

FERROCARRIL, PATRIMONIO Y CULTURA VITIVINÍCOLA EN LA RIBERA DEL DUERO VALLISOLETANA (CASTILLA Y LEÓN, ESPAÑA)

Julio Fernández Portela
Carlos Hugo Soria Cáceres
Universidad de Valladolid

RESUMEN

El vino y el ferrocarril son dos elementos claves en la historia de la Ribera del Duero vallisoletana. A lo largo de los años este territorio ha ido experimentado una serie de transformaciones sociales, económicas y paisajísticas de cierta relevancia debido a la crisis agraria de mediados del siglo XX. A pesar de todo la industria del vino se ha consolidado como el motor de la economía ribereña gracias a la producción de caldos de calidad y más recientemente al enoturismo, que ha permitido el desarrollo de un tejido económico más sólido.

Utilizando este potencial vitivinícola y la vía de ferrocarril Valladolid-Ariza se plantea una propuesta de dinamización turística que agrupe al resto de recursos patrimoniales, paisajísticos, gastronómicos, artísticos y culturales que se localizan en el tramo vallisoletano de la Ribera del Duero.

Palabras clave: enoturismo, vino, Ribera del Duero, ferrocarril, Valladolid-Ariza.

Railway, heritage and wine culture in the Ribera del Duero in Valladolid (Castile and Leon, Spain)

ABSTRACT

Wine and the railroad are two key elements in the history of the Ribera del Duero in Valladolid. Over the years this area has undergone a series of social, economic and landscape significant changes due to the agrarian crisis of the mid-twentieth century. Yet the wine industry has established itself as the engine of the riverside economy through the production

Recibido: 22 de junio de 2012

Devuelto para su revisión: 3 de diciembre de 2012

Aceptado: 25 de febrero de 2013

Departamento de Geografía. Universidad de Valladolid. Plaza del Campus Universitario, s/n. 47011 VALLADOLID (España). E-mail: jfportela@geo.uva.es, chsoriacaceres@gmail.com

of quality wines and, more recently, the wine tourism which has allowed the development of a stronger economic fabric.

Using this potential in wine and the railway line Valladolid-Ariza, a proposal for boosting tourism is suggested which will group all other heritage resources (landscape, cuisine, art and culture) located in the Valladolid section of the Ribera del Duero.

Key words: wine tourism, wine, Ribera del Duero, railroad, Valladolid-Ariza.

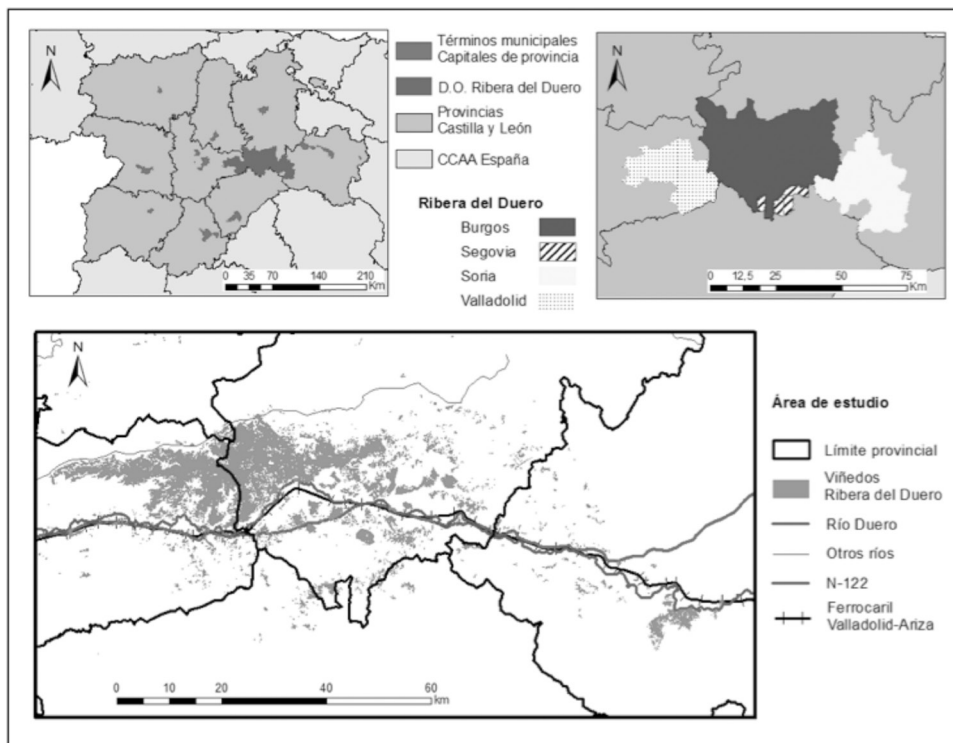
1. INTRODUCCIÓN

El trabajo que presentamos a continuación pretende demostrar el potencial turístico de un área delimitada dentro la Denominación de Origen Ribera del Duero. Este sector goza de buenas expectativas en relación a su valor patrimonial, paisajístico e histórico vinculado fundamentalmente a la cultura vitivinícola. En los últimos años la apuesta por el enoturismo está encontrando una cuota de mercado importante, fundamentalmente a nivel nacional, y por ello es posible observar proyectos conjuntos puestos en marcha en otras Denominaciones de Origen. Un ejemplo de estas iniciativas lo podemos encontrar en La Rioja, con rutas y planes de dinamización turística que se están desarrollando en estos momentos en el municipio de Haro, centrados en la figura del vino.

El crecimiento en número de bodegas y en producción de vino de la Ribera del Duero ha sido muy notable en los últimos años. Actualmente el Consejo Regulador de la Denominación de Origen (CRDO) Ribera del Duero cuenta con 263 bodegas adscritas en las provincias de Valladolid, Segovia, Burgos y Soria (CRDO Ribera del Duero, 2012). En base a este incremento y de la presencia cada vez más habitual en foros y ferias de turismo se puso en marcha desde distintas Administraciones un plan de dinamización vinculado a la Ribera del Duero en toda su extensión. Sin embargo, este plan no contempla iniciativas concretas como la que proponemos en este trabajo.

La demanda de este tipo de turismo enológico es cada día mayor y por ello presentamos esta propuesta como marco de actuación para futuras acciones de dinamización turística y también del espacio rural que comprende. Pretendemos vincular el turismo enológico en un área concreta de la Ribera del Duero, entre las localidades de Tudela de Duero y Peñafiel, sobre una extensión aproximada de 30 kilómetros, en la conocida como milla de oro de la Ribera del Duero. Ambas localidades estuvieron unidas por ferrocarril, hoy en desuso, y actualmente el espacio queda vertebrado a través de la carretera Nacional 122. Sin embargo el ferrocarril todavía hoy conserva su propia idiosincrasia al atravesar gran parte de los viñedos de las principales bodegas de la Denominación de Origen. Esto ofrece un paisaje singular y cercano que no puede ser apreciado desde la carretera, y por ello consideramos que la antigua línea ferroviaria Valladolid-Ariza, clausurada a mediados de los años 90 del s. XX, puede ser aprovechada con fines turísticos. Esto exigiría una rehabilitación de la infraestructura, pero tras ello podría ser utilizada como medio de transporte ligado al turismo vitivinícola existente dentro de este espacio. Iniciativas de este tipo se han desarrollado en otros lugares como el Tren Tequilerero en Méjico o el Tren de la Fresa en Aranjuez.

Figura 1
DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO



Elaboración propia

Se debe poner en valor la comodidad y seguridad que aporta el tren para un recorrido de estas características, completándolo además con propuestas de tipo cultural o gastronómico tanto en las bodegas aledañas como a bordo del propio tren. Sobre esta base se pueden generar distintas actividades y rutas que fomenten el turismo enológico en este territorio. Para completarlo se propone a su vez la creación de una red de bodegas y agentes turísticos implicados en esta ruta, cuya función sería coordinar la iniciativa y proyectar desde el marketing turístico una imagen y una marca ligada al proyecto.

Con todo ello la propuesta tiene una doble vertiente, por un lado pretende ofrecer una perspectiva de dinamización de un espacio con grandes posibilidades de atracción, y por otra la puesta en valor de una infraestructura ferroviaria en permanente peligro de desmantelamiento donde distintas iniciativas de rehabilitación han fracasado o no se han llevado a cabo.

El propósito principal del artículo es, por lo tanto, ofrecer una visión integradora entre Ferrocarril y cultura vitivinícola. Ambas temáticas se unen, estableciendo en primer lugar un estado de la cuestión diferenciado para cada uno de ellas teniendo en cuenta las

condiciones pretéritas y actuales que han incidido en la transformación de este espacio. Estos condicionantes deben ser considerados a la hora de segmentar una propuesta como la que se muestra en este artículo. Del mismo modo se incide en la potencialidad del ferrocarril como agente turístico, y para ello se muestran ejemplos de iniciativas similares en España y el resto del mundo. Por último, antes de entrar de lleno con la propuesta de Ribertren, se justifica la necesidad de dar a conocer un territorio como la Ribera del Duero, tradicionalmente ligado a la industria vitivinícola, pero con elementos patrimoniales de gran importancia que integrados en la propuesta pueden contribuir a crear un modelo de desarrollo enoturístico activo, cultural y atemporal.

2. ESTADO DE LA CUESTIÓN

La importancia económica y social que está adquiriendo el enoturismo en las sociedades rurales ha dado lugar a un mayor interés por estos temas. En el presente artículo se ponen en valor dos recursos de gran calado en el tramo vallisoletano de la D.O. Ribera del Duero: el vino y el ferrocarril.

La industria agroalimentaria es una de las ramas industriales con mayor peso en la economía de España y en especial de Castilla y León. Dentro de esta actividad hay que hacer mención especial a la industria vitivinícola, soporte socio-económico de una parte muy amplia del medio rural de la región. Las investigaciones relacionadas con la industria, la economía o el paisaje del vino han tenido un peso representativo en los estudios de Geografía en todo el ámbito nacional desde mediados del siglo XX. Autores españoles como Piqueras (1998, 2005, 2010) y Molinero (1979, 1988, 2011) han estudiado diversos aspectos relacionados con el vino en la Comunidad Valenciana y Castilla y León respectivamente, pero también en el conjunto nacional. También geógrafos europeos han mostrado interés en nuestros viñedos y se han escrito importantes obras que han permitido conocer algo más sobre esta industria, siendo el autor más destacado el francés Huetz de Lemps con *Vignobles et vins du nord-ouest de l'Espagne* (1967) donde los viñedos de Castilla y León poseen un peso muy representativo al contar con la mayor masa de vides de esta parte de España.

Desde los años ochenta se está viviendo un proceso de modernización de este sector muy importante orientándose hacia la elaboración de vinos de calidad gracias al reconocimiento de las primeras denominaciones de origen como la de Rueda, Ribera del Duero, Toro o Cigales entre otras. Desde entonces los estudios se encaminan más hacia las redes, los procesos de innovación y los sistemas productivos de calidad en las diferentes comarcas vitivinícolas Castilla y León (Alonso (2003) Alonso et al. (2003), Sánchez (2006) y Aparicio et al. (2008).

Con la expansión del sector en las D.O. ha tenido lugar la aparición de nuevas actividades económicas relacionadas con el mundo del vino, siendo el enoturismo la más importante. En esta línea se orientan las últimas investigaciones orientadas a dinamizar este espacio con la creación de nuevos puestos de trabajo y el mantenimiento del medio rural. Alvear et al. (2007) o Pérez (2010) han realizado algunos de los últimos estudios de enoturismo en Castilla y León en los que el patrimonio cultural, artístico, etnográfico y gastronómico juega un papel fundamental que se completa con los recursos del patrimonio

cultural del vino convirtiendo a la región en un destino enoturístico muy atractivo. Pero los estudios relacionados con el enoturismo se están generalizando en aquellos espacios del territorio español que poseen una importante presencia de la vid. López (2010) y Rodríguez et al. (2010) analizan las posibilidades de desarrollo del enoturismo en Jerez; López-Guzmán y Sánchez (2008) y Miranda y Fernández (2011) hablan de las diferentes rutas del vino en España y de la Asociación Española de Pequeñas y Medianas Ciudades Vitivinícolas (ACEVIN), como una estrategia integrada de desarrollo rural en el conjunto nacional; y otros autores extranjeros también trabajan en esta materia encontrándose entre los más representativos algunos como los de Simões (2008) y Tonini (2008) en Portugal y Brasil respectivamente.

Por lo que respecta al ferrocarril, éste ha sido estudiado desde diferentes ópticas y podemos afirmar, que es posible que nos encontremos ante uno de los campos temáticos con mayor carga multidisciplinar. Consecuentemente las obras de referencia en esta materia son muy variadas y ricas tanto en España como en el extranjero. El ferrocarril, tratado como estudio, proyecto, investigación académica o cuestión política acoge desde bases legales hasta soluciones de ingeniería ferroviaria, pasando por la planificación de infraestructuras o el desarrollo tecnológico de nuevos trenes. La clave para considerar un estudio completo está en saber diferenciar todas y cada una de las parcelas temáticas, colaborando entre especialistas e intentando arrojar un consenso disciplinar a la hora de tratar un tema tan complejo como el ferrocarril.

En España el ferrocarril ha sido uno de los medios de transporte más importantes para la transformación del territorio, tanto en el ámbito rural como en el urbano. La necesidad de construir toda una red ferroviaria compuesta de vías, estaciones e infraestructuras de todo tipo, ha transformado el paisaje y el medio ambiente dotando incluso de personalidad ferroviaria a algunos enclaves (Santos y Ganges 2005, 2007; Capel, 2011; Cayón, 2002). Del mismo modo para la economía el ferrocarril juega un papel destacado, en la medida que permite el transporte de pasajeros y mercancías a gran escala y cada vez a mayor velocidad. Con el ferrocarril se favorece la apertura de mercados, se generan economías de escala y se aumenta la competitividad, permitiendo el transporte puerta a puerta con un adecuado sistema logístico (López Pita, 2001; Muñoz Rubio 1999; Gómez Mendoza, 1989, Herranz, 2008). Generalmente los estudios referidos al ferrocarril suelen hacerse teniendo en cuenta variables de índole territorial o económica aplicados a un determinado espacio y con una perspectiva histórica. De estos estudios destacan el del historiador Francisco Wais, quien en su *Historia de los ferrocarriles españoles* publicada por primera vez en 1974, realiza toda una investigación pormenorizada del sector desde sus inicios hasta la década de los 70 del pasado siglo XX. Con carácter más actual, y coincidiendo con el 150 aniversario de los ferrocarriles en España, se editó una obra titulada *Siglo y medio del ferrocarril en España (1848 -1998)*, dirigida por Miguel Muñoz Rubio y que se presenta como un manual básico para entender el ferrocarril en nuestro país, desde la construcción de las primeras líneas al desarrollo de la Alta Velocidad.

Por último, desde esta primera toma de contacto con el mundo del ferrocarril, no puede olvidarse que la complicada historia de este sistema de transporte ha estado frecuentemente salpicada de oficialismo y dependencia de la administración pública. La gran cantidad de inversiones que se han de dedicar tanto a la construcción como al posterior mantenimiento

de la infraestructura, ha generado que el ferrocarril haya sido tradicionalmente asociado a una empresa matriz determinada, que en el caso de España ha sido RENFE. En nuestro país, y al menos hasta el momento actual, decir ferrocarril es sinónimo de RENFE, la empresa que desde 1941 ha gestionado tanto las operaciones como la infraestructura ferroviaria en España. Este hecho ha dado lugar a una abundante literatura, desde los anuarios de la propia empresa, que recogen la actividad ferroviaria año a año, hasta otros editados en el marco de investigaciones independientes o bien como publicaciones íntimamente ligadas a RENFE (Muñoz Rubio, 1995; Folguera, 2003).

3. TRENES Y TURISMO: UNA OPORTUNIDAD DE OCIO ITINERANTE

La potencialidad del ferrocarril como impulsor de actividades turísticas va más allá del mero disfrute de un determinado viaje o recorrido. Como se ha podido constatar, cada vez es más frecuente la utilización de este medio de transporte con fines vinculados al ocio, a fin de aprovechar los atractivos que ofrece un determinado lugar y explotarlo. Las temáticas que guían esta explotación pueden ser muy variadas, siempre relacionadas con algún aspecto histórico, cultural o gastronómico destacado. Dentro de esta última especialidad cabe detenerse en la importancia que el vino ha tenido a la hora de conformar auténticas culturas enológicas sobre un determinado territorio. Como normal general, la explotación vitivinícola lleva asociado un paisaje particular, variado y rico a la vez, cambiante en distintas épocas del año y que también puede contar con auténticos hitos de patrimonio histórico o de arquitectura moderna dentro de una comarca. Esto unido a que normalmente las explotaciones se enmarcan dentro de Denominaciones de Origen o espacios más o menos acotados de explotación, da lugar a un interesante recurso turístico que puede ser aprovechado desde distintas actividades. La cultura del vino, además de la oferta enológica propia que lleva aparejada, también incluye una interesante componente cultural, gastronómico y patrimonial que en conjunto le ha convertido en uno de los recursos turísticos más importante en los últimos años. En origen al tratarse de una industria orientada hacia la exportación, las bodegas y las explotaciones vitivinícolas quedaron enclavadas muy próximas a las vías de comunicación, bien sean carreteras o vías férreas. El transporte de cubas y barricas por ferrocarril tuvo su importancia en algunos enclaves y ello además permite hoy en día aprovechar estas vías de comunicación (preferentemente el ferrocarril) como recurso sobre el que trazar distintos circuitos temáticos ligados al vino.

En Jerez de la Frontera (Cádiz) se mantuvo durante casi un siglo una importante vinculación entre ferrocarril e industria del vino, asociado en gran parte a la proximidad de esta localidad con los grandes puertos de la Bahía de Cádiz, lugar desde donde era exportado al resto del mundo. En esta localidad, el tren del vino quedaba configurado como una vía circular de la cual emergían varios ramales que se adentraban en los grandes complejos bodegueros. En el interior de estas microciudades existían muelles de carga exclusivos desde donde las botas de vino iniciaban su periplo ferroviario rumbo a la estación central y desde allí, sin necesidad de cambio, hacia los puertos (Alado, 2006:7). Este ferrocarril vinatero fue desmantelado en 1969, atendiendo a la demanda de una población que veía ilógico el mantenimiento de esta infraestructura en pleno casco urbano tras la pérdida de una cuota de mercado que hoy día, prácticamente en su totalidad, ha sido derivada hacia la carretera.

También en La Rioja el ferrocarril jugó un papel importante. Esta vinculación nace a partir de mediados del s. XIX, cuando los viñedos franceses fueron atacados por el mildéu, pero sobre todo por la plaga de la filoxera (Piqueras, 2005). Como consecuencia de esta catástrofe, y para satisfacer la demanda de mercado, las casas de vino francesas enviaron compradores a diversas regiones españolas. Esta operación reportó importantes beneficios a La Rioja, tanto por su localización geográfica próxima a Francia como por la especialización en vino tinto, los caldos más demandados en el país vecino. Ello incentivó el desarrollo de la industria vitivinícola riojana y a la par la mejora de las comunicaciones para el transporte de la mercancía a gran escala. Fruto de ello es la inauguración de la estación de ferrocarril de Haro en 1863, punto donde se embarcaban las pipas de vino rumbo directamente a Francia o bien al puerto de Bilbao, desde donde posteriormente se distribuían hacia el resto de Europa. Las principales bodegas quedaron así agrupadas en torno a la estación de tren, conformando el barrio que actualmente se conoce como Barrio de la Estación.

Si bien actualmente el transporte de vino por ferrocarril en Haro es testimonial, al menos sí se conserva el trazado de la línea y la estación. Ambas infraestructuras son aprovechadas con fines turísticos actualmente mediante la actividad conocida como Tren del Vino. Este tren opera durante la época previa a la vendimia (mediados de septiembre), cuando las cepas lucen en todo su esplendor cargadas de racimos. El trayecto que recorre discurre a lo largo del curso del río Ebro, partiendo desde la localidad de Alfaró con destino Haro y atravesando toda la Comunidad Autónoma de La Rioja de Este a Oeste y viceversa. Teniendo como temática principal el vino, el tren ofrece degustaciones a bordo, visitas a bodegas y actividades culturales, además de poder apreciar durante el recorrido el contraste de colores y paisajes que ofrece este territorio. Se trata de una iniciativa del Gobierno de La Rioja que trabaja conjuntamente con RENFE, Ayuntamientos y Bodegas, con el fin de ofrecer un completo paquete turístico que permite disfrutar no sólo de la vertiente gastronómica, sino también cultural y patrimonial de la Denominación de Origen. Esta iniciativa supone buen ejemplo de cómo el tren puede aprovechar todo un conjunto de potencialidades temáticas para ofrecer, no sólo un transporte seguro para el disfrute de la actividad, sino también un completo escaparate paisajístico a bordo.

En la misma línea que el Tren del Vino de La Rioja se situaba otro tren en la comarca de Valdepeñas, hoy sin actividad. Este tren partía de Madrid-Atocha con destino Valdepeñas, también durante la época previa a la vendimia o bien justo después de la recolección. Ofrecía un amplio paquete que incluía, además de la ruta propia del vino a bordo del tren, la posibilidad de visitar distintas bodegas, pernoctar en Valdepeñas y un curso de iniciación a la cata durante los dos días que duraba la ruta. La actividad, puesta en marcha tras un acuerdo firmado por RENFE y el Ayuntamiento de Valdepeñas proponía «acercar la cultura del vino, la gastronomía y el patrimonio de Valdepeñas mostrando el proceso de elaboración del vino utilizando un medio de transporte como es el tren» (RENFE, 2009).

Fuera de España también se llevan a cabo iniciativas que aúnan el ferrocarril y el vino. Dos de los ejemplos más destacados son los trenes que discurren por el Valle del Napa en California y el Valle de Colchagua en Chile. El primero de los trenes nació en 1987 cuando un grupo de ciudadanos californianos fundó el *Napa Valley Wine Train* con el objetivo de

preservar la línea de ferrocarril Southern Pacific para el uso en el futuro. La compañía compró la línea de ferrocarril, restauró la antigua locomotora y contrató a un equipo de expertos cocineros y sumilleros para proporcionar a los visitantes una experiencia de lujo a bordo del tren. El Napa Valley Wine Train se presenta como un restaurante sobre raíles que atraviesa el corazón del Valle de Napa a través de una ruta de 40 kilómetros. Ofrece visitas a las principales bodegas del valle, además de otros eventos especiales como cursos-cena a bordo del propio tren dirigidos por sumilleros y viticultores de la zona. En esta cata de vinos se llegan a servir hasta 100 caldos diferentes, productos que posteriormente pueden adquirirse en la propia tienda de que dispone el tren. El Napa Valley Wine Train puede considerarse como un auténtico negocio vinculado al enoturismo, pues reúne una gran cantidad de actividades (tienda, actividades para niños, visitas a bodegas, restauración, música a bordo, recorridos nocturnos etc.) que permiten la rentabilidad del servicio y una oferta al cliente que va más allá de una mera ruta enoturística.

Por último, el *Tren del vino* en Chile aprovecha un antiguo ramal ferroviario por el que circula un tren que también combina visitas a bodegas, degustación de los vinos de la región y explicaciones a bordo. Las principales bodegas del valle de Colchagua se unieron en 1997 para desarrollar el proyecto denominado «Ruta del Vino del Valle de Colchagua», que incluía actividades como visitas a las bodegas, excursiones en carruajes, rutas a caballo por las estancias, etc. Posteriormente, en 2001, se fundó la corporación «Tren del Vino», formada por la Fundación Cardoen, la Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario (ACCPF), la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), catorce bodegas de Colchagua, los municipios del valle, el Gobierno Regional, y el Servicio Nacional de Turismo de Chile. El programa turístico del Tren del Vino incluye cinco variedades distintas, según los servicios y visitas que el cliente desee disfrutar. Las opciones pasan por conocer las distintas variedades de vino (tinto, blanco, rosado y Premium) y en función de su elección, el diseño de la ruta a las bodegas será de una manera u otra. No obstante, el plan de viaje a bordo del tren es común, y consiste en realizar el trayecto con una duración de unos 90 minutos entre viñedos, frutales, eucaliptos y centenarias estaciones abandonadas a una velocidad media de 40 km/h. Durante el viaje se ofrece una degustación de diversos vinos en el tren, y al final del trayecto un recital folklórico de la región. Ya en la segunda parte de la excursión es el momento en el que se incluyen las visitas a las bodegas de la zona, donde muestran las instalaciones y los viñedos, además de una explicación sobre el proceso de elaboración de los diversos vinos.

En los últimos años se han presentado propuestas para, si no revitalizar algunas de las líneas y los servicios suspendidos, sí al menos mantener un uso sobre la infraestructura que impida el deterioro del patrimonio ferroviario y, de paso, ayude a conservarlo. Los nuevos usos vinculados al ocio y el turismo suponen la puesta en valor de este patrimonio representado por estaciones, vías, puentes, apeaderos etc. dentro de un contexto territorial a nivel local, que combinado con actuaciones temáticas ligadas al potencial histórico, gastronómico o culturales permiten una oferta variada de servicios para todos los públicos.

En este punto conviene reseñar la diferencia entre trenes turísticos y trenes temáticos, términos con frecuencia utilizados de forma análoga pero que sin embargo ofrecen diferencias en cuanto a su significado. Un tren turístico puede considerarse como aquel que tiene por objeto el transporte de personas, en servicio regular o bien en temporada, desde

y hacia un punto concreto es decir, un servicio ofrecido por una determinada compañía ferroviaria que tiene por objeto únicamente el transporte de un lugar a otro, sin que con ello se ofrezca una actividad de ocio añadida a ese tren.

Cuadro 1
TRENES TURÍSTICOS

| Denominación Tren | País | Recorrido | Categoría |
|---|--------------------------------------|---|-------------------|
| Transcantábrico | España | Ferrol - Bilbao | Lujo |
| Al-Andalus Expreso | España | Sevilla - Córdoba - Granada - Cádiz - Sevilla | Lujo |
| Orient Express (Venice Simplon Express) | Inglaterra, Francia, Italia, Austria | Londres - París - Viena - Veneza - Estambul | Lujo |
| Transiberiano | Rusia - Mongolia - China | Moscú - Vladivostok/Pekin | Convencional/Lujo |
| Danubio Expres | Polonia - Hungría | Varsovia - Budapest | Lujo |
| Transbalcánico | Grecia - Eslovenia | Tesalónica - Lubliana | Convencional |
| Sueexpreso | Francia - España Portugal | Hendaya - Lisboa | Convencional |
| Treno dell Sole | Italia | Turin - Palermo | Convencional |
| Connex Norlandståget | Suecia | Goteborg - Lulea | Convencional |
| Caledonian Expres | Reino Unido | Londres - Edimburgo | Convencional |
| Wara Wara del Sur | Bolivia | Oruro - Uyuni | Convencional |
| Tren Patagónico | Argentina | Viedma - Bariloche | Convencional |
| Indian Pacific | Australia | Perth - Sydney | Convencional |
| The Ghan | Australia | Adelaide - Alice Springs - Darwin | Convencional |
| The Canadian | Canadá | Vancouver - Toronto | Convencional |
| Coast Starlight | Estados Unidos | Seattle - Portland - Los Angeles | Convencional |
| Sunset Limited | Estados Unidos | New Orleans - San Antonio - Los Angeles | Convencional |
| Southwest Chief | Estados Unidos | Chicago - Albuquerque - Los Angeles | Convencional |
| The Blue Train | Sudáfrica | Ciudad del Cabo - Johannesburgo | Lujo |

Fuente: Babinger (2011), www.docutren.com y páginas de las respectivas empresas concesionarias. Elaboración propia.

Ello no es óbice para que algunos trenes turísticos hayan ido poco a poco convirtiéndose en auténticos *productos turísticos*, bien sea por los paisajes que recorre, por la duración del trayecto o por la imagen que sobre él se haya proyectado desde la literatura, el cine o cualquier otro medio de comunicación. Ejemplos de esta tipología de trenes son varios, algunos de carácter histórico como el Orient Expres, el Transiberiano, el Tren Patagónico o el Indian Pacific, jalonados todos ellos por una abundante retrospectiva histórica cultural con cierto halo de misticismo que les ha llevado a convertirse en auténticos clásicos de los amantes de los viajes en tren.

Por el contrario, un tren temático es aquél que, manteniendo una inspiración esencialmente turística, ofrece dentro de su recorrido una variada oferta de ocio ligada indispensablemente a un espacio en concreto. Las referencias pueden ser muy variadas y los servicios ofrecidos por los trenes temáticos suelen estar programados por empresas privadas que colaboran con entidades locales para ofrecer un producto en concreto. La referencia a la hora de ofrecer este producto se basa en las potencialidades que ese espacio pueda ofrecer al cliente, ya sea una especial riqueza patrimonial, una actividad industrial en concreto o cualquier otro recurso explotado sobre ese espacio donde el tren actúa más como vehículo de conocimiento que de transporte explícitamente.

Cuadro 2
TRENES TEMÁTICOS

| Denominación del Tren | País | Recorrido | Temática |
|-------------------------|------------------|--|-----------------------------|
| Tren de Cervantes | España | Madrid – Alcalá de Henares | Histórica / Gastronómica |
| Tren de la fresa | España | Madrid - Aranjuez | Histórico |
| Limón Express | España | Benidrom-Gata de Gorgos | Paisajística |
| Tren Vino La Rioja | España | Alfaro - Logroño – Briones/Haro | Enológica |
| Tren de Vino Valdepeñas | España | Madrid - Valdepeñas | Enológica / Cultural |
| Tren de Sóller | España | Palma de Mallorca - Sóller | Paisajístico |
| Tren de Siempre | España | San Sebastián – Zarautz y Bilbao - Mundaka | Ruta de las Iglesias Vascas |
| Tren Minero Riotinto | España | Talleres Mina - Zaranzas | Minería y Paisaje |
| Tren Douro | Portugal | Porto - Pocinho | Paisajes y Viñedos |
| Jacobite Steam Train | Escocia | Fort William - Mallaig | Histórico / Paisajístico |
| Transilvania Express | Rumania | Bucarest - Sighisoara | Histórico |
| WutachtalBahn | Suiza - Alemania | Waldshut-Tiengen | Histórico |
| Mont Blanc Express | Francia - Suiza | Martigny -Chamoix | Paisajística |
| Tren del Flam | Suecia | Flâm- Myrdal | Paisajística |
| Hiram Bingham | Perú | Cuzco-Machu Picchu. | Histórico - paisajística |
| Tren del Vino Chile | Chile | Santa Cruz – San Fernando | Enológica |
| El Chepe | Méjico | Chihuahua - Los Mochis | Paisajística |
| Tequila Express | Méjico | Guadalajara- Amatitán | Gastronómica |
| Tren a las Nubes | Argentina | Salta – San Antonio de los Cobres | Paisajística |
| Tren Fin del Mundo | Argentina | Ushuaia – Parque Nacional | Paisajística |
| Napa Valley | Estados Unidos | Napa – Santa Elena | Enológica |

Fuente: Babinger (2011), www.locutren.com y páginas de las respectivas empresas concesionarias. Elaboración propia.

Esta mirada, a medio camino entre la nostalgia y el aprovechamiento turístico, ha creado un interés que va más allá del uso del ferrocarril como medio de transporte para alcanzar destino, pues el viaje en tren se convierte en la verdadera experiencia de ocio. El turista, ávido de experiencias no vividas, de escenarios románticos, de tradiciones o de cultura gastronómica, recupera la nostalgia que se encuentra en estos trenes, a menudo representados por viejas locomotoras de vapor y vagones de madera (Galvao Maia y Dias, 2010, 397).

El protagonismo que adquiere el ferrocarril y el vino en la Ribera del Duero vallisoletana conforman la base de la propuesta que vamos a presentar en el artículo. El potencial vitivinícola histórico de la Ribera del Duero constituye el punto de partida para que en la actualidad se pongan en valor recursos patrimoniales y arquitectónicos ligados al mundo del vino. Todo ello bajo una perspectiva de aprovechamiento turístico de una actividad en auge como es el enoturismo.

4. ORIGEN Y CONSOLIDACIÓN DE LA RIBERA DEL DUERO COMO ESPACIO PRODUCTOR DE VINO

Vino y bodegas. Estas dos palabras forman parte de la historia de Castilla y León. El cultivo del viñedo en la región se remonta a la época de los Vacceos en el siglo III a.C. Este pueblo se asentó en pleno corazón de la Cuenca del Duero, concretamente en lo que hoy día se conoce como la D.O. Ribera del Duero, en el yacimiento de Pintia situado en la localidad de Padilla de Duero, cerca de Peñafiel en la provincia de Valladolid (Sanz et al., 2009).

Tras la llegada de los romanos y sus tropas a la Península Ibérica, el consumo del vino se generalizó y fue en la reconquista cuando se comenzó a cultivar de forma más frecuente la vid en la Cuenca del Duero al ser «uno de los recursos más estimulantes por los repobladores para fijar las poblaciones en determinados territorios» (Casado, 2008: 174).

La figura del clero tuvo un papel muy relevante en la expansión de este cultivo por toda la ribera de Duero durante la repoblación (Huetz de Lempis, 1967). Los religiosos fueron los encargados de organizar a los nuevos colonos por las llanuras castellanas mediante la construcción de aldeas, monasterios e iglesias, así como la roturación de tierras para el cultivo del viñedo. Un buen ejemplo lo constituyen los monasterios de Santa María de Valbuena y Santa María de Retuerta en Valbuena de Duero y Sardón de Duero respectivamente. A los religiosos hay que sumar la nobleza, que en este sector tenía un papel muy representativo, sobre todo en el entorno de Peñafiel. Estos dos colectivos, nobles y religiosos, fueron los grupos sociales consumidores de vino por excelencia durante este periodo de tiempo, ya que se consideraba a este caldo como un producto de lujo. A partir de la Edad Media y como consecuencia de la fuerte expansión de este cultivo, el consumo de vino se generalizó entre las clases sociales más humildes, convirtiéndolo en un producto más de la dieta de esta población.

Desde entonces, la actividad vínica en este espacio se ha ido incrementado con los años atravesando una serie de avatares, entre los más destacados la invasión de la filoxera entre finales del siglo XIX y comienzos del XX, que han ido configurando a esta industria como un referente del sector vitivinícola en el panorama español.

El hito que supuso una de las transformaciones de mayor envergadura y que ha permitido a esta industria abandonar la fuerte crisis que atravesó el sector desde mediados del siglo XX fue el nombramiento, el 21 de julio de 1982, como D.O. por Orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Se denominó D.O. Ribera del Duero, nombre que hasta entonces ostentaban las actuales bodegas Protos, y que cedieron para esta figura distintiva. La orientación de esta D.O. se encaminó hacia la producción de vinos de calidad, la mayor parte de ellos tintos.

Esta calificación supuso un antes y un después para esta comarca vitivinícola. Con el reconocimiento se produjo una expansión muy importante de la superficie cultivada y del número de bodegas adscritas al consejo regulador, así como la apertura de establecimientos hosteleros y de restauración, museos, salas de exposiciones, organización de cursos de cata, etc., es decir, se ha ido configurando un entramado económico en torno al vino, que va más allá de la simple producción de caldos de calidad.

La industria del vino y las actividades que giran alrededor de este producto se han convertido en uno de los motores económicos y de desarrollo rural de esta comarca. Han aprovechado una materia prima de su territorio, el fruto de la vid, cultivado y trabajado con las manos de los viticultores durante todo el año, para poder elaborar vinos en unos espacios industriales cada vez más complejos y modernos en los que se utilizan las técnicas más avanzadas de vinificación y que constituyen obras emblemáticas de arquitectos de prestigio (Fernández, 2011). Estos grandes centros de producción atraen a miles de turistas a visitar sus instalaciones. Las nuevas bodegas, en ocasiones museos al aire libre, han ayudado a consolidar una actividad turística que tenía en el rico patrimonio histórico-artístico y su gastronomía su principal atractivo, y que junto con los vinos tintos que elaboran se

consolida como uno de los rincones más importantes de España junto a La Rioja, Jerez y El Penedés en el ámbito del enoturismo.

La base de este enoturismo se encuentra en la importancia del sector vitivinícola. La superficie cultivada de viñas se ha duplicado en veinte años pasando de las 11.000 Hectáreas existentes en 1987 a las más de 21.381 que había en 2011. La constitución de la D.O. fue una gran apuesta por parte de los viticultores que fueron adquiriendo derechos de plantación incrementando la superficie a lo largo de la margen derecha del río Duero principalmente.

Burgos era el conjunto de la D.O. con mayor superficie en 1987. Poseía en sus tierras casi 9.500 hectáreas, lo que representaba el 83,74%, frente a las 700 del conjunto de municipios de Valladolid con un 6,20%. La variación entre 1987-2011 muestra un crecimiento de 10.093 hectáreas, es decir, un 89,41%, casi el doble de las que había en 1987. Todos los sectores de la D.O. Ribera del Duero han aumentado su superficie a excepción de Segovia que disminuye. En cifras absolutas, ha sido Burgos con 6.297 hectáreas nuevas y un 66,61% de crecimiento el que ha experimentado el mayor incremento. Sin embargo, en cifras porcentuales, ha sido el sector vallisoletano el que más ha crecido en superficie con casi 3.500 nuevas hectáreas, lo que significa un 499,86% más en 2011 respecto a 1987, representando en el conjunto de la D.O. el 19,64%.

Este crecimiento de la superficie ha ido acompañado de inversiones llevadas a cabo por viticultores tradicionales para ampliar sus bodegas, la presencia de grandes grupos empresariales presentes en otras D.O., enólogos y amantes del vino, así como la entrada de capitales procedentes de otras ramas de la economía como la construcción y el mundo del arte principalmente (Sánchez, 2011). El interés que ha despertado el vino en las dos últimas décadas ha tenido un enorme éxito. Prueba de ello es la proliferación de bodegas por toda la Ribera del Duero. Si a finales de los ochenta no llegaban a las 100 bodegas en 2011 superan las 250, según datos recogidos en la web del Consejo Regulador de la Ribera del Duero.

En el sector vallisoletano hay 99 bodegas repartidas entre los diferentes municipios siendo Pesquera de Duero y Peñafiel con 23 y 24 bodegas respectivamente las que mayor peso representan en el conjunto, seguidos de Quintanilla de Onésimo, Valbuena de Duero, Olivares de Duero y Quintanilla de Arriba, todos ellos localizados en la conocida *Milla de Oro* con bodegas tan emblemáticas como Bodegas Protos en Peñafiel, Vega Sicilia y Matarromera en Valbuena de Duero, Dehesa de los Canónigos en Pesquera de Duero, o Bodegas Arzuaga en Quintanilla de Onésimo.

Estas cifras muestran la realidad de la Ribera del Duero vallisoletana, un espacio vitivinícola tradicional con fuertes raíces históricas y con una arraigada cultura del territorio por parte de los viticultores. Todos estos aspectos se han puesto en valor y se ha generado un entramado económico que va más allá de la simple producción de vino. El mundo del vino, hoy día, no se basa sólo en la venta de botellas sino que se ha diversificado y las bodegas han abierto sus puertas para que las personas puedan conocer todos los pasos del proceso de producción y sus instalaciones. Con ello se pretende acercar a la población un producto, que, en algunos periodos de la historia, estaba reservado sólo a las clases sociales con mayor poder adquisitivo.

5. EL FERROCARRIL EN LA RIBERA DEL DUERO. UNA INFRAESTRUCTURA SIN CONSOLIDAR

La línea ferroviaria Valladolid-Ariza recorre a lo largo de sus 254 kilómetros gran parte de la comarca vitivinícola de la Ribera del Duero. Cuenta con 29 estaciones, de las que tres eran de primera categoría (Valladolid, Aranda de Duero y Ariza), cuatro de segunda (Peñafiel, Osma, Almazán y Coscurita) y el resto de tercera o cuarta (Camazón, 2003). Desde su nacimiento en la Estación de La Esperanza, dentro de la ciudad de Valladolid, transcurre prácticamente paralela al río Duero, atravesando algunos de los más importantes enclaves enológicos de este territorio. Sin embargo, a pesar de esta fuerte presencia sobre la comarca vitivinícola, el tren prácticamente no tuvo importancia a la hora de transportar mercancía ligada a esta actividad.

Los orígenes del proyecto se remontan a la década de 1860 cuando, una vez que estuvo diseñado y construido gran parte del tendido ferroviario peninsular, se tuvo en consideración la necesidad de poner en marcha líneas transversales que permitieran la conexión entre ciudades o nodos ferroviarios sin necesidad de pasar inexorablemente por la capital de España. Este ferrocarril se presentó por tanto como un proyecto de gran importancia en el marco una nueva política descentralizadora en materia de infraestructuras, fundamentalmente ferroviarias. Sin embargo, paradójicamente, este mismo modelo centralizador ha sido posteriormente repetido. En las dos últimas décadas, los distintos planes directores en materia de infraestructuras ferroviarias de Alta Velocidad han priorizado de nuevo un diseño radial cuyo eje continúa siendo Madrid (Soria, 2010).

El objetivo principal de la línea que nos ocupa era proporcionar conexión directa entre el Oeste y el Este de la península, así como el enlace con otras líneas ya consolidadas como la Madrid-Irún o la Madrid-Zaragoza. Otro acicate que ayudó a sacar adelante el proyecto era la necesidad de transportar cereales, abonos y remolacha principalmente desde los centros productores en Castilla hacia los puertos de Levante, particularmente Barcelona y Tarragona. Por aquel entonces Castilla era un gran productor de cereales y necesitaba abrir nuevos mercados más allá de las tradicionales rutas al Norte como el Canal de Castilla o el ferrocarril a Santander.

El vino apenas tuvo importancia en el global de mercancías transportadas por ferrocarril en esta línea. Uno de los motivos principales fue la tardanza en la construcción del tendido, para el que tuvieron que pasar casi treinta años desde el primer boceto presentado en 1866 hasta la inauguración oficial de la línea en 1895. Para ese momento, los vinos elaborados en Castilla La Nueva estaban ya consolidados como una alternativa mucho más económica y fácil de transportar. Estos vinos eran cargados en trenes que desde Valdepeñas o Alcázar de San Juan enlazaban con la línea Madrid-Irún, abriendo el mercado a todo el Norte de España. Los vinos producidos de la Ribera del Duero, por el contrario, tuvieron que conformarse con un mercado local y de menor producción. No existen datos concretos sobre las cantidades de vino transportadas por ferrocarril en la Ribera del Duero, pero sí puede deducirse que otro de los motivos que impidieron un transporte a mayor escala era el elevado precio que había que pagar por transportarlo. No obstante, para el comercio del vino a nivel provincial sí tuvieron relativa importancia otras vías como el ferrocarril Madrid-Burgos directo por Aranda de Duero, desde donde

se cargaba el vino elaborado en pueblos como Gumiel de Izán o Quintana del Pidio. (Huetz de Lemps, 1967).

A pesar de los buenos propósitos con que fue proyectada la línea, lo cierto es que durante su vida útil no fueron pocos los problemas a los que tuvo que enfrentarse. Desde el principio hubo posturas enfrentadas entre la MZA (Compañía Madrid-Zaragoza-Alicante), propietaria de la concesión de la línea, y la Compañía Norte, las dos grandes empresas ferroviarias de la época, disputas fraguadas por la competencia que para la Compañía Norte, propietaria de la línea entre Burgos y Zaragoza, suponía el nuevo trazado paralelo al Duero. En los cinco primeros años de explotación (1895-1900), la compañía MZA transportó una media de 90.000 pasajeros con un recorrido total de los trenes (mercancías y pasajeros) de casi 400.000 km al año. En general los resultados tanto económicos como de explotación en sus dos primeras décadas de funcionamiento podían considerarse positivos. Sin embargo esta dinámica cambió a partir de 1920 (Pintado, 1995).

Durante el período de la Guerra Civil, la línea Valladolid-Ariza adquirió un inusual protagonismo. Al contrario que otras líneas e infraestructuras que fueron prácticamente destrozadas, en los tres años que duró la contienda la línea albergó un continuo trajín de trenes militares que circulaban entre Valladolid y Calatayud. Estos trenes se convirtieron en un pilar fundamental para el movimiento rápido de tropas entre los distintos frentes del Norte y Aragón hacia el Sur, fundamentalmente Extremadura, aprovechando la conexión en Zamora o Salamanca con otra línea hoy en desuso, la Vía de la Plata.¹ La utilización de la vía Valladolid-Ariza con fines militares trajo consigo diferentes actuaciones de mejora sobre la infraestructura, fundamentalmente en el trazado de curvas y asentamientos de balasto. Sin embargo, pasada la guerra, se produjo la nacionalización de los ferrocarriles españoles en 1944 y con ello el paso a manos de la empresa estatal RENFE de toda la explotación del tendido ferroviario. Este cambio no trajo buenas noticias para la mayoría de las vías transversales asentadas sobre el país, consideradas deficitarias. La falta de inversiones en el mantenimiento de las infraestructuras, la competencia cada vez mayor del transporte automotor o la supresión de servicios tanto de pasajeros como de mercancías, hizo que poco a poco muchos de los trazados fueran languideciendo ante continuas amenazas de cierre. Así, hasta que en 1985 un programa firmado por RENFE y el por entonces Ministro de Transportes, Enrique Barón, obligó a cerrar numerosas líneas. Se ordenó el cierre de 914 kilómetros de ferrocarril que afectaban a 12 líneas y a 132 estaciones. Otros 933 kilómetros se mantuvieron únicamente para el transporte de mercancías. Entre las líneas afectadas por este cierre se encontró la Valladolid-Ariza, que si bien continuó prestando servicio de mercancías hasta 1995, lo cierto es que la supresión de los servicios de pasajeros regionales e interurbanos entre Valladolid y Ariza terminó por apuntillar la explotación y la rentabilidad de la vía.

Otra de las consecuencias nefastas que produjo el desmantelamiento de la comunicación ferroviaria sobre este sector, fue el abandono de muchas estaciones, puentes,

1 Se denomina Vía de la Plata a la línea de ferrocarril que discurre entre Gijón y Sevilla y debe su nombre a la antigua ruta del mismo nombre entre Mérida y Astorga que unía de Norte a Sur el Oeste de la Península Ibérica. Actualmente el tramo Astorga - Plasencia se encuentra fuera de servicio desde el 1 de enero de 1985. El resto de los tramos de la vía tuvieron distinta suerte, al asumir las comunidades autónomas el déficit que Renfe estimaba sobre ellas.

locomotoras y material remolcado, que afectó a la conservación y puesta en valor del rico patrimonio ferroviario e industrial asentado sobre esta vía. El cierre de líneas ejecutado durante los años 80 dejó muchas poblaciones aisladas y sin conexiones directas con las capitales o cabeceras de comarca. La Vía de La Plata o la Valladolid-Ariza son sólo dos ejemplos que afectaron al territorio de Castilla y León, pero hubo otras líneas estratégicas que en el pasado tuvieron importancia ligada a la explotación minera o agrícola y que sufrieron el mismo destino: Lérida-Pobla del Segur, Granada-Bobadilla, Lorca-Águilas, etc. La línea Valladolid-Ariza aún mantiene un rescoldo de actividad ligada al transporte de vehículos que salen desde la fábrica que Renault España posee en Laguna de Duero. Estos primeros diez kilómetros del ferrocarril Valladolid-Ariza aún hoy son utilizados de y desde la Estación de Valladolid-Campo Grande para su conexión con la vía Madrid-Irún en su camino hacia Francia.

La potencialidad del trayecto y la belleza de gran parte del recorrido a lo largo de la Ribera del Duero, han dado lugar a proposiciones para volver a poner en valor esta vía. Las propuestas han sido variadas, desde la transformación de la infraestructura en Vía Verde a su reapertura, pasando por proyectos más o menos realistas de Alta Velocidad ferroviaria. Lo cierto es que, a día de hoy, ninguno ha cuajado, y la vía sigue tal y como está desde que en 1995 circulara el último tren de mercancías por sus raíles. La conversión en Vía Verde es quizá la idea que más aceptación ha tenido, pero ello supondría el levantamiento total del tendido para convertirlo poco menos que en un carril bici. Esta idea supone decir adiós a cualquier esperanza de reapertura del servicio o puesta en valor siquiera de alguno de los tramos.

Consideramos que el camino a seguir debe ser, si no la total reapertura de la línea, sí al menos el aprovechamiento con fines turísticos, en base al enorme potencial que desde el punto de vista patrimonial y enológico alberga la vía a lo largo de su recorrido por la Ribera del Duero vallisoletana.

6. UN TERRITORIO CON GRANDES POTENCIALIDADES TURÍSTICAS

El patrimonio artístico y cultural es uno de los recursos más importantes que posee la Ribera del Duero para atraer a los turistas. A lo largo de todo el río se localizan un grupo muy amplio de municipios que poseen unas características muy favorables para el desarrollo de esta actividad. Desde Soria hasta Zamora, pasando por Burgos y Valladolid, aparecen un importante grupo de municipios con destacados atractivos que han configurado a este sector como uno de los espacios más emblemáticos del turismo rural en Castilla y León.

En el sector de la D.O. Ribera del Duero, y en concreto en el tramo vallisoletano, se han llevado a cabo dos iniciativas cuyo objetivo era promocionar el turismo de este sector. La primera de ellas fue el Plan de Dinamización Turística de Peñafiel en 1998-2001, y la segunda el Plan de Dinamización de Producto Turístico Ribera del Duero 2008-2010, que posteriormente se ha ampliado a una segunda fase 2011-2013.

El primero de ellos tenía como espacio de actuación el propio municipio de Peñafiel y su comarca. El objetivo principal era crear un producto turístico y de promoción del municipio y de sus alrededores a través de una serie de medidas de adecuación de los

espacios más representativos de la localidad. La otra iniciativa, y de mayor relevancia que la anterior, fue el Plan de Dinamización Turística Ribera del Duero. El ámbito de trabajo de este plan estaba formado por 90 municipios de las provincias de Burgos y Valladolid principalmente, pero también de Segovia y Soria. La inversión inicial de este programa fue de 4,5 millones de euros y las principales líneas de trabajo apostaban por un incremento de la calidad poniendo en valor una serie de ejes vertebradores fundamentales como la importancia de los vinos, la rica gastronomía, la cultura, el arte y las tradiciones.

Una de las propuestas de mayor envergadura que se ha llevado a cabo ha sido la ruta del vino Ribera del Duero, incorporado en la segunda fase (2003-2004) del producto Rutas de Vino de España, y certificada en diciembre de 2010 con el apoyo de la Asociación Española de Ciudades del Vino (ACEVIN) y la Secretaría de Estado de Turismo de España (TURESPAÑA). Se basa «en la integración de actividades vitícolas, gastronómicas, culturales y de ocio, acompañado por una amplia oferta de alojamiento, servicios relacionados con dicha actividad y otros complementarios, dentro de una misma zona vitivinícola. En todos los casos, el denominador común es uno: el vino» (Miranda & Fernández, 2011: 148-149). Esta ruta se asienta sobre una estrategia de desarrollo socioeconómico integral del territorio que requiere la implicación de organismos y empresas públicas y privadas así como la integración de diferentes agentes ajenos a la rama del turismo.

Estos dos planes ponen de manifiesto la existencia de un rico patrimonio histórico artístico, que junto con la gastronomía, la etnografía y los caldos que se elaboran en las bodegas convierten a este sector de la Ribera del Duero vallisoletana en un lugar con grandes atractivos para el desarrollo del turismo de interior y en concreto para el enoturismo.

En su conjunto, la Ribera del Duero vallisoletana posee once Bienes de Interés Comunitarios (BIC) entre los que destacan el conjunto histórico de Peñafiel, el Yacimiento arqueológico de Pintia, así como un conjunto de iglesias como la de la Asunción en Castrillo de Duero, monasterios como el de Santa María de Valbuena de Duero y el castillo de Peñafiel entre otros. Posee numerosas iglesias, monasterios, ermitas, torres, castillos, molinos y puentes distribuidos por todos los municipios y que completan una oferta muy amplia y variada de recursos patrimoniales.

Cuenta con una serie de museos como el de Arte Sacro y el Museo Provincial del Vino situados en Peñafiel, el Centro de Interpretación el Empeinado en Castrillo de Duero y el vitivinícola Emina en Valbuena de Duero. También poseen dos fiestas declaradas de interés turístico regional como son la Fiesta de Nuestra Señora y San Roque y la Semana Santa, ambas en Peñafiel. Además, por su territorio transcurren algunas de las rutas más emblemáticas de la región como la del enoturismo de la Ribera del Duero, la ruta Cultural del Duero o la de los Castillos.

Esta importante oferta artística y cultural se completa con la existencia de barrios de bodegas tradicionales excavados en las laderas de los cerros y de las cuevas como en Pesquera de Duero, así como de nuevas instalaciones diseñadas por célebres arquitectos y que hoy son la sede de algunas de las bodegas más prestigiosas de la D.O. Uno de los ejemplos más relevantes lo forma la nueva bodega de Protos en Peñafiel con un diseño vanguardista de Richard Rogers dentro de las corrientes conocidas como enoarquitectura o arquitectura del vino.

Todos estos atractivos unidos a una importante red de alojamientos turísticos y restaurantes, a la rica gastronomía de la comarca y sobre todo a su producto estrella, el vino, la otorgan unas señas de identidad específicas que la posicionan como un espacio turístico bien orientado al ámbito del enoturismo y del turismo de interior.

Si bien, es cierto, que en todos los municipios que componen este territorio no existen los mismos factores que propicien este desarrollo. Sin duda alguna, Peñafiel es el núcleo principal en el que convergen todos los caminos, y se le puede considerar como el centro dinamizador de esta comarca vitivinícola. Posee 23 bodegas, 37 restaurantes, 13 tipologías diversas de alojamientos, numerosos monumentos, servicios comerciales, etc. Además de ser un importante centro turístico es una cabecera comarcal que da servicio a los municipios de su alrededor así como un eje vertebrador de la economía de este territorio.

7. RIBERTREN: UNA PROPUESTA PARA LA PUESTA EN MARCHA DE UN TREN TURÍSTICO EN LA RIBERA DEL DUERO

En las líneas que se muestran a continuación proponemos un proyecto con aire de sueño. La posibilidad de rehabilitar la línea Valladolid-Ariza con fines turísticos ha sido una idea anhelada tanto por la población como por las entidades locales afectadas por la clausura definitiva del servicio ferroviario en 1995. Sin embargo, pese a estos antecedentes, no ha existido un proyecto riguroso que vaya más allá de los buenos propósitos. Quizá la única iniciativa a considerar fue en 1988, cuando ASVAFER (Asociación Vallisoletana de Amigos del Ferrocarril) propuso todavía con la línea en uso, la creación de un tren turístico que se denominaría «Tren del Lechazo». En 1995 hubo un reconocimiento de esta propuesta e incluso se mandó un estudio de viabilidad que finalmente no prosperó. Posteriormente vendría el cierre definitivo y numerosas ideas para la reapertura, la conversión en vía verde o incluso faraónicos proyectos de Alta Velocidad ferroviaria en este tramo. Nuestra propuesta pretende, bajo un contexto geográfico y turístico, aprovechar las infinitas posibilidades de la Ribera del Duero y el ferrocarril como agente de desarrollo, dinamización turística y económica. Entendemos que esta propuesta que presentamos, con un adecuado estudio económico, jurídico y sobre todo, con mucha voluntad, puede ser no sólo viable, sino también rentable a largo plazo. En una coyuntura económica difícil parece claro que debe apostarse por la reinversión, por la rehabilitación y aprovechamiento de infraestructuras sin necesidad de invertir grandes sumas de dinero en creaciones *ex novo*. Ahí, precisamente, está la clave de esta propuesta.

El *leitmotiv* de este proyecto es, como hemos aludido previamente, la rehabilitación. Nos encontramos ante una infraestructura ferroviaria en desuso y con carencias de equipamiento en algunos tramos. Por esta razón, para desarrollar el proyecto «Ribertren» sería necesario la rehabilitación y posterior reapertura de cerca de 45 kilómetros de vía férrea, entre las localidades de Valladolid y Peñafiel². Para ello se han de tener una serie de consideraciones de carácter jurídico que deben salvarse antes de comenzar las citadas obras

2 Actualmente hay cerca de diez kilómetros en uso que conectan Valladolid y las instalaciones de Renault España en laguna de Duero.

de rehabilitación en la infraestructura. Por una parte, desde 1995 la línea Valladolid-Ariza se encuentra desafectada, es decir, ha perdido la naturaleza jurídica de bien de dominio público y deja por ello de estar sujeta a las reglas de especial protección. Por otra parte, la legislación actual prohíbe cualquier nueva construcción de líneas ferroviarias que sean atravesadas por pasos a nivel, cuestión ésta de gran relevancia, pues a lo largo de los 45 km de tramo propuesto encontramos cruces a ras de vía, no señalizados en gran parte de los casos, pero que según la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en ocasiones puntuales podría permitirse³.

Cuestiones legales y técnicas aparte, nos centraremos en una propuesta de carácter territorial y social, pues creemos en una oferta enoturística vehiculada a través de este medio, con una temática que gira en torno al vino, la gastronomía y la cultura, que permitiría al visitante disfrutar de una jornada de ocio que combine diversión y aprendizaje.

7.1. Rehabilitación del tren y las estaciones

Iniciativas como el *Wine Train* del Napa Valley (California) inspiran muchas de las ideas que podrían recogerse para «Riberten». La puesta en funcionamiento de locomotoras y vagones de época, perfectamente diseñados y distribuidos para realizar el trayecto de forma cómoda y versátil, permitirían la identificación del turista con el entorno desde el primer momento. La decoración del tren ha de guardar unos parámetros de tipografía, decoración y distribución del espacio lo más accesible e identificativa posible. Teniendo en cuenta cuestiones logísticas, parece necesario realizar una oferta de viaje para un grupo no superior a 50 personas, de manera que la composición del tren podría ser de dos vagones más una locomotora diesel. La gran cantidad de asociaciones de amigos del ferrocarril presentes en muchas de las localidades de la Ribera del Duero (ASVAFER, Asociación de amigos del tren de Aranda de Duero, Amigos del Tren de San Esteban de Gormaz etc.) junto con el apoyo de los Talleres de RENFE en Valladolid, podrían ser los encargados de diseñar y rehabilitar (o construir) este tren. Si bien el diseño de los vagones sería diferente en cada uno de ellos, la decoración de los mismos debería guardar una combinación de colores identificativos con el mundo del vino, en tonos burdeos o violáceos.

El primero de los vagones estaría compuesto de dos alturas, con un piso superior habitable desde donde poder apreciar el paisaje a través de grandes cristaleras y un piso inferior que haría las veces de boutique y almacén. El segundo vagón reuniría las características de un coche-salón dividido por un pasillo, es decir, distribuido mediante mesas y asientos enfrentados de cuatro en cuatro localidades. Evidentemente los vagones estarían equipados con climatización, megafonía, hilo musical, pantallas explicativas y todos los elementos necesarios para la comprensión y comodidad del turista.

3 De conformidad con lo establecido en el artículo 235.1 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante ROTT), los cruces de carreteras u otras vías de comunicación con líneas férreas que se produzcan por el nuevo establecimiento o la modificación de unas u otras deberán, en todo caso, realizarse a distinto nivel, únicamente con carácter excepcional y por causas absolutamente justificadas podrá autorizarse el establecimiento provisional, por el tiempo estrictamente preciso, de nuevos pasos a nivel, que deberán estar protegidos, con arreglo a lo dispuesto en el número 4 del citado artículo y a lo que se establece en esta Orden.

A su vez, las cuatro estaciones que abarca el recorrido deben acogerse a una ligera rehabilitación. Todas ellas siguen en pie y están bien conservadas, pero se hace necesario una limpieza de fachada, de manera que una de sus principales características (la construcción en piedra caliza blanca del páramo de Campaspero) salga a relucir con todo su esplendor. Este elemento es clave a la hora de poner en valor el patrimonio como recurso no sólo identitario, sino también arquitectónico, pues todas y cada una de las estaciones que jalonan los 252 km de vía férrea desde Valladolid –Ariza conservan la misma estructura arquitectónica.

7.2. El trayecto a través de la Ribera del Duero

«Riberten» pretende ser una experiencia, una manera de entender el territorio a través del vino. No se trata de ofrecer al cliente simplemente una forma inocua de pasar el día, sino de comprender un estilo de vida jalonado de connotaciones culturales. Por ello el viaje debe desarrollarse sin prisas, a una velocidad media que no superaría los 40 km/h y que permiten de este modo apreciar todas las posibilidades paisajísticas que ofrece la Ribera del Duero.

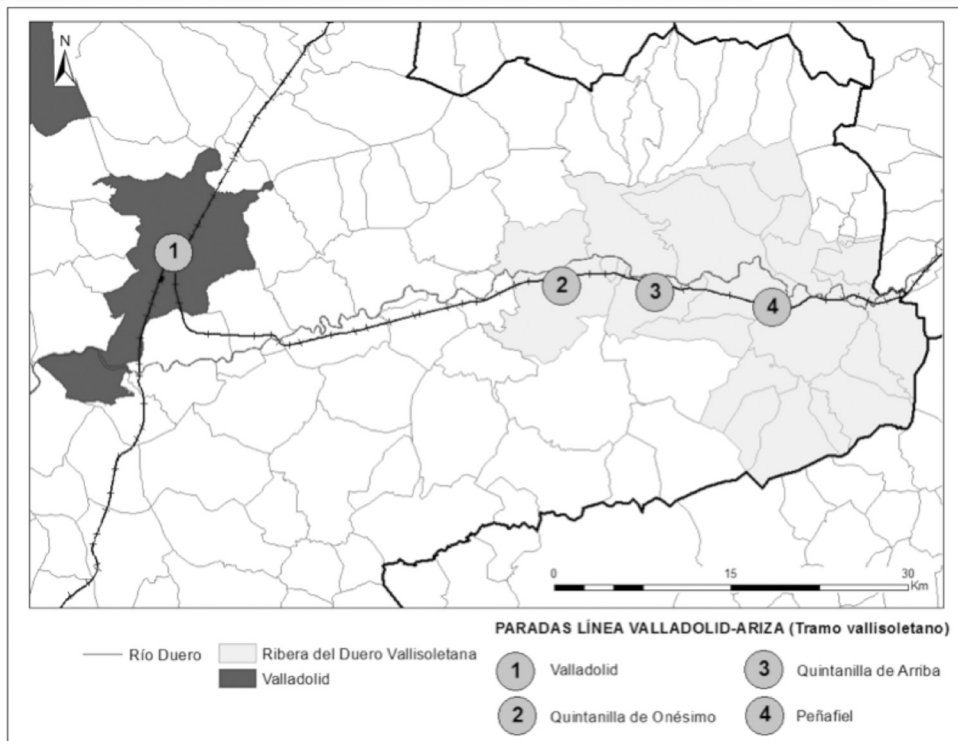
Los 50 kilómetros propuestos para el viaje de ida quedarían divididos en tres tramos, cada uno de los cuales con una temática diferente adaptada al horario de la jornada. El de vuelta se realizaría en un único trayecto.

La actividad comenzaría a las 10 a.m. en la estación de La Esperanza en Valladolid, enclave significativo del pasado industrial vallisoletano. Este punto, céntrico, accesible y muy próximo a la Estación de Campo Grande (que acoge actualmente el tráfico ferroviario de Valladolid de Grandes líneas y AVE), se presenta como una ubicación inmejorable, tanto para los visitantes procedentes de otras provincias como para los propios ciudadanos de Valladolid. En la estación de La Esperanza se tomaría el primer contacto con el grupo, explicando el desarrollo de la jornada mediante la entrega de un dossier informativo. El contenido de dicho dossier recoge aspectos históricos y patrimoniales ligados al vino en este territorio y forma parte del desarrollo de la primer parte del viaje, a través de los 20 kilómetros que separan Valladolid y Quintanilla de Onésimo. Los dos asistentes de viaje y un guía especializado presentes en el tren, permanecerían en todo momento a disposición del cliente, haciendo que esta primera parte de la jornada no sólo sea una toma de contacto con el territorio sino una experiencia sensorial y participativa.

Las puertas de la Ribera del Duero se encuentran en el municipio de Quintanilla de Onésimo, primera parada de este recorrido. A partir de aquí, y a lo largo de toda la línea férrea de Ariza hasta Peñafiel, comienzan a aparecer por el territorio grandes extensiones de viñedo y numerosas bodegas. Quintanilla de Onésimo es uno de los municipios más emblemáticos de este sector de la Ribera del Duero vallisoletana, con presencia de bodegas muy representativas como Arzuaga Navarro.

La hora de llegada a Quintanilla de Onésimo está prevista a las 11 de la mañana. Tras las explicaciones recibidas en el primer trayecto sobre la evolución de la historia vitivinícola en Castilla y León, pero en concreto en la Ribera del Duero, se accederá al interior de la antigua estación de tren para poder contemplar en primera persona y a través de un conjunto de paneles informativos los acontecimientos históricos más representativos

Figura 2
RECORRIDO DEL «RIBERTREN»



Fuente: Elaboración propia.

desde el origen de la D.O. hasta la actualidad. La exposición se dividiría en cinco áreas y la visita sería libre tras las explicaciones recibidas en el tren con una duración de unos cuarenta minutos. Las diferentes temáticas serían las siguientes:

1. Orígenes del vino en Castilla y León: El Yacimiento Arqueológico de Pintia Padilla de Duero-Peñafiel.
2. El papel de la Reconquista en la expansión del viñedo: las órdenes religiosas y los nobles.
3. Los avatares de los siglos XVIII-XIX: la llegada de la temida filoxera y el arranque de viñedos.
4. La crisis agraria de mediados del siglo XX: el descenso de la superficie cultivada y el abandono de la población.
5. La constitución de la D.O. Ribera del Duero y la fuerte expansión de la industria del vino desde comienzos de 1980.

Acto seguido se conduciría a los turistas, a través de un camino perfectamente señalado y habilitado para su uso, a visitar unos viñedos situados en las inmediaciones de la

estación y que serían el punto de arranque para la segunda parte del viaje cuyo temática es una introducción al análisis organoléptico de los vinos.

El tren saldría de Quintanilla de Onésimo a las 12 de la mañana con destino Quintanilla de Arriba y con hora prevista de llegada a las 12:15. En este breve trayecto los dos técnicos especialistas en esta materia realizarían una introducción al mundo de la cata muy sencilla que continuaría una vez llegado el tren al apeadero.

La estación de Quintanilla de Arriba sufriría una remodelación de la planta baja del edificio habilitándola como un gran aula destinada a la cata de los caldos producidos en esta D.O. Durante 45 minutos que duraría esta parada la sala se llenaría de colores y aromas que permitirían al turista conocer con mayor intensidad las aptitudes y las características principales de los vinos que se elaboran en esta comarca, además de conocer, valorar y apreciar todo el trabajo que conlleva el mundo del vino.

A las 13 horas se reanudaría el trayecto del tren con destino la última parada, Peñafiel. La hora prevista de llegada a esta localidad sería a las 13:30 y durante este trayecto se disfrutaría del paisaje vitivinícola con los viñedos y las nuevas bodegas que salpican el territorio y que en muchas ocasiones se han convertido en museos al aire libre gracias a las nuevas tendencias en la arquitectura de estos templos del vino. En estos treinta minutos el guía se encargaría de relatar la historia de las grandes bodegas existentes en la D.O. así como el paisaje que los turistas se van a encontrar a medida que se acercan a Peñafiel.

La estación de Ariza en Peñafiel les daría la bienvenida engalanada con aperos y utensilios utilizados en las labores agrícolas del viñedo, así como antiguos artilugios empleados para la elaboración del vino. Fuera del recinto un autobús se encargaría de desplazar a los visitantes a las diferentes actividades organizadas: una visita de una de las bodegas industriales del municipio, la entrada al Museo Provincial del Vino y la visita al castillo.

El autobús trasladaría a la gente a las 13:30 horas aproximadamente desde la estación de Peñafiel hasta una de las bodegas del municipio. Existiría la posibilidad de ir alternando la visita a diferentes bodegas con el fin de implicar en este proyecto a un mayor número de empresas privadas. Las elegidas deberán contar con algún salón con amplia capacidad ya que la comida se realizaría en su interior.

La visita a la bodega duraría en torno a una hora y se recorrerían sus instalaciones. Desde las salas de selección de uva, estrujado, almacenamiento, dormitorios de barricas, laboratorio, sala de embotellado y etiquetado, etc. La visita terminaría con una pequeña degustación de un *Ribera* y la entrega de un obsequio al turista que consistiría en una pequeña botella de vino y la copa utilizada en la cata.

Acto seguido tendría lugar la comida en los salones adaptados para la ocasión. Los productos que se servirían serían los típicos de la región con el lechazo asado como plato estrella del menú. Durante la comida se degustarían diversos tipos de vino apropiados a cada plato, diferenciados a través del maridaje y que permitan la adecuada complementación entre el vino y la comida a cargo del personal cualificado de la propia bodega.

La hora de salida de la bodega sería las 17:00 horas. El autobús transportaría al grupo de turistas hasta la sede del Museo Provincial del Vino en el Castillo de Peñafiel donde tendría lugar la visita a sus instalaciones.

La ubicación del Museo, en un ala del castillo de Peñafiel, surgió a través de una iniciativa de la Diputación Provincial de Valladolid con la finalidad de dar a conocer los

vinos de la provincia que cuenta con cinco D.O. Rueda, Ribera del Duero, Toro, Cigales y Tierra de León. En su interior se pueden descubrir aspectos culturales, geográficos, etnográficos, históricos y vitivinícolas de la vid y el vino. Tras la visita se realizará un tour guiado al resto de castillo, y desde la azotea de la torre del homenaje se podrá observar un paisaje de vides que se extiende por el valle y las laderas de los páramos colindantes.

El tiempo estimado para estas dos actividades es de dos horas, por lo que a las 19:00 horas el autobús trasladaría a los visitantes hacia el centro de Peñafiel. A partir de entonces se dejará un tiempo de unas dos horas de tiempo libre para visitar el resto de monumentos que posee el municipio, como la plaza del Viejo Coso, la Torre del reloj, las iglesias de San Pablo, Santa María, Santa Clara y San Miguel, y a las 21 horas se producirá el traslado hacia la estación de tren para regresar a Valladolid.

El tren saldrá aproximadamente a las 21 horas con un tiempo estimado del viaje en el regreso de hora y media, por lo que la hora prevista de llegada a la estación de la Esperanza en la capital será a las 22:30. Durante este trayecto, y para finalizar el paquete, el turista podrá acceder a la parte superior del tren. Un espacio panorámico habilitado con cómodas sillas que le permitirían observar el atardecer con las cepas y algunas bodegas como paisaje de fondo donde podrá relajarse de la jornada vivida.

Finalmente, durante este viaje de vuelta, se ofrecerá un pequeño aperitivo a bordo del tren, que permita degustar una vez más algunos de los caldos de esta comarca vitivinícola, y que después de los conocimientos adquiridos a lo largo del día permitan saborearlo con mayor precisión.

8. CONCLUSIÓN

El vino y el ferrocarril son dos términos que se encuentran ligados a la historia de la Ribera del Duero. La presencia de los característicos majuelos en este territorio desde hace más de 2000 años, pero sobre todo desde el siglo XVI, ha ido conformando este espacio en lo que es hoy día, una de las comarcas vitivinícolas con mayor proyección y reconocimiento nacional e internacional. A este rico recurso si le unimos la apertura de la vía Valladolid-Ariza en 1895, convirtiéndolo como un nexo de unión entre el valle central del Duero y el eje del Ebro, obtenemos una de las comarcas de mayor dinamismo de Castilla y León que ha sabido adaptarse a los avatares acontecidos a lo largo del siglo XX teniendo como pilar fundamental su producto estrella: el vino.

Nunca se sabrá la repercusión que hubiese tenido la importante industria del viñedo de la Ribera del Duero vallisoletana (Valladolid era la quinta provincia con mayor superficie de España a finales del siglo XIX) en el transporte de vino y uvas como ocurrió en otros lugares como Jerez o La Rioja, ya que la apertura de la línea de ferrocarril coincidió con la invasión de la filoxera, la temible enfermedad que redujo a más de la mitad la superficie de viñedo de la provincia y algo más de un tercio en el conjunto de Castilla y León. Esto provocó escasas relaciones profesionales y comerciales entre la vid y el ferrocarril durante su periodo de funcionamiento, por lo que en el artículo se pretende establecer mayores lazos de unión a través de un tren turístico que aproveche la red viaria existente y los vinos que se producen en las numerosas bodegas de la D.O.

Los servicios descritos anteriormente son sólo ejemplos que muestran la potencialidad del tren como recurso y también como parte de un aprovechamiento enoturístico. Para la puesta en marcha de este proyecto se hace necesario una adecuada coordinación entre los distintos agentes que participan en la actividad. Estos, fundamentalmente las entidades locales, las Bodegas y las empresas ferroviarias, obtienen un beneficio que va más allá de la pura rentabilidad económica. Este tipo de actividad turística es cada vez más demandada por clientes que buscan una participación activa durante sus períodos de vacaciones o de ocio y además contribuyen a poner en valor elementos patrimoniales o culturales que de otra forma pudieran permanecer en el olvido. Además de todo ello, no hay que olvidar que, desde una perspectiva ambientalista, el enoturismo ferroviario apenas supone un impacto negativo sobre el territorio, pues se trata simplemente de aprovechar una infraestructura en desuso o poco explotada sin necesidad de realizar grandes obras de adecuación o construcción de nuevos equipamientos.

9. BIBLIOGRAFÍA

- ALADO PRIETO, J.M. (2006): «El tren del vino. El ferrocarril urbano de Jerez de la Frontera como instrumento de puesta en producción de la ciudad mercantil.», *Actas del IV Congreso de Historia Ferroviaria*, Málaga.
- ALONSO SANTOS, J.L. (2003): «Redes y procesos de innovación en las comarcas vinícolas de Castilla y León: el ejemplo de la D.O. Bierzo», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 36, pp.43-60.
- ALONSO SANTOS, J.L. et al. (2003): «Los espacios vitivinícolas en Castilla y León: la evolución hacia un sistema productivo de calidad», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 35, pp.101-122.
- ALVEAR GONZÁLEZ, A. (2007): «Una primera exploración del mercado enoturístico de la Ribera del Duero», *Conocimiento, innovación y emprendedores: camino hacia el futuro*, pp. 2052-2066
- APARICIO, J. et al. (2008): «La Ribera del Duero, geografía de un medio innovador en torno a la viticultura», *Scripta Nova*, nº 277.
- BABINGUER, F. (2011): «Ferrocarriles temáticos en tiempos de globalización: entre red de transporte y atracción turística», *Actas V Congreso Geografía de los Servicios*. pp. 705-730, Tomo II. Las Palmas de Gran Canaria, Ed. Anroart.
- CAMAZÓN MISIEGO, R.M. (2003): «El cierre de las líneas de ferrocarril en España: Línea de Valladolid a Ariza (1895-1985)», *Actas del III Congreso de Historia Ferroviaria*, Gijón.
- CAPEL, H. (2011): *Los ferro-carriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano*. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- CASADO QUINTANILLA, B. (2008): «El vino en la sociedad medieval de la Península Ibérica», *Actas del Simposio Internacional El vino en época tardoantigua y medieval 22-24 de octubre Murcia*, pp. 169-191.
- CAYÓN, F. et al. (ed.). (2002): *Ferrocarril y ciudad. Una perspectiva internacional*. Madrid, Ministerio de Fomento y Fundación de Ferrocarriles Españoles.

- FERNÁNDEZ PORTELA, J. (2011): «La bodega tradicional como elemento patrimonial: el cambio a la actividad industrial en la Denominación de Origen de Cigales y Ribera del Duero», *Actas de la Conferencia Internacional Patrimonial cultural de la vid y el vino* 8-11 de febrero Almedralejo.
- FOLGUERAS, P. (2002): *El mundo del trabajo en Renfe. Historia oral de la infraestructura*. Madrid, Fundación Ferrocarriles Españoles.
- GALVAO MAIA, L.G. y DIAS, R. (2010): «Ferrocarril y patrimonio ferroviario. Un estudio sobre el Trem da Vale (MG) - Brasil», *Estudios y Perspectivas en Turismo*, Vol. 19, pp. 394-408.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1989): *Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España*. Madrid, Ed. Espasa-Calpe.
- HERRANZ LONCÁN A. (2008): *Infraestructuras y crecimiento económico en España (1850-1935)*. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- HUETZ DE LEMPS, A. (1967): *Vignobles et vins du nord-ouest de l'Espagne*. Bordeaux, Institut de Géographie, Faculté des Lettres in Bordeaux.
- LÓPEZ-GUZMÁN GUZMÁN, T. y SÁNCHEZ CAÑIZARES, S.M. (2008): «La creación de productos turísticos utilizando rutas enológicas», *Pasos: Revista de turismo y patrimonio cultural*, nº2, pp. 159-171.
- LÓPEZ PITA, A. (2001): *Ferrocarril y avión en el sistema de Transportes Europeo*. Barcelona, CENIT, Ediciones UPC.
- MIRANDA ESCOLAR, B. y FERNÁNDEZ MORUECO, R. (2011): «Vino, turismo e innovación: las Rutas del Vino de España, una estrategia integrada de desarrollo rural», *Estudios de economía aplicada*, vol. 29, nº1, pp.35.
- MOLINERO HERNANDO, F. (1979): *La tierra de Roa: La crisis de una comarca vitícola tradicional*. Valladolid, Universidad de Valladolid, 343 pp.
- MOLINERO HERNANDO, F. (1988): «Viñedos y vinos de Valladolid», *Cuadernos Vallisoletanos*, nº 41, pp. 1-30.
- MOLINERO HERNANDO, F. (2001): «Los paisajes del viñedo en Castilla y León», *Polígonos*, nº 21, pp. 85-117.
- MUÑOZ RUBIO, M. (1995): *RENFE (1941-1991) medio siglo de ferrocarril público*. Madrid. Ed. Luna.
- MUÑOZ RUBIO, M. et al. (Ed.) (1999): *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998: economía, industria y sociedad*. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- PÉREZ RUIZ, L. (2010): «Reflexiones en torno al enoturismo y el turismo rural: análisis de necesidades en la oferta a clientes de habla inglesa en Castilla y León», *En torno al vino: estudios pluridisciplinarios* (recurso electrónico).
- PINTADO QUINTANA, P. (1995): *El ferrocarril Valladolid-Ariza 1895-1995*. Barcelona, Ed. Luis prieto.
- PIQUERAS HABA, J. (1998): «Cambios recientes en el sector vitivinícola valenciano. 1977-1997», *Cuadernos de Geografía*, nº 63, pp. 177-194.
- PIQUERAS HABA, J. (2005): «La filoxera y su difusión espacial: 1878-1926», *Cuadernos de Geografía*, nº 77, pp. 101-136.

- PIQUERAS HABA, J. (2010): «Paisaje y economía vitícola en Requena (1850-2010)», *Actas del XV Coloquio de Geografía Rural: Territorio, paisaje y patrimonio rural*, Cáceres, 28 a 30 de abril.
- RENFE (2009): *Memoria de actividades*.
- RODRÍGUEZ GARCÍA, J. et al. (2010): «Análisis del desarrollo del enoturismo en España: Un estudio de caso», *CULTUR, Revista de Cultura e Turismo*, Año 4, nº2, pp. 51-68.
- SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, J.L. (2006): «La renovación de las bases productivas en la industria vinícola de Rueda», en *Sistemas locales de empresas y redes de innovación en Castilla La Mancha y Castilla y León*, Méndez, R. y Alonso, J.L. Ed. Ediciones Universidad de Salamanca, Salamanca, 295 pp.
- SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, J.L. (2011): «Los vinos de calidad en Castilla y León o la complementariedad entre naturaleza, sociedad, producción y conocimiento», *Cuadernos de estudios agroalimentarios*, nº2, pp. 133-151.
- SANTOS Y GANGES, L. (2005): *Burgos y el Ferrocarril: estudio de geografía urbana*. Burgos, Ed. Dossele.
- SANTOS Y GANGES, L. (2007): *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- SANZ MÍNGUEZ, C. et al. (2009): *El vino y el banquete en la Ribera del Duero durante la Protohistoria*. Valladolid, Centro de Estudios Vacceos «Federico Wattenberg».
- SIMÕES, O. (2008): «Enoturismo em Portugal», *Pasos: Revista de turismo y patrimonio cultural*, vol. 6, nº2, pp. 269-279.
- SORIA CÁCERES, C.H. (2010): «Alta Velocidad y transformaciones urbanas en Valladolid», *Actas del Congreso Ciudad, territorio y paisaje: reflexiones para un debate multidisciplinar* 3-5 de mayo, Madrid.
- TONINI, H. (2008): «Políticas públicas e turismo: enoturismo no Vale dos Vinhedos/RS», *Pasos: Revista de turismo y patrimonio cultural*, Vol. 6, nº2, pp. 213-229.
- WAIS, F. (1974): *Historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid, Ed. Nacional.

RECURSOS WEB

- Consejo Regulador de la Denominación de Origen Ribera del Duero: <http://www.ribera-delduero.es>
- Fundación de Ferrocarriles Españoles. Archivo Histórico Ferroviario: <http://www.docu-tren.com>

