proyectos, nuevas fronteras

En Ineco la calidad, la innovación, la tecnología y el talento se unen para desarrollar grandes proyectos que contribuyen a la proyección internacional de la tecnología española.

ineco

Referente en ingeniería y consultoría de transporte

Aeronáutico · Ferroviario · Transporte urbano · Carreteras
Visítanos en www.ineco.es



Embalse de Heras.

Somos Medio Cudeyo

MEDIO CUDEYO ES UN MUNICIPIO DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANTABRIA, EMPLAZADO EN EL ARCO SUR DE LA BAHÍA DE SANTANDER, CON UNA EXTENSIÓN DE 26,8 KM² CUENTA UNA POBLACIÓN DE 7.717 HABITANTES, DIEZ LOCALIDADES QUE CONFORMAN EL TERRITORIO, ÁNAZ, CECEÑAS, HERAS, HERMOSA, SANTIAGO DE CUDEYO, SAN SALVADOR, SAN VITORES, SOBREMАЗAS, SOLARES Y VALDECILLA, CAPITAL DEL MUNICIPIO.

Medio Cudeyo es un municipio de la Comunidad Autónoma de Cantabria, emplazado en el Arco Sur de la bahía de Santander, con una extensión de 26,8km² cuenta una población de 7.717 habitantes, diez localidades que conforman el territorio, Ánaz, Ceceñas, Heras, Hermosa, Santiago de Cudeyo, San Salvador, San Vitores, Sobremazas, Solares y Valdecilla, capital del municipio.

Medio Cudeyo cuenta con un rico patrimonio cultural que ofrece recursos de enorme riqueza como el pueblo de Hermosa, en el que se dan la mano paisaje natural y arquitectura civil. El municipio posee edificios catalogados como Bienes de Interés Cultural (BIC), Casa Solariega de los Cueto, Palacio de los Marqueses de Valbuena y el Yacimiento Alto-Medieval de Pico Castillo, Bienes de Interés Local (BIL) como la Finca Marqués de Valdecilla y Bienes Inventariados (BI), como Villa Arras y la Casa Natal del Marqués de Valdecilla.

En el municipio se está desarrollando un Plan de Dinamización de Producto Turístico, iniciativa que nace en el año 2008, con el objetivo de convertir Medio Cudeyo en un destino turístico diferenciado, de calidad y perdurable en el tiempo, motor para el desarrollo económico y social del territorio, desde un enfoque de turismo sostenible, que repercutirá en el nivel de vida de nuestros vecinos.

La filosofía de este plan se materializa en el eslogan “Somos agua, somos tierra, somos historia, somos lo que quieras ver” en definitiva Somos Medio Cudeyo.

Somos Agua, nuestro mayor tesoro, porque poseemos una de las villas termales con más tradición

de España. El esplendor y auge experimentado en Solares durante el siglo XIX se revitaliza en nuestros días para ofrecer a quienes nos visiten la posibilidad de disfrutar de una estancia inolvidable.

Somos Tierra, nuestro apoyo más firme, porque Medio Cudeyo goza de hermosos paisajes y bellos rincones en los que se puede disfrutar de agradables paseos y encontrar la hospitalidad tradicional de las gentes de esta tierra. Todo ello unido al reconocido prestigio de su gastronomía.

Somos Historia, nuestro incesante volver a empezar, porque atesoramos un rico patrimonio cultural, desde yacimientos prehistóricos hasta casonas y palacios blasonados de los siglos XVIII y XIX, vestigios de un ayer más reciente cargado de aristocracia e hidalguía. Cuna de hombres ilustres como Don Ramón Pelayo de la Torriente, Marqués de Valdecilla, destacado benefactor y filántropo.

Somos lo que quieras ver, nuestro pasado, presente y futuro, porque tenemos muchos encantos por descubrir desde la Cámara Oscura y por sentir en el Centro Cultural Ramón Pelayo, referente de toda la comarca de Trasmiera.

Para conseguir que este *Somos* se convierta en una eficaz estrategia de comunicación y dote de valor añadido a Medio Cudeyo como destino turístico, hemos apostado por un turismo de salud, de naturaleza, cultural, en definitiva un turismo integrado, y así hacer partícipes a todos de nuestros atractivos. ■

Ayuntamiento de Medio Cudeyo
www.ayto-mediocudeyo.es
www.turismomediocudeyo.es



Santa Mª de Cudeyo, Valdecilla.



Cámara Oscura Peña Cabarga.



Centro Cívico Ramón Pelayo.



Lujo a todo *tren*

ARTE Y NATURALEZA. PAISAJE Y GASTRONOMÍA. HISTORIAS Y LEYENDAS. TENTACIÓN EN GRADO MÁXIMO PARA LOS SENTIDOS. Y EL TREN, EL TRASCANTÁBRICO GRAN LUJO, COMO FIEL GUARDIÁN DE AQUELLA FORMA DE VIAJAR EN LA QUE EL TRAYECTO ERA TAN IMPORTANTE O MÁS QUE EL DESTINO. ES EL FLAMANTE TREN TURÍSTICO DE FEVE QUE INAUGURÓ LA TEMPORADA 2011 EL PASADO 14 DE MAYO.

Descorchó una botella de Moët & Chandon frente al soberbio ventanal del salón panorámico. Quiso hacerlo él personalmente, y no los en todo momento amables y atentos camareros, para disfrutar plenamente del placentero efecto visual que creaba la intersección entre las burbujas ascendentes y los rayos de luz cantábrica después de rebotar en las colosales montañas asturianas.

El tren, El Transcantábrico Gran Lujo, atravesaba majestuoso en ese momento la playa de San Antolín, circulando casi a ras del arenal. Atrás habíamos quedado Llanes donde su espectacular Mirador de

San Pedro había sido testigo del gozoso agotamiento ganado a pulso horas antes durante las excursiones a Santo Toribio de Liébana y a Potes, y completado en este enclave montañoso de Cantabria con el pan-taguélico almuerzo a base de cocido lebaniego, lechazo con patatas, y un exquisito postre de pura alquimia de los excelentes quesos cántabros. Un sobreesfuerzo que al retornar al tren, previa siesta en el autocar con el que atravesaron el Desfiladero de la Hermida, trató adecuadamente en la sauna de su suite (la suite Imperial en este caso). Una envidiable recomposición que remató, ya acicalado, con el burbujeo del champán camino de la siguiente estación: Arriondas.



Paladeando la segunda copa dejó jugar un ratito a los ya muchos recuerdos de un viaje fastuoso que casi no había hecho más que empezar. Volvió a verse, tres días atrás, en la recepción del rimbombante hotel donostiarra María Cristina donde tuvo el primer contacto con sus compañeros de viaje, y donde un rato después empezó a congeniar ya del todo con ellos durante el almuerzo y tras la visita a San Sebastián. Sintió de nuevo la emocionante punzada que deleitó sus sentidos al tener el primer contacto con El Transcantábrico Gran Lujo en la centenaria estación bilbaína de La Concordia: aquellos imponentes 250 metros de tren; la tremendamente evocadora decoración de azul petróleo y blanco marfil por fuera, y por dentro de puro glamour belle époque amalgamado con una en absoluto cargante modernidad; las catorce acogedoras suites, pequeñas pero grandiosas, equipadas en lujo hasta el último detalle (cama matrimonial, sofá cama, pequeño salón, sauna, hidromasaje, dos televisores, video, consola de juegos, equipo de música, ordenador con conexión gratuita a internet, teléfono inalámbrico, doble climatización, minibar...); los cuatro coches-salón (salón comedor, salón de té, salón panorámico, salón pub) donde cada uno de sus detalles destilaban esencia de placer... Y rememoró también, con milimétrica precisión, el primer traqueo y la primera rodadura camino de Balmaseda,



surcando las Encartaciones rumbo a Las Merindades burgalesas donde les acunó la primera de las siete lunas incluidas en el viaje.

Europa invierte en Feve

La Unión Europea ha destinado a Feve 78,8 millones de euros en Fondos Feder para el período 2000-2013.

Con estas aportaciones la Unión Europea contribuye a equilibrar el nivel de desarrollo de las infraestructuras de las distintas regiones del continente, proporcionando así a sus ciudadanos un entorno de igualdad de oportunidades.

Telecomunicaciones, innovaciones tecnológicas, instalaciones de seguridad, telemando de subestaciones eléctricas, etc. son algunos de los capítulos en los que los Fondos Feder han contribuido a conseguir un ferrocarril más eficiente, productivo y sostenible.

Europa apuesta por Feve.



UNIÓN EUROPEA
FONDO EUROPEO DE DESARROLLO REGIONAL
"Una manera de hacer Europa"



**GOBIERNO
DE ESPAÑA**

**MINISTERIO
DE FOMENTO**



El desembarco en su mesa de un platillo de exquisito jamón y sabroso queso le devolvió a la realidad. Paula, atentísima cada minuto al igual que el resto de la tripulación, se interesó sutilmente por sus evocaciones cuando estas se disponían a reconstruir el primer almuerzo a bordo del tren camino de Santander después de la visita al artístico pulmón que oxigena de cultura y modernidad la ría bilbaína: el Guggenheim. Apenas pudo bisbisear: volvía a ser esclavo del cielo de su paladar por culpa del magnífico chef del tren Ramón Celorio que les sirvió, entre Bilbao y Santander, un soberbio menú: crema de calabacín con huevas de trucha, queso de Gamoneu y anchoa; ensalada de ventresca y pimientos morrones con pistachos y verduras; carrillada de cerdo ibérico con puré de patata trufado; y crema de queso de Los Bellos con compota de manzana. Definitivamente entró en estado de trance, a punto literalmente de levitar.



Volvió en sí al compás del contagioso ritmo de la Banda de Gaites Llacín cuyo tema Xideces mecía al pasaje cerca ya de Arriondas donde cenarían y en cuya estación pasarían la noche, los viajeros y el tren. Se sirvió la última copa firmemente decidido a no dejarse embaucar ni una sola vez más por aquella galerna de evocaciones de un crucero que todavía ni siquiera había llegado a su ecuador. Fue imposible. En cuanto se descuidó un instante, una ola de memoria le devolvió a la empedrada Santillana del Mar y sus mil leyendas (donde además hubo otro almuerzo tremebundo en el señorial Parador Gil Blas), pasando previamente por el Museo y la NeoCueva de Altamira donde se recrea y traduce aquel milenario origen de casi todo, cuyos protagonistas, mientras inventaban el comic sobre la roca de la gruta, degustaban exquisitas ostras que arrancaban al Cantábrico con sus manos, según explicaron ufanos los guías altamiranos.

“Buenas tardes. Estamos a punto de llegar a Arriondas”... La voz de Ana cruzó de lado a lado, cual

centella, el cuarto de kilómetro de tren. El respingo que dio tuvo casi la misma intensidad y energía que aquellas palabras, y tal que si hubiera recibido un calambrazo se bajó, ahora sí, del tiovivo de recuerdos y cerrando su cuaderno de viaje se encaminó hacia su suite “imperial” para acicalarse nuevamente y afrontar una nueva luna ferroviaria entre Arriondas y El Transcantábrico Gran Lujo. Aún le quedaba mucho por anotar y por soñar y por visitar y por degustar: los caprichos que la naturaleza tatuó en Covadonga o en la playa de las Catedrales; la explosiva vitalidad de la radiante Gijón o la coqueta y prerrománica ciudad de Oviedo; el constante abrazo al indomable verdor cantábrico y a la imponente majestuosidad de Picos de Europa; las poderosas bocanadas del fiero Atlántico en Viveiro o en Ferrol; y, al final del recorrido, el estallido de espiritualidad frente al Obradoiro, irremediablemente secuestrados por Santiago en Compostela. ■

TEXTO JMMDP | FOTOS Pablo Requejo/Feve

Trenes de *época* llenan de turistas la red *métrica* de Feve

LOS TRENES TURÍSTICOS CIRCULAN TODAS LAS ESTACIONES DEL AÑO; LA PRUEBA ES QUE FEVE OFRECE VIAJES A LA CARTA PARA GRUPOS, QUE ABARCAN DE ENERO A DICIEMBRE. NO SON, POR TANTO, FRUTOS DE TEMPORADA QUE CADUQUEN SEGÚN EL MES QUE EXHIBA LA HOJA DEL CALENDARIO. SIN EMBARGO, CUANDO LA PRIMAVERA ARRIBA, ARRANCAN AL UNÍSONO LOS MOTORES QUE GENERAN ENERGÍA SUFICIENTE PARA DISFRUTAR DE UN TIEMPO LIBRE CON TANTAS HORAS DE LUZ. DE AHÍ QUE LOS TRENES QUE HIBERNARON EN TALLERES O SALIERON POCO DURANTE LOS MESES DE INVIERNO, DESEMPOLVEN INTERIORES Y CARROCERÍA PARA ACOGER A EXCURSIONISTAS DE UN DÍA Y AMANTES DEL FERROCARRIL CON SOLERA.

Mayo ha dado el pistoletazo de salida para salpicar la primavera y el verano de fechas con salidas regulares del parque que agrupa convoyes destinados al turismo. Transcantábricos y Expreso de la Robla aparte, la red de vía estrecha se llena de trenes con nombres tan sugerentes como; El Histórico, El Estrella del Cantábrico o El Costa Verde. Vehículos, todos ellos, acondicionados para transportar viajeros a bordo de convoyes de época con las comodidades y tecnología propias del siglo XXI.

Cualquiera de estos trenes puede ser alquilado para pequeños grupos desde 35 hasta 514 personas, máxima capacidad que se logra uniendo varias composiciones. Feve ofrece presupuestos sin compromiso que sorprenden a todo aquél que lo solicita, tanto por el precio como por el encanto de los viajes que no habría manera de conseguir en ningún otro medio de transporte.

La empresa ferroviaria acumula experiencia en viajes hechos a medida. Y es que muchos de los clientes que algún día viajaron en los trenes turísticos regulares, repiten eligiendo un programa a la carta, confeccionado para ellos en exclusiva. La estadística así lo confirma.



Interior de El Histórico en una imagen actual.

SALIDAS REGULARES

La temporada regular arrancó en Bizkaia el 1 de mayo con el convoy denominado El Histórico. En 2011 serán dos las excursiones que se realizarán partiendo de la estación de La Concordia: **El itinerario turístico de la Historia y el de las Marismas.**

Como en años anteriores, partirán los fines de semana de mayo y junio, reiniciando la última quincena de septiembre y primera de octubre las excursiones programadas hacia Espinosa de los Monteros cada sábado y lugares de Cantabria los domingos.

El Histórico circulara por vías cántabras los fines de semana de julio, agosto y primera quincena de septiembre. Meses estivales que incrementan la demanda de este tipo de viajes con salida desde Santander. **El itinerario del Soplao** y el del Marqués repiten excursiones y parajes del año anterior para satisfacer a quienes no pudieron disfrutarlos en la edición 2010.

También durante los fines de semana de julio y agosto, el Tren Costa Verde (cómodo tren para

EL HISTÓRICO

Actualmente, el primer coche de la composición es el tren de época más antiguo que circula por la red de Feve. Fue construido por Carde y Escoriaza en 1928. Desde su inauguración, se utilizó para trasladar a las autoridades de la época hasta que estalló la guerra civil. Más tarde sólo se volvió a emplear en dos ocasiones: la primera durante la inauguración del tramo Pedernales-Bermeo y la segunda en la inauguración de la electrificación Amorebieta-Bermeo.

El coche se compone de una sala de juntas, una sala de descanso, servicio de bar, baño y una pequeña cocina. Hay dos áreas netamente diferenciadas: una noble enfocada a reuniones, y un área de servicios. De esta forma se consigue el espacio ideal para pequeños grupos que pretendan un ambiente apropiado para realizar recorridos turísticos. Desde el año 1997 que se restaura, se utiliza para el turismo.

Javier Suso, estudioso del Ferrocarril Vasco-Navarro, por mediación de Juan José Olaizola, Director del Museo Vasco del Ferrocarril, pusieron al tanto a Feve de la existencia de fotografías del tren en su primera época. Reproducimos las imágenes cedidas por el Archivo del Territorio Histórico de Álava y que consideramos una joya documental. Gracias a quienes habéis hecho posible publicar las fotografías en la revista *Railes*.



Archivo del Territorio Histórico de Álava-Schommer.



Tren Costa Verde.



El Tren Estrella del Cantábrico ha sido recientemente adaptado para personas de movilidad reducida.

largos recorridos, climatizado y con servicio de bar que puede realizar excursiones de hasta 290 personas) recorre el trayecto comprendido entre León y Cistierna en el **itinerario de la Montaña Leonesa**.

El tren Estrella del Cantábrico, adaptado recientemente para personas de movilidad reducida y con coches para 120 personas que datan de los años 60, recorrerá el **itinerario de la Biosfera y el de la Santina**. Dos excursiones de día completo con salidas

desde Gijón los sábados y domingos desde el 18 de junio hasta el último fin de semana de septiembre.

En todos ellos, la tarifa, cuyo coste es de 59 euros por persona y 29 euros para los menores de 14 años, incluye, además del viaje y la visita a los lugares de interés y centros de interpretación de los respectivos recorridos, la comida en un restaurante de la zona. ■

TEXTO Verónica Portell | FOTOS Feve/ Archivo Diputación Foral de Álava



La llanura *mache*ga: *una ancha* tierra sin trenes pequeños (II)

UNA VEZ CONSTRUIDAS LAS PRINCIPALES LÍNEAS FÉRREAS DE ESPAÑA, DESDE FINES DEL SIGLO XIX, COMENZÓ A TENDERSE UNA RED DE VÍA ESTRECHA CON EL OBJETO DE DESARROLLAR LAS POTENCIALIDADES DE CADA REGIÓN. SU ESTABLECIMIENTO FUE DESIGUAL. LOS TERRITORIOS DENSAMENTE POBLADOS Y CON RIQUEZAS NATURALES EXTENDIERON UNA MALLA COMPLEMENTARIA QUE ATENDIÓ SUS NECESIDADES DE TRANSPORTE. POR CONTRARIO, EN CASTILLA-LA MANCHA SUS PROVINCIAS NO ERAN PROPICIAS PARA LOS FERROCARRILES DE VÍA ESTRECHA.

Nuestro segundo ferrocarril fue gestado en Quintanar de la Orden. Una importante localidad toledana emplazada en la carretera de Alicante que, al ser excluida del trazado del ferrocarril del Mediterráneo, perdió buena parte de su poder comercial. El caso de Quintanar es un excelente ejemplo de cómo la falta de medios de transporte implicó una especialización industrial, porque mientras los pueblos vecinos expedían vino por sus estaciones, Quintanar tuvo que destilar alcohol para, de este modo, reducir el número de toneladas a acarrear hasta las estaciones de Villacañas y Campo de Criptana. No obstante,

en este gran pueblo manchego se trabajó desde 1867 con el fin de tender unas vías a Alcázar de San Juan pero, el esfuerzo fue baldío durante cerca de cuatro décadas hasta la llegada de Cipriano Tejero, un oscuro contratista de obras que había participado en varios caminos de hierro sin éxito. Bajo su dirección, en 1905 fue constituida la Sociedad del Ferrocarril de Villacañas a Quintanar de la Orden con domicilio social en Bilbao, emitiéndose acciones que, al ser adquiridas, se canjearon por bonos de su mismo importe que podía utilizarse como rebajas en los billetes de viajeros y talones de mercancías. Tras



Automotor de la línea Madrid a Almorox.



Vista de la locomotora de vapor de Navalcarnero.



Coche de viajeros de la línea Madrid a Almorox.



Línea Valdepeñas Puertollano.

la Société Minière et Métallurgique de Peñarroya, que al totalizar 244 kilómetros se erigió como la segunda compañía de vía estrecha en longitud de nuestro país. Tras abrir una primera sección entre Peñarroya (Córdoba) y Fuente del Arco (Badajoz) en 1895, dos años después la sociedad francesa abrió un ramal de 8 kilómetros de Puertollano a Almodóvar del Campo, en la provincia de Ciudad Real. Esta línea logró las minas de plomo de San Quintín en el ejercicio siguiente con 18 kilómetros más; aunque no fue abierta al servicio público hasta 1903. Sentado entre 1904 y 1906 un nuevo tramo de Peñarroya a Conquista (Córdoba), en 1924 se completó la red ferrocarriles entre Extremadura y Ciudad Real, con una sección de Conquista a Puertollano de 56 kilómetros que, por las asperezas del terreno, precisó ser electrificada.

Durante muchos años, el tráfico por las líneas de Peñarroya fue muy intenso. Por una parte, materias propias de la empresa francesa –mineral de plomo, fundición, carbón y madera de traviesas y de entibary, además, las aportaciones de los pueblos del camino con mercaderías generales y abonos, que representaban aproximadamente la mitad del tonelaje. Sólo en la postguerra, debido a la autarquía energética, los transportes hulleros superaron a las cargas de los pueblos. Concebida esta red a beneficio de Peñarroya, cuando la sociedad minera francesa estimó que mantener el ferrocarril era innecesario para sus negocios, solicitó al Ministerio de Obras Públicas que se hiciera cargo de las líneas de servicio público y autorizara desmantelar el Almodóvar del Campo a San Quintín. El 31 de enero de 1956 las líneas fueron transferidas a Explotación de Ferrocarriles por el Estado, que mantuvo los servicios hasta el día 1 de agosto de 1970. ■

TEXTO Francisco de los Cobos Arteaga|

*FOTOS Dirección de Documentación y Archivo Histórico
Ferroviario*

conseguir fondos para su construcción, el ferrocarril fue provisionalmente abierto el primer día de 1909 con 25 kilómetros en ancho métrico, contándose únicamente con una pequeña locomotora que se ahogaba con frecuencia. Asimismo, al ser una línea de longitud reducida y sometida a la ruptura de sus cargas, pronto sus resultados fueron desfavorables. Al año de su apertura, el ferrocarril tuvo que ser arrendado a una sociedad domiciliada en Madrid y, la vez, la compañía original suspendió pagos hasta 1924. En esta fecha, la política intervencionista del Directorio Militar, aprobó la conversión del ferrocarril a ancho ibérico, comenzando las circulaciones en la nueva medida en 1934. Siete años después, fue nacionalizada y se incorporó a RENFE.

En torno a Puertollano se tejió una tupida red de ferrocarriles mineros, cuyo principal propietario fue

La Fundación Eernalón *distingue a Feve* con un “*Diploma Verde*” en el marco de la *feria Expoenergía de Langreo*

LOS MÉRITOS CONTRAÍDOS PARA LA CONCESIÓN DE ESTE PREMIO QUE FEVE HA RECIBIDO EN EL APARTADO DE GRANDES EMPRESAS SON: LA PUESTA EN MARCHA DEL PROYECTO PILOTO DEL TRANVÍA DE HIDRÓGENO, LAS AUDITORÍAS ENERGÉTICAS REALIZADAS EN LAS ESTACIONES, LA UTILIZACIÓN DE ENERGÍAS RENOVABLES EN LOS TALLERES DE EL BERRÓN, SANTANDER Y BALMASEDA, Y EL DESARROLLO DE CAMPAÑAS DE SENSIBILIZACIÓN ENTRE VIAJEROS Y TRABAJADORES DE LA EMPRESA.



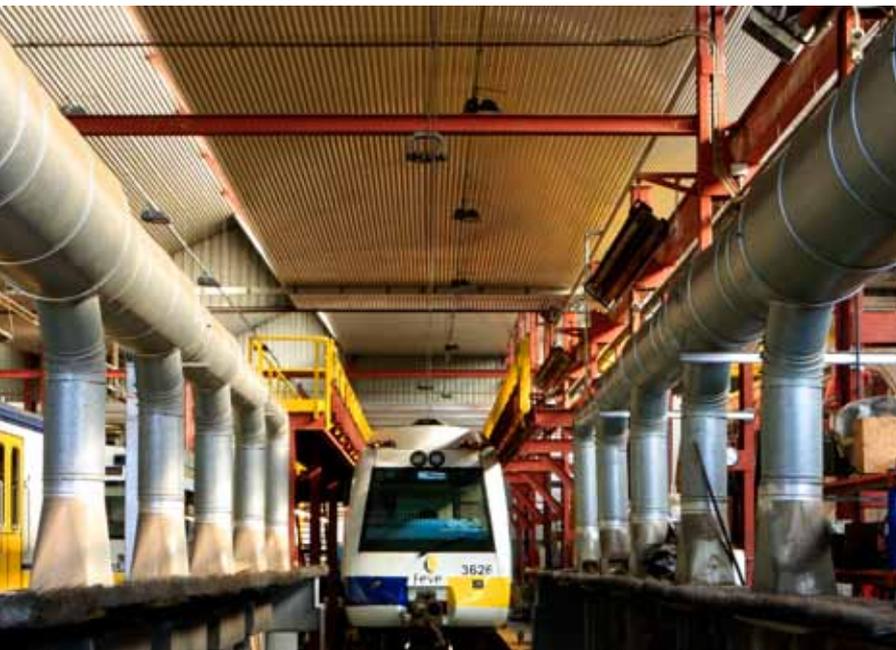
Ignacio González Arrate, director Económico-Financiero y de Patrimonio, y Patricia Morala Argüello, jefa de I+D+i, Calidad y Medioambiente, recogiendo el Diploma Verde.

La feria de las energías renovables de Langreo, Expoenergía, celebró durante los días 4 y 5 de mayo su novena edición con el objetivo de concienciar a la sociedad en la utilización de energías alternativas. La Fundación Eernalón (Agencia Local de la Energía del Nalón) organiza este gran escaparate donde convergen empresas e instituciones interesadas en la eficiencia y el ahorro energéticos. En esta ocasión participaron 21 expositores, en su mayor parte ubicados en el Principado. La jornada inaugural arrancó con la entrega de los “Diplomas Verdes” a aquellos organismos que han destacado por sus acciones y políticas medioambientales orientadas a la optimización de los consumos y a la búsqueda de alternativas a las fuentes de energía tradicionales.

Feve recibió el “Diploma Verde” en el apartado de Grandes Empresas debido al proyecto piloto del tranvía de hidrógeno, a la realización de auditorías energéticas en las estaciones para reducir los consumos, al uso de energías renovables en las instalaciones de El Berrón, Santander y Balmaseda, y al desarrollo de campañas de sensibilización entre el personal de la empresa y los viajeros. La alcaldesa de Langreo y presidenta del Patronato de la Fundación Eernalón, Esther Díaz, hizo entrega del premio a Ignacio González Arrate, director Económico-Financiero y de Patrimonio de Feve, que agradeció esta distinción y destacó el empuje presupuestario de las políticas que la empresa lleva a cabo en materia medioambiental. El resto de los premiados son GEOKI (Empresas e Iniciativas Empresariales), Fundación PRODINTEC (Instituciones), IES Luces (Educación Ambiental y Divulgación) y Escuela Taller Fucomi (Colectivos Sociales).

Feve está llevando a cabo diferentes actuaciones en materia de ahorro y eficiencia energética en aras de la creación de un beneficio medioambiental dedicado a la sociedad donde presta sus servicios. El proyecto del tranvía de hidrógeno es una de las apuestas más importantes de la empresa en este terreno. Se trata de un proyecto pionero de I+D+i con repercusiones dentro y fuera de España que consiste en el diseño de un tranvía cuya tracción se produce mediante la energía proporcionada por pilas de hidrógeno.

Entre las tareas llevadas a cabo en el último año, destacan las auditorías energéticas realizadas en las estaciones de Asturias y Castilla y León, de cuyos resultados se derivan trabajos como la implantación de luminarias de bajo consumo, la mejora del aislamiento en instalaciones térmicas y la corrección del factor de



potencia para la reducir el consumo eléctrico. Próximamente se realizarán estas auditorías en Cantabria, País Vasco y Murcia.

Otras medidas en marcha son la instalación de paneles solares en las cubiertas de los talleres de El Berrón, Balmaseda y Santander, el uso de sistemas de gestión medioambiental como la UNE-EN ISO 14001 (de cuya certificación Feve es titular) o el liderazgo en foros de eficiencia energética como el Foro de Empresas Ferroviarias por la Sostenibilidad (FEFS).

Feve también ha apostado por la difusión de medidas de ahorro energético entre sus usuarios. Así, desde abril de 2010 hasta el mismo mes de 2011, se puso en práctica la campaña “12 vías para ahorrar energía”, que consistió en dedicar cada mes a un tema relacionado con los hábitos de consumo en la vida diaria y sus mejoras. Mediante cartelería, folletos y marcapáginas, se ofrecieron consejos para ahorrar en iluminación, climatización o movilidad a los viajeros de las líneas de Asturias.

Recientemente, la empresa ha llevado a cabo diferentes proyectos de I+D+i, como son el estudio y desarrollo de una subestación reversible para devolver a los trenes la energía procedente del frenado, la modelización de los flujos de carga de la red de Feve o el análisis técnico-económico de los perfiles de consumo de todos los puntos de suministro eléctrico de Feve (más de 400), así como la implementación de un software de gestión de la facturación y el consumo eléctrico. En el futuro, se promoverán otros planes, entre los que podemos mencionar la creación de un prototipo de estación sostenible que cuente con todos los tipos de energías renovables, la instalación de puntos de recargas de coches eléctricos en los aparcamientos de algunas estaciones para fomentar el uso combinado del coche eléctrico y del ferrocarril o la iluminación tipo LED en andenes y exterior de las estaciones. ■

TEXTO Mónica Rodríguez | FOTOS Feve





¿En qué localidad asturiana se encuentra este edificio de estilo modernista de Feve?

Un fin de **semana** *en un* PARADOR

El Tren Turístico de Feve al que pertenece el coche-salón en la fotografía publicada en la página 38 del número 20 de la revista *Raíles* es:
El Transcantábrico Clásico

**La ganadora del sorteo es:
Victoria Morales Lázaro
Madrid**

Tradición y vanguardia definen a Paradores, la red que ofrece más de noventa establecimientos hoteleros a lo largo y ancho de España. Con más de ocho décadas a sus espaldas, Paradores ofrece a los viajeros la oportunidad de alojarse en edificios que forman parte del patrimonio histórico-artístico de nuestro país o que permiten disfrutar de algunos de los rincones y paisajes más bellos de la geografía española.

Feve invita a los lectores de *Raíles* a participar en el “Concurso Paradores”, que permitirá ganar una estancia gratuita de dos noches (alojamiento y desayuno) en uno de los establecimientos que la emblemática marca de alojamientos hoteleros ofrece a Feve. En cada número de esta revista se propondrá una fotografía, una imagen que el concursante deberá identificar. Tras el sorteo, el ganador recibirá una carta de Paradores en la que se acreditará su premio y se le informará de las condiciones para disfrutarlo.

Los participantes en el concurso deberán enviar su respuesta por correo electrónico a la siguiente dirección: **revistarailles@feve.es** respondiendo a la pregunta sobre el contenido de la imagen de la fotografía que se ponga en cada

número de *Raíles* teniendo en cuenta que:

- 1) No se aceptará más de una respuesta por participante.
- 2) No podrán concursar los ganadores de anteriores ediciones del Concurso Paradores.

MUY IMPORTANTE: En el correo electrónico **es imprescindible** que el concursante especifique su nombre y dos apellidos, lugar de residencia, teléfono de contacto e indicar si es trabajador de Feve, en caso de que se dé tal circunstancia. Estos datos son requerimientos de las bases del concurso, y su omisión significará la descalificación de la respuesta. Asimismo, al concursante premiado se le solicitará la dirección postal.

Entre los que contesten correctamente antes del cierre de la revista, se sorteará una estancia de dos noches en régimen de alojamiento y desayuno para dos personas en el establecimiento de la red de Paradores que el ganador elija de acuerdo a las condiciones establecidas por Paradores.

Para cualquier consulta sobre este concurso pueden escribir un correo electrónico a **revistarailles@feve.es**, con el título de asunto “consulta concurso Paradores”.

SUEÑA UN VIAJE EN PARADORES... Y HAZLO REALIDAD



por menos de lo que imaginas

Desde

60€

Habitación/Noche

Impuestos
incluidos

Sorpréndete despertando en un castillo medieval, disfrutando del silencio que encierran antiguos conventos o contemplando la naturaleza más auténtica.

Todo en perfecta armonía con las exigencias de comodidad y calidad de los viajeros actuales.

Además, si te gusta viajar a tu aire o te apetece realizar esa ruta soñada, en Paradores tienes mucho donde elegir por menos de lo que imaginas... desde 60 euros por habitación y noche.

Infórmate en www.parador.es, en el 902 54 79 79 o en tu agencia de viajes.


PARADORES
Hotels desde 1928

El ferrocarril en manos artesanas

CUANDO LA CUNA ES BALMASEDA, POR TODOS ES SABIDO QUE A LA TÍPICA PREGUNTA DE A QUÉ SE DEDICA USTED, LA RESPUESTA INMEDIATA QUE LE SIGUE ES DECENAS DE VECES LA MISMA: AL OFICIO VINCULADO AL SECTOR DE LA MADERA O AL FERROVIARIO. PERO SI AMBOS OFICIOS COINCIDEN EN UNA SOLA PERSONA, PUEDE SUCEDER QUE LA FUSIÓN ADQUIERA RANGO DE ARTE. ES LO QUE TIENE PERTENECER A UNA TIERRA QUE CIMIENTA HISTORIA SOBRE TRADICIONES CARPINTERAS, VIVIR TODA UNA VIDA PEGADO A LA VÍA, PERO, SOBRE TODO, NACER CON LA HABILIDAD E IMAGINACIÓN QUE LE HACEN A UNO MERECEDOR DEL CALIFICATIVO DE ARTISTA EN LETRAS MAYÚSCULAS.

En un alto desde el cual buena parte de Balmaseda se ve, próximo a los talleres de Feve, hay un lugar que esconde verdaderas joyas ideadas por un artesano de los de antes. Y es que sobrarían varios dedos de ambas manos si tuviéramos que contabilizar cuántas personas encontraríamos hoy en día así. Hablamos de Pepe Martín Palacios, un balmasedano que fiel a la tradición familiar, aprendió el oficio de su padre y regentó un taller de ebanistería para moldear la madera a gusto del cliente y al antojo de la creatividad más desbordante.

Si el taller donde se trabaja y la casa donde transcurre una vida entera, colindan con el tendido férreo y es constante el traqueteo de locomotoras, vagones de mercancías y coches de viajeros, no es fruto de la casualidad que gran parte de la obra de Pepe Martín se surta de tales elementos del paisaje. La originalidad no radica tanto en eso sino en que, al abrir la puerta del taller, tres locomotoras a escala



Farolillos ferroviarios han pasado también por las manos del artesano para devolverles su apariencia original.

sorprenden al visitante por la belleza y minuciosidad con que replican al modelo original.

Datan de 2006 las dos primeras locomotoras construidas con mano artesana. Ese año moldeó a la par



Las piezas son verdaderas obras de arte, tal y como se ve en el detalle que recoge la imagen.



Pepe Martín trabaja en la restauración del reloj de la estación de Cistierna.

que su amigo y compañero de afición, Iñaki Izaguirre, pieza por pieza, las máquinas que cubrieron el trazado del Hullero en tiempos del vapor, cuando a cada maquinista se le asignaba una locomotora y el trayecto era tan largo que hubo que idear la putxera ferroviaria para comer caliente antes de finalizar viaje. La precisión es tal en el ensamblaje de piezas, exactitud en las proporciones y cuidado al mínimo detalle, que el resultado se eleva sin ningún género de dudas a la categoría de arte. Y, al igual que cada locomotora tenía un maquinista como único titular, Pepe Martín ha querido que las suyas lo tengan también y, en el recuerdo, dedica la 17 a quien fuera su cuñado fallecido y trabajador en el Ferrocarril de La Robla: Sotero Orio.

En 2010 se puso manos a la obra para construir a escala la locomotora GECO 504, que iniciaba recorrido por La Robla en 1964. A falta de remates y pintura, ya casi está lista para salir del taller y exhibirse con orgullo. Cuenta lo laborioso del proceso y la sorpresa mayor llega cuando Pepe Martín desgrana los secretos y explica cómo ideó un molde para cada pieza y que todo es válido para dar forma y contenido. Así, guiado por los planos que consigue de cada locomotora, traseras de microondas, esferas de antiguos relojes y muchos otros objetos se ponen al servicio del artesano que ennoblece sobremedida el concepto que hasta ahora conocíamos del reciclaje. Su última creación la dedica a Pablo González, amigo que falleció hace un año y a quien desea rendirle homenaje.

Además de las tres locomotoras, el taller del balmasedano acoge objetos dignos de un museo ferroviario. De hecho, los de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Mataporquera y Cistierna, recurren



La maqueta de la Geco 504 sobre la que trabaja el artesano reproducirá al detalle la locomotora.

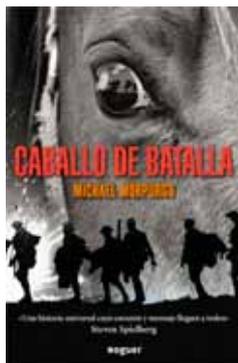


Locomotoras 17 y 20 reproducidas a escala con mano artesana.

a él para restaurar piezas de valor económico y sentimental incalculable. Actualmente, pasa las horas devolviendo esplendor al reloj que en su día colgaba en la estación de Cistierna. Es otra más de sus múltiples habilidades: restaurar relojes que fraccionan el tiempo de un artesano como los que ya no quedan. ■

TEXTO Verónica Portell | FOTOS Javier Alonso

LIBROS



CABALLO DE BATALLA.

Michael Morpurgo
Editorial Planeta

Llega a las librerías la última novela que Steven Spielberg llevará al cine y convertirá en una película. En ella se cuenta la historia de Joey, un caballo que es vendido a un granjero borracho, cuyo hijo rápidamente se hace amigo del animal y lo entrena para que trabaje bien y de forma eficiente, porque su padre amenaza con venderlo constantemente si no trabaja lo suficiente. A pesar del gran trabajo del caballo, su dueño decide venderlo al ejército cuando estalla la I Guerra Mundial, lo cual

obligará al protagonista de la novela a lidiar con los horrores de la guerra al igual que lo hacen los soldados. En una de las cargas contra las líneas enemigas, Joey es capturado por los alemanes y, por un corto período de tiempo, goza del cariño y los cuidados de una joven francesa y su padre, pero pronto debe volver al peligro de la guerra y de las balas. Una historia emocionante y llena de acción y amor, donde un animal encandila los corazones de los protagonistas y, también, del lector.



LA CATEDRAL DE SANTIAGO. BELLEZA Y MISTERIO.

Lunweg Editores

Es uno de los templos españoles más conocidos internacionalmente y el que más alegría provoca en aquellos que lo contemplan, sobre todo cuando llevan a sus espaldas y en sus pies los kilómetros del Camino de Santiago y llegan a sus puertas tras recorrerlo. La catedral de Santiago celebra este año un gran aniversario y es que hace ocho siglos tuvo lugar su ceremonia de consagración presidida por el rey de

León Alfonso IX. Por ello, y junto con una gran rehabilitación de la seo, se ha publicado este libro ilustrado que reúne los trabajos de varios especialistas sobre el templo y que cuenta con una presentación por parte del Deán. Además, los textos están acompañados de fotografías inéditas y espectaculares de Domi Mora, en las que se puede observar la grandeza y belleza de este santuario apostólico.

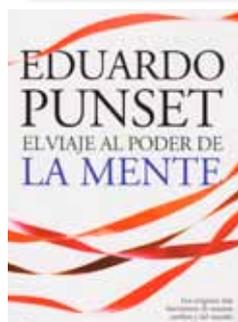


EL CORAZÓN DE TRAMÓREA.

Javier Negrete
Ediciones Minotauro

Última publicación de la saga de libros de ficción creados por Javier Negrete y que ha conseguido un gran éxito de ventas y lectores. En esta última entrega, los seguidores de la saga descubrirán quién se hace con el poder de la ciudad

que ha centrado la historia de todos los libros. Los diferentes protagonistas buscan su hueco en una batalla final en la que está en juego mucho más que el poder, muchos deberán luchar por la supervivencia con toda su fuerza.



EL VIAJE AL PODER DE LA MENTE.

Eduard Punset
Booket

El profesor, periodista y colaborador habitual de varios medios de comunicación, Eduard Punset, nos propone un nuevo viaje, en esta ocasión, al centro de nuestra mente. Tras sus anteriores publicaciones, El viaje a la felicidad y

El viaje al amor, intenta dar respuesta a lo que para él es un enigma fascinante y con el que no entiende cómo ha podido vivir mucha gente durante años: ¿Cómo funciona nuestra mente y lo más interno de nuestro cerebro?



MÉTODO 3x10. EL MÉTODO DEFINITIVO PARA PERDER PESO.

Néstor Serra
Ediciones Cúpula

Néstor Serra, preparador físico en Operación Triunfo, nos propone en este libro un revolucionario método de entrenamiento para ponerse en forma y perder peso. Su nombre lo dice todo, tres entrenamientos semanales a los que habrá que dedicar treinta minutos y que habrá

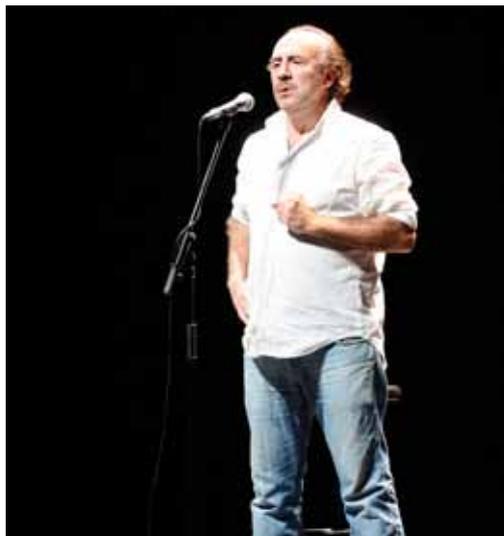
que repetir durante diez semanas. Además, Serra ofrece uno de los elementos más importantes de toda dieta, las herramientas necesarias para seguirla y no abandonar un entrenamiento. Eso sí, una de las más importantes es la fuerza de voluntad y las ganas de cambiar algo de tu vida.

TEATRO

PEDRO REYES. EL VIAJE ES INFINITO... PERO UN POCO ESTRECHO.

Teatro Filarmónica. Oviedo. 14 de junio.

Pedro Reyes lleva años utilizando el absurdo para sacarnos una sonrisa y hacernos olvidar el día a día. Ahora, el actor vuelve a su medio más querido, el teatro, tras pasar años en la televisión y el cine, con una obra cuyo instrumento principal es el monólogo. A través de cada una de sus palabras parodia la actualidad y realiza una ácida y mordaz crítica de los valores, o antivalores, que hoy priman en nuestra sociedad y cultura definida por él mismo como latina, cristiana, atea y capitalista. Política, cultura, sexo y relaciones humanas, ningún aspecto se escapa de la visión única e irreverente de Pedro Reyes que olvida la reivindicación para hacer que el espectador se sienta reflejado en cada una de las cosas que cuenta en su diálogo consigo mismo y donde todos los que estén en el teatro podrán participar con sus carcajadas.



DEL MARAVILLOSO MUNDO DE LOS ANIMALES: LOS CORDEROS

Teatro Jovellanos. Gijón. 11 de junio.

Histrión Teatro sube al escenario esta pieza oscura y llena de referencias a un mundo degradado y falto de valores. La trama arranca cuando en el escenario, de repente, un hombre atado y amordazado irrumpe a empellones en el hogar de Berta, quien le reprocha que invada su hogar sin ser invitado. Aunque parecen desconocidos, ambos protagonistas se conocen porque fueron amantes hace tiempo y hoy en día tienen muchas cuentas pendientes entre ellos. Algunas hacen referencia a los años del terror y las desapariciones en Argentina, otras son de traición al amor, de abandono. A los dos se une otro invitado que llegará a estropearlo aún más, el ex marido de Berta; y también una pistola, un buen vecino, una hija y secretos, muchos secretos. La pieza ha recorrido numerosos teatros de toda España y presenta historias duras llenas de dolor y de sentimiento con las que cualquier espectador puede sentirse identificado aunque le resulten ajenos y lejanos.



LOS 40, EL MUSICAL.

Teatro Victoria Eugenia. San Sebastián.

Del 2 al 12 de junio.

Un nuevo musical para disfrutar de este género lleno de éxito en los últimos años. Su argumento gira alrededor de un grupo de amigos de veinte años que se ven obligados a asumir que ya no son unos adolescentes y que tienen que elegir un camino en su vida y seguir hacia delante. La trama utiliza también las nuevas tecnologías para presentar la historia. Así, su protagonista tiene un radioblog en Internet donde se dedica a airear las intimidades de sus amigos y les ayuda a tomar las decisiones necesarias para afrontar la madurez. Todas y cada una de sus propuestas tienen a la música como eje principal y son las letras de las canciones las que les dicen qué hacer y cómo. Este musical se basa en un programa de radio pero va mucho más allá y se estructura como una comedia romántica con toques dramáticos en los que la amistad, el amor, la emoción y el humor comparten escenario con más de cien canciones que se interpretan en directo y que han sido seleccionadas de los mayores éxitos de la música nacional e internacional de los últimos tiempos.

DANZA

DANZA A GRAN VELOCIDAD

Corella Ballet Castilla y León. Teatro Campoamor.

Oviedo. 30 de junio.

El espectáculo que propone la compañía del bailarín Ángel Corella parte de la composición que realizó Michael Nyman en 1993 para conmemorar el viaje inaugural del tren de alta velocidad que unía Lille y París. Con unos ritmos vibrantes e impulsivos que recordaban la idea del viaje como diversión y como suspensión en el tiempo, la melodía fue utilizada por el coreógrafo Christopher Wheeldon para crear *DGV*, una pieza que fue estrenada por el Royal Ballet de Londres. Hoy, la compañía castellano y leonesa recupera esta interesante pieza en la que se plasma en el movimiento un viaje por la existencia actual. Además, se une el ritmo de la tecnología con el fluir de las líneas orgánicas en una estructura a gran escala pero sin olvidar los detalles. La coreografía dura algo más de 26 minutos, un tiempo en el que el espectador será trasladado a un lugar lleno de belleza y realidad que evoca al mismo tiempo una ensoñación.



CONCIERTOS

SERGIO DALMA

Teatro Jovellanos.

Gijón. 8 de junio. 20.30 horas.

En una sociedad en la que las descargas de Internet están marcando el futuro de los cantantes y de las discográficas, cada vez más solistas y grupos se lanzan a ofrecer cosas diferentes para atraer a sus seguidores a su música. Una de ellas es la de realizar giras en espacios íntimos y cercanos como los teatros, algo a lo que se ha sumado también Sergio Dalma. Tras el éxito de su gira anterior en estos espacios, el cantante catalán vuelve a acercarse a pequeños escenarios para ofrecer un directo lleno de sensaciones, intimidad y cercanía a sus fans. El calor del público animará un directo en el que se repasarán los 22 años de carrera, los 13 discos editados y las más de veinte canciones cantadas con esta peculiar e inconfundible voz y convertidas en grandes éxitos. Temas de ayer, de hoy y muchas sorpresas darán forma a este encuentro con uno de los cantantes más reconocidos de la música española y con una voz que es capaz de emocionar en las baladas más románticas y también de hacernos bailar.



RAPHAEL

Teatro Jovellanos.

Gijón. 11 de junio.

Lleva años sobre los escenarios y parece que no tiene ninguna gana de bajarse de ellos ni ningún síntoma de estar cansado de cantar y cantar. Raphael está envuelto en una nueva gira internacional y en este caso se encargará de recorrer con sus canciones y su voz países tan diferentes y tan cercanos como los Estados Unidos, Colombia, Ecuador... y lo hará con un concierto en el que rinde tributo los tres grandes géneros de la música popular latinoamericana: los tangos, los boleros y las rancheras, con ellos un sinfín de cantantes han hablado de amor, de desamor, de engaños y de las cosas de la vida; y también lo hará Raphael. Además, los espectadores podrán disfrutar con algunos de los éxitos más reconocidos de su trayectoria profesional como, probablemente, su archiconocido *Yo soy aquél* o *Como yo te amo*, entre otros muchos, y los temas de su último trabajo, *Te llevo en el corazón*.

SONAR GALICIA

A Coruña.

17 y 18 de junio.

Un año más, Barcelona y A Coruña se unirán con la música y es que ambas ciudades serán el escenario dividido del Sonar con dos ediciones diferentes pero llenas, a la vez, de la mejor música avanzada. La lista de músicos participantes es tan larga que los que quieran acudir a disfrutar de cada uno de los intérpretes deberá hacerse un buen esquema para no perderse nada. Dj's, músicos internacionales, nacionales y nuevos ritmos se unen en este festival algo diferente a cualquier encuentro de estas características en verano. Entre los intérpretes participantes se encuentran Boys Noize, Buraka Son Sistema, Caino & Zingin, Colectivooruga, Cut Copy, Four Tet, James Holden, James Murphy, Lasers, Magnetic Man, Martyn, Ningunos, The Gaslamp Killer y Underworld, entre otros. Las entradas pueden comprarse ya en la web www.sonar.es y cuestan 35 euros para cada día de forma independiente y 65 euros el abono para los dos días si se compran de forma anticipada. A ambos tipos de entrada se le deberá añadir 10 euros si se adquiere en taquilla.



MIGUEL POVEDA

Teatro Campoamor.

Oviedo. 24 de junio.

Flamenco en estado puro con la voz y el cante de Miguel Poveda. El cantaor es uno de los representantes de este arte puramente español más reconocido nacional e internacionalmente. Premio Nacional de la música en 2007, Poveda ha cantado en los principales auditorios internacionales y colaborado con artistas de todos los géneros. Además, ha participado en películas de Bigas Luna, Carlos Saura o Pedro Almodóvar. El recital que ofrece en esta ocasión repasa algunos de los palos flamencos y demuestra cuál es la razón por la que la UNESCO ha clasificado al flamenco como un miembro más del Patrimonio Inmaterial de la Humanidad. En esta ocasión estará acompañado de Juan Gómez 'Chicuelo' y Jesús Guerrero, ambos a la guitarra; Paquito González, a la percusión, y Carlos Grilo y Luis Cantarote a las palmas.

COQUE MALLA

La iguana Club.

Vigo. 3 de junio.

Coque Malla se lanza a la carretera para presentar su último trabajo, *Termonuclear*, y lo hace con la fuerza de una apisonadora. Él mismo presenta sus conciertos en su web reconociendo que todo está apunto y que la banda suena como nunca. "Las luces son preciosas, teatrales" y se forman como un complemento más de lo que Malla ha llamado "el espectáculo de rock más intenso y emocionante" de su vida. Además de música en directo se podrán escuchar los poemas recitados por Laura. Todo con las ganas del músico que lleva demasiado tiempo sin subirse al escenario, para un buen intérprete todo el tiempo es demasiado, y que promete que no defraudará a nadie que se anime a acercarse a su nuevo mundo.



El Manuscrito *de* Avicena



Ezequiel Javier
Teodoro Fernández



(Relato realizado para
Raíles basado en el
libro *El Manuscrito de
Avicena*)

Bujará (Persia). Año 999. El médico persa Avicena, Ibn Sina en su lengua natal, escribe con firmeza sobre un pedazo de piel. Al acabar, levanta la barbilla y sonrío a las decenas de miles de libros que le rodean en la Gran Biblioteca. Ha terminado su obra más brillante. Y también la más peligrosa.

Resopla cansado por el esfuerzo. Han pasado dos largos años desde que entró por primera vez en la biblioteca. Aún recuerda aquel día.

Ibn Sina se sentó con las piernas cruzadas frente a los tres grandes arcos de ladrillo, acomodó sus manos sobre la fría arena del alba, cerró los ojos y se concentró en sus propios latidos. Las cambiantes dunas del desierto y el sonido apagado de la soledad se desvanecieron en tanto que, en su mente, el acompasado latir iba atenuándose perezosamente a lo largo de segundos, minutos y horas, hasta casi detener su incansante ritmo cuando el sol alcanzó su cenit. Había llegado el momento.

— Hermano, ¿estás preparado?

Ibn Sina abrió los ojos. Un hombre de barba greñuda y túnica desaliñada esperaba a resguardo del sol bajo los tres inmensos arcos.

— Alá, el Misericordioso, ha abierto mi mente. Sí, hermano, estoy preparado.

El anciano se rascó las nalgas.

— Muchos antes que tú se han presentado ante mí y se han marchado sin penetrar en este recinto. ¿Qué te hace pensar, hermano, que en esta ocasión será diferente? — Ibn Sina se removió inquieto— ¿Acaso eres mejor que ellos?

— Hermano, ante Alá todos somos iguales. Sólo que...

— ¿Qué?

— Alá me ha concedido un don. Puedo desentrañar los malos humores del cuerpo y acertar con sus remedios.

— Otros sanadores vinieron también —advirtió el anciano mientras se rascaba la oreja izquierda con fruición—. Es verdad que ninguno de ellos curó al emir, pero aún no sé si estás preparado muchacho.

— ¡Muchacho! ¿Crees, anciano, que mi edad supone impedimento alguno?

— ¿Qué edad tienes? ¿Diecisiete, dieciocho? ¿Sabes cuánto han esperado otros para pisar el sagrado



suelo de la Gran Biblioteca de Bujará? Treinta años, treinta años —Ibn Sina presionó las palmas de las manos contra la arena caliente—. Te repito, ¿crees que eres mejor que ellos, que cualquiera de esos sanadores? —Al médico le temblaban los labios—. Vamos muchacho, no tengo todo el día. ¿Eres mejor? ¿Eres el mejor sanador? ¿Eres digno de recibir el conocimiento que hay tras esta puerta?

— Sí, sí lo soy. Lo soy, lo soy, lo soy.

El anciano sonrió.

— Levántate. Sólo quienes desnudan su alma son merecedores de alcanzar el conocimiento.

Instantes después, Ibn Sina atravesó la triple arcada de la mano del anciano y se adentró por la vereda de un jardín colmado de sauces llorones de frondoso ramaje, higueras cargadas de su dulce fruto, que despertaron en el médico recuerdos de frescas noches en casa de sus padres, cerrados rosales con capullos rosados, blancos, malvas y rojos, niveas orquídeas de





alto tallo. Sus pies caminaban sobre un lecho blando de pétalos y sus ojos se detenían en los granados, almendros y naranjos que bordeaban el camino para ofrecerle sus ramas preñadas. A su alrededor ríos de agua cristalina recorrían pequeñas acequias.

Los aromas se sucedían unos a otros, mezclándose en efluvios dulces y frescos, en algún momento con toques reconocibles de limón, naranja o melocotón. Junto a geranios encarnados, en los rincones mejor escogidos, descubría bancos de cedro rojizo que le invitaban a detener su paseo para recrearse en el paisaje.

— ¿Es acaso éste el jardín de Alá?

— No te demores en este lugar, hermano. Hubo otros que escogieron esos bancos que ahí ves y jamás pisaron el suelo sagrado de la biblioteca —le avisó el anciano al tiempo que señalaba hacia una puerta de doble hoja y varios codos de altura a unos pasos de dónde se encontraban.

La puerta, de oscuro roble, poseía un relieve delicado. La pared en que se enmarcaba había sido revestida de mármol rosado, difícil de localizar en estas latitudes y más difícil aún de trabajar por su fragilidad. Sobre el mármol una frase inscrita con esmerada caligrafía: He aquí la fuente del conocimiento. Entra y sacia tu sed. Ibn Sina y el anciano se detuvieron.

— Ha llegado tu momento, hermano. Pasa y sáciate.

Madrid (España). Año 2011. El médico español Simón Salvatierra recibe una terrible noticia: su esposa, Silvia Costa, ha sido secuestrada por Al-Qaeda mientras investigaba un manuscrito milenario.

Tras recorrer toda Europa desde Madrid, Salvatierra llega a San Petersburgo y se encuentra con la cruda realidad. A su lado el agente del CNI Javier Dávila le mira expectante. ¿Qué hacemos? parece querer

decirle. El doctor tomó la tarjeta de memoria que Silvia había escondido para él y se la entregó.

— Veamos qué esconde esto.

Javier ya lo había intuido. Sólo podía contener una cosa: la guía, el mapa para encontrar ese manuscrito que reclaman tan insistentemente los terroristas. Sin ese documento la vida de la esposa de Salvatierra no vale nada. ¿Qué es? ¿Por qué lo quieren?

Ante ellos se desplegó un pdf. Era un libro escaneado con una portada de color tierra en un tono parecido al cuero viejo. El interior contenía una serie de dibujos con detalles en verde, azul y rojo, e inmensas letras con curvas, lazos, vueltas y revueltas algo cargantes por todos lados, o eso le pareció al médico, que no era experto en la materia. Su autor puso considerable tiempo y esmero en la caligrafía.

Lástima que no dispongamos del original, lamentó el agente. Javier hubiera preferido sentir en sus manos la textura rugosa del papel, seguramente confeccionado con piel de cordero, y extasiarse con los olores añejos que debía desprender un documento de esa antigüedad.

‘De cuando Dios se levantará para convertir la espada en pan de vida y el odio en amor’, ese era el título del libro. Un historiador pensaría que se trataba de un libro sumamente extraño para haber sido escrito en Burgos, y más concretamente en el Monasterio de Silos, a pocos kilómetros entonces de una frontera levantada en armas para contrarrestar la invasión de los sarracenos.

No importan el accidente que casi les costó la vida por dos veces, el encuentro con los agentes del MI6 y los terroristas en el Hermitage, ni siquiera el intento de asesinato del médico a manos de esa lunática. Ahora comienza la verdadera aventura, pensó ansioso Javier. ■

urbos3

NUEVA PLATAFORMA DE METROS LIGEROS DE CAF



LAS CIUDADES SON UN ENTE VIVO, QUE CAMBIA A LO LARGO DEL TIEMPO. AHORA LAS URBS NECESITAN DE UN SERVICIO DE TRANSPORTE FLEXIBLE, EFICIENTE Y RESPETUOSO CON SU TRADICIÓN HISTÓRICA Y CULTURAL.

CAF RESPONDE A ESTAS NUEVAS DEMANDAS **APOSTANDO POR LA TECNOLOGÍA**, DONDE EL **ECODISEÑO Y EL AHORRO ENERGÉTICO** SON PILARES FUNDAMENTALES PARA LOGRAR UN TRANSPORTE URBANO SOSTENIBLE E INTEGRADO EN EL PAISAJE URBANO.

LA NUEVA GAMA DE METROS LIGEROS DE CAF INCORPORA NOVEDADES TECNOLÓGICAS QUE AÚNAN SOSTENIBILIDAD Y PERFECTA INTEGRACIÓN URBANÍSTICA.

EL **SISTEMA ACR** ES UNA INNOVACIÓN DE CAF BASADA EN SUPERCONDENSADORES, OFRECIENDO UNA RÁPIDA CARGA Y LA COMPATIBILIDAD CON OTROS SISTEMAS DE ACUMULACIÓN.

LA ALIMENTACIÓN DEL METRO LIGERO PERMITE LA **ELIMINACIÓN DE LA CATENARIA**, REDUCIENDO EL IMPACTO VISUAL AL MÍNIMO.

URBOS 3, EL TRANSPORTE DEL FUTURO QUE RESPETA EL PASADO.

CAF

www.caf.net