



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA GENERAL
TÉCNICA

CENTRO
DE PUBLICACIONES

ISBN 978-84-498-0928-6



9 788449 809286

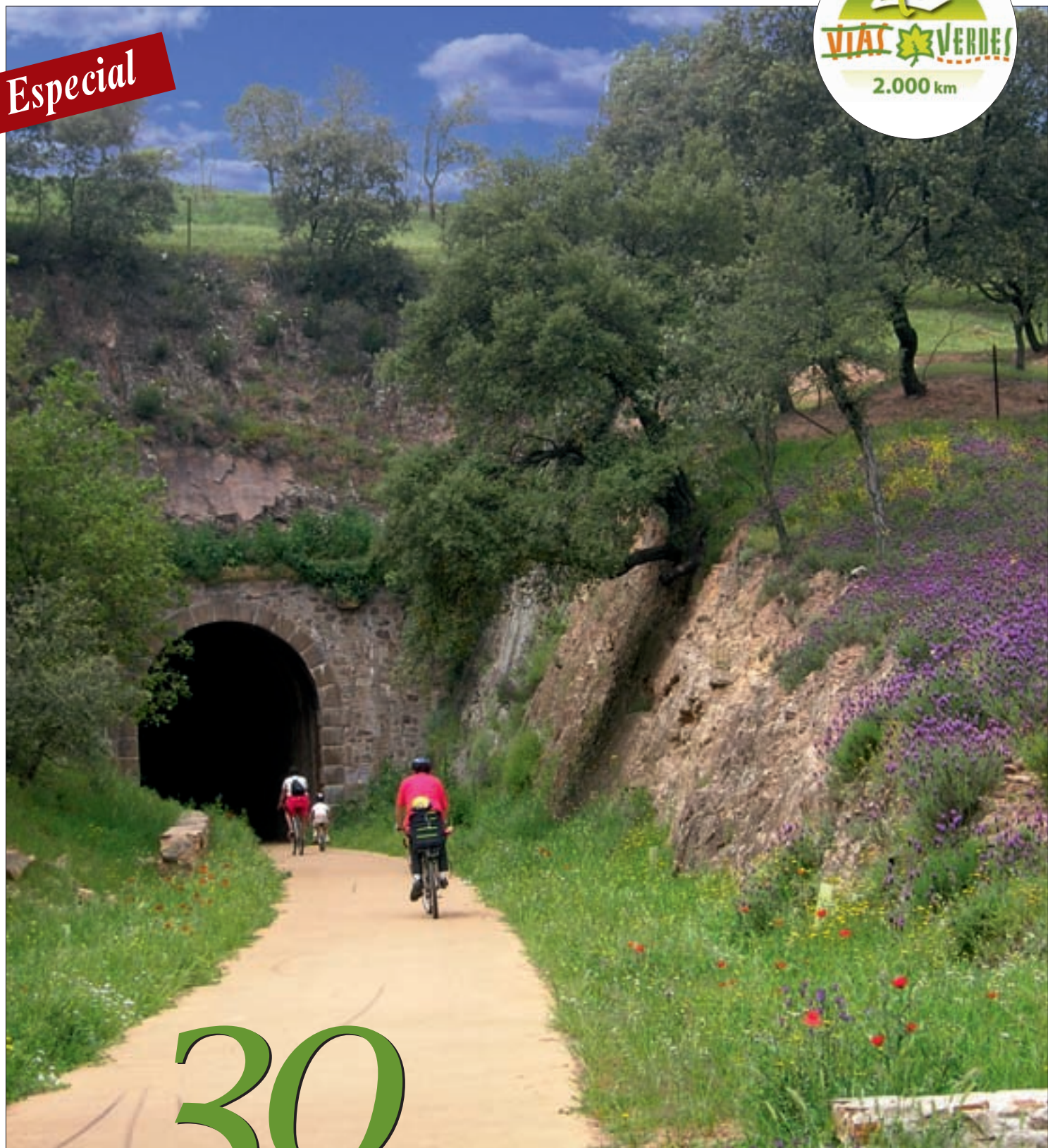
P.V.P.: 10 €
(IVA incluido)

30 Vías Verdes por España

Revista del Ministerio de
Fomento

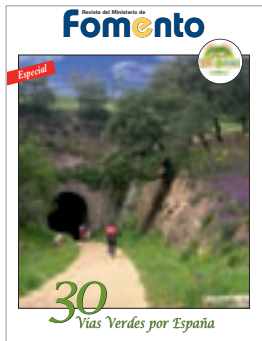


Especial



30
Vías Verdes por España





30

Vías Verdes por España



- 6 Vía Verde del Eo.
- 12 Vía Verde de la Camocha.
- 18 Vía Verde Senda del Oso.
- 24 Vía Verde Montes de Hierro.
- 30 Vía Verde del Urola.
- 36 Vía Verde de Arditurri.
- 42 Vía Verde del Plazaola.
- 48 Vía Verde del Vasco-Navarro.
- 54 Vía Verde del Cidacos.
- 60 Vía Verde del Río Oja.
- 66 Vía Verde de Laciana.
- 72 Vía Verde de la Sierra de la Demanda.
- 78 Vía Verde Ferro i Carbó.
- 84 Vías Verdes de Girona.
- 92 Vía Verde de la Terra Alta.
- 98 Vía Verde del Baix Ebre.
- 104 Vía Verde del Tajuña.
- 110 Vía Verde de la Jara.
- 116 Vía Verde de Ojos Negros.
- 122 Vías Verdes de Maigmo y Alcoi.
- 128 Vía Verde de la Sierra de Alcaraz.
- 134 Vía Verde de Linares.
- 138 Vía Verde del Noroeste.
- 144 Vía Verde del Aceite.
- 150 Vía Verde de la Sierra Norte de Sevilla.
- 156 Vía Verde de la Campiña.
- 162 Vía Verde del Almanzora.
- 168 Vía Verde del Guadiana.
- 174 Vía Verde de los Molinos de Agua.
- 180 Vía Verde de la Sierra.

Textos: Julia Sola Landero

Todas las imágenes contenidas en esta publicación pertenecen al archivo de la Dirección de Actividades Ambientales y Vías Verdes de la Fundación de Ferrocarriles Españoles y a los gestores, promotores y colaboradores del programa Vías Verdes.

Agradecemos la colaboración desinteresada de cuantas personas y entidades han participado en la elaboración de esta publicación con su aportación de información y fotografías.

Director de la Revista: Antonio Recuero

Edición: Javier R. Ventosa. **Maquetación:** J. A. Laiz. **Secretaría de redacción:** Ana Herráiz.
Fotografía: José Caballero. **Archivo fotográfico:** Vera Nosti. **Portada:** Fundación de los Ferrocarriles Españoles
Elaboración página web: www.fomento.gob.es/publicaciones. Concepción Tejedor.

Suscripciones: 91 597 72 61 (Esmeralda Rojo Mateos)

Comité de redacción: **Presidencia:** Mario Garcés Sanagustín (*Subsecretario de Fomento*). **Vicepresidencia:** Eugenio López Álvarez (*Secretario General Técnico*). **Vocales:** María García Capa (*Directora del Gabinete de Prensa*), Pilar Garrido Sánchez (*Directora del Gabinete de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda*), Eloísa Contín Trillo-Figueroa (*Jefa del Gabinete del Subsecretario*), Juan Antonio López Aragón (*Director del Gabinete Técnico de la Secretaría General de Infraestructuras*), M^a José Rallo del Olmo (*Jefa del Gabinete Técnico de la Secretaría General de Transportes*), Pedro Guillén Marina (*Director del Centro de Publicaciones*) y Antonio Recuero (*Director de la Revista*).

Dirección: Nuevos Ministerios. Paseo de la Castellana, 67. 28071 Madrid. Teléf.: 915 978 084. Fax: 915 978 470. Redacción: Teléf.: 915 977 264 / 65. **E-mail:** cpubic@fomento.es

Impresión: SEG COLOR

Dep. Legal: M-8981-2013. ISBN: 978-84-498-0928-6. NIPO: 161-13-032-0

Edita:
Centro de Publicaciones.
Secretaría General Técnica
MINISTERIO DE FOMENTO



Esta publicación no se hace necesariamente solidaria con las opiniones expresadas en las colaboraciones firmadas

Impreso en papel reciclado 100%

20 años de vías, 2.000 kilómetros de vida

En 2013 se celebra el vigésimo aniversario del programa español de Vías Verdes, que nació con el objetivo de promover la reconversión de los trazados ferroviarios que habían quedado sin servicio en itinerarios no motorizados para usos ecoturísticos.

Un gran número de administraciones, instituciones y asociaciones han contribuido durante estos 20 años al desarrollo de las Vías Verdes, de modo que los logros que hoy celebramos son el resultado de un esfuerzo colectivo. Este programa es un excelente ejemplo de coordinación y complementariedad entre los diversos niveles de las administraciones públicas, colectivos ciudadanos y el sector privado.

Esta fructífera cooperación ha sido un factor definitorio del programa Vías Verdes desde 1993, cuando el entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA) encargó, conjuntamente con Renfe y FEVE, a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) la realización de un «Inventario de Líneas ferroviarias en Desuso». Esta investigación arrojó datos impresionantes: 7.600 kilómetros de trazados ferroviarios sin servicio, con 954 estaciones, 501 túneles y 1.070 puentes y viaductos. Un patrimonio de extraordinario valor que se iba degradando con el paso del tiempo por la falta de uso.

En junio de 1993, la FFE organizó un seminario internacional en Gijón con objeto de conocer las iniciativas de reutilización del patrimonio ferroviario en desuso de otros países. Las experiencias de Gran Bretaña y Estados Unidos en torno a las *greenways* sirvieron de referencia para la implantación de las «vías verdes» en España, adaptando la filosofía, los objetivos, las características de diseño y construcción, e incluso la señalización.

Colaboración

Poco después, en 1995, el MOPTMA, Renfe, FEVE y la FFE suscribieron un Convenio de Colaboración para el desarrollo del programa español de Vías Verdes, cuya coordinación y dinamización encomendaron a la FFE. Se establecía que Renfe y FEVE aportarían sus infraestructuras fuera de servicio para ser convertidas en vías verdes, y que el ministerio contaría con una dotación presupuestaria anual para su construcción. El Ministerio de Medio Ambiente asumió desde su creación este compromiso inversor.

Hoy día podemos sentirnos orgullosos de que nuestra geografía está surcada por 102 vías verdes, que suman una longitud total de 2.000 kilómetros, con más de 70 estaciones reutilizadas para prestar servicios de alojamiento y restauración, alquiler de bicicletas, información turística, medioambiental y cultural.

Millones de personas recorren cada año las vías verdes, caminando, en bicicleta y patines, en sillas de ruedas y cochecitos de bebés, promoviendo el desarrollo social y económico de las comarcas atravesadas. Las vías verdes generan empleo y riqueza local, facilitan la movilidad sostenible y el ocio saludable de todos los ciudadanos, incluyendo a las personas

con capacidades diferentes, promoviendo un turismo activo y una nueva cultura de apoyo al uso de la bicicleta.

Los sucesivos ministerios de Medio Ambiente en estos últimos años han impulsado la construcción de vías verdes en el marco de su programa de Caminos Naturales, invirtiendo más de 65 millones de euros en ejecutar las obras de acondicionamiento inicial de la infraestructura. Por su parte, las entidades locales, provinciales y autonómicas han invertido más de 82 millones de euros en la construcción de numerosas vías verdes, y su implicación hasta hora ha tenido una tendencia claramente creciente. Aunque la recesión económica ha incidido en el volumen de las inversiones, éstas no dejan de existir. Precisamente, es el momento de invertir en actuaciones económicas y eficientes, como en las vías verdes, donde las inversiones en la rehabilitación de la infraestructura se amortizan en un año.

Celebramos este año el 20º aniversario de las vías verdes felicitando y agradeciendo su labor a los responsables de ayuntamientos, consorcios y mancomunidades que luchan en el día a día para conservar, mejorar y promocionar sus vías verdes. Igualmente reconocemos la labor de los colectivos y aso-



ciaciones, de los empresarios locales y de los innumerables ciudadanos, que disfrutan y viven cada día estas 102 vías verdes y que trabajan para que nuevas vías verdes sean posible en un futuro cercano.

Éxito

Millones de turistas nacionales y extranjeros, visitantes de fin de semana y vecinos de las localidades cercanas se adentran en nuestro país en bicicleta y caminando siguiendo estas vías verdes que antaño fueron caminos de hierro. Más de 200.000 usuarios anuales se contabilizan en la cordobesa Vía Verde de la Subbética, 150.000 en la Vía Verde de la Sierra (Cádiz, Sevilla) y más de 100.000 en la murciana Vía Verde del Noroeste, alcanzándose 1.800.000 usos en las Vías Verdes de Girona. Son datos recogidos en los contadores automáticos instalados en estos itinerarios en 2012.

Son cifras que ilustran sobre el interés ciudadano por las vías verdes, como lo demuestran los casi 5 millones de usuarios anuales que alcanza la web oficial editada por la FFE (www.viasverdes.com). La serie de televisión de la FFE, *Vive la Vía*,



ve la Vía, emitida por La 2 de TVE en ocho ocasiones desde 2004, ha contribuido sustancialmente a divulgar la existencia de las vías verdes por toda España y el extranjero, pues también ha sido emitida por el Canal Internacional de TVE. Sus 18 capítulos de 30 minutos de duración han sido también difundidos en una versión más reducida a través del canal *Vive la Vía* de la FFE en Youtube, que ha registrado ya más de 500.000 descargas.

Ahora, más que nunca, la FFE y numerosas administraciones públicas, en colaboración con el sector privado, impulsan la promoción de las vías verdes, generando nuevos flujos de turistas, nacionales y extranjeros. Cuando la recesión económica nos incita a reinventarnos como sociedad, las vías verdes se presentan como una herramienta clave para impulsar un turismo sostenible en España, donde el turismo constituye la tercera actividad económica, siendo, además, la menos afectada por la crisis general. Con el adecuado impulso institucional, las vías verdes contribuirán a posicionar a España como un destino privilegiado para el turismo sostenible a nivel internacional. Contamos para ello con ayudas europeas y trabajamos en colaboración con otros países con estos mismos objetivos. La Unión Europea promueve las vías verdes y el turismo en bicicleta, en general, por su capacidad para desarrollar turísticamente nuevos territorios rurales, desestacionalizar la oferta turística, y generar equilibrio y cohesión territorial en Europa.

Futuro

Por todo ello, queremos que 2013 sea un año de dinamización de las vías verdes, con la organización de numerosos actos para profesionales y también de carácter festivo, animando a la participación ciudadana, contando siempre con la colaboración de los gestores y promotores de todas las vías verdes, quienes trabajan día a día para que sean una realidad.

El programa español de Vías Verdes cumple ahora 20 primaveras, con mucha vida aún por recorrer. Quedan todavía en nuestro país cerca de 6.000 kilómetros de trazados ferroviarios en desuso, muchos de ellos susceptibles de ser convertidos en vías verdes, una fórmula excepcional para preservarlos como corredores de uso público y para seguir reciclando nuestro valioso patrimonio ferroviario.

Durante estos 20 años, en la FFE hemos trabajado con entusiasmo en dinamizar y promocionar las vías verdes, siempre con más creatividad que recursos, cultivando la complicidad y la colaboración con otras entidades y colectivos. Entre todos hemos conseguido grandes logros, y juntos seguiremos trabajando con ilusión para que nuestras vías verdes estén repletas de vida y de futuro.

Te invitamos a sumarte y a disfrutar, te animamos a ¡Vivir la Vía!

CARMEN AYCART LUENGO
*Directora de Actividades Ambientales
y Vías Verdes
Fundación de los Ferrocarriles Españoles*







- Vías Verdes
- Vías Verdes en estudio
- Líneas de FFCC en servicio
- Vías Verdes en esta Guía



Un tren en tiempos revueltos

► Interior de uno de los túneles del antiguo trazado ferroviario. Derecha, mapa de la Vía Verde del Eo, que sigue el cauce del río.

El ferrocarril de Puente Nuevo a Ribadeo circuló durante 60 años cruzando del valle del río Eo, fronterizo entre Asturias y Galicia, en busca del Cantábrico. Nació con vocación minera y a transportar minerales dedicó sus primeros tiempos; pero pronto aceptó viajeros y, algo más tarde, también llevó todo tipo de

mercancías. Fueron seis décadas llenas de sobresaltos, que comenzaron en 1903 –cuando aún estaban por suceder dos guerras mundiales, una guerra civil y varias crisis económicas–, y terminaron en 1964, cuando se clausuró la línea, cuyo trazado se ha acondicionado como vía verde.



El proyecto nació con la idea de dar salida hacia los puertos internacionales de Rotterdam, Ardrusan, Swansea, Bayona, Newport y Middlesborough, al mineral de hierro extraído en las minas Vilaodrid, situadas en-

tre la sierra de Neira y el valle de Lorezana, en la provincia de Lugo, aunque solo dos años después de su puesta en servicio también comenzó a transportar viajeros.

Los 33 kilómetros que separaban la mina de Vilaodrid y el embarcadero de Porto Es-

treito, en Ribadeo, estaban llenos de escollos orográficos que obligaron a construir 30 túneles, con una longitud total de 1.623 metros, y cinco viaductos para salvar las angosturas y barrancos del valle. Unas infraestructuras, que andando el tiempo, supusie-

ron un coste de conservación demasiado alto para la economía de la compañía propietaria de la mina, la Sociedad Minera de Vilaodrid (SMV), y que fueron una de las razones que llevaron al cierre de una línea que había sido construida en apenas dos



► *El trazado de la Vía Verde discurre entre umbríos y frescos bosques de ribera junto al río Eo.*

años por centenares de obreros a golpe de pico y dinamita.

En un principio, la compañía pensó en un ferrocarril de vía estrecha, pero acariciando la posibilidad de transportar tráficos de otras compañías, enlazar con el futuro ferrocarril de Ferrol a Gijón, y prolongar la línea hasta Lugo y Villafranca del Bierzo, se decidió construir una vía métrica.

Primer tren

El tráfico se abrió en abril de 1903 sin que se hubieran terminado la mayoría de las obras de los cargaderos y los depósitos de mineral, por lo que los trabajos continuaron a buen ritmo para construir las estaciones y apeaderos de la línea: Vilaodrid, San Tirso, apeadero de Abres, Porto-Vega, apeadero de Porto y Ri-

badeo, además del apartadero de Boulloso, cerca de Vilaodrid, y el embarcadero de Porto Estreito. Mientras tanto, las vagonetas circulaban sin cesar cargadas de mineral en los primeros años de funcionamiento, que resultaron ser los más boyantes para la compañía minera.

En septiembre de 1904 se hicieron las pruebas de resistencia de la estructura metálica

del cargadero de la ría y ese mismo mes el embarcadero de Porto Estreito fue inaugurado oficialmente. Al poco de entrar en funcionamiento, la empresa decidió ampliar los servicios del tren y compró siete coches para transportar viajeros. Vagones de primera, segunda y tercera clase, que comenzaron a circular en agosto de 1905. Aquel año, a las cerca de 1.500.000 toneladas de mercancías transportadas, se unieron 14.576 viajeros, de los cuales, 13.046 viajaron en tercera.

Guerras

Pero la bonanza económica fue fugaz, porque enseguida surgieron dificultades en la gestión de la línea. Eran tiempos revueltos: primero surgió la crisis de demanda de minerales, y poco después estalló la Primera Guerra Mundial, lo que paralizó los mercados europeos y dificultó la navegación marítima internacional. No hubo más remedio entonces que reducir gastos y suprimir algunos servicios de viajeros. Por aquel entonces, la idea de prolongar el ferrocarril hasta El Bierzo empieza a desinflarse.

Después de las incertidumbres de la guerra, el armisticio fue un respiro pero no una solución a los problemas que arrastraba la explotación de la línea. La vuelta a la normalidad tras el conflicto duró bien poco. Solo un año después de terminar el conflicto bélico, y cuando todo parecía haber vuelto a la normalidad, hubo que ir recortando el tráfico de trenes debido al descenso imparable de la demanda internacional de hierro. De esta forma, de los 3.394 trenes que circularon en 1913 se pasó a 1.326 en 1922.

La subida de tarifas en un 15% del transporte de mercancías y viajeros alivió fugazmente la situación económica de la compañía, pero las esperanzas seguía puestas en la recuperación de la deman-

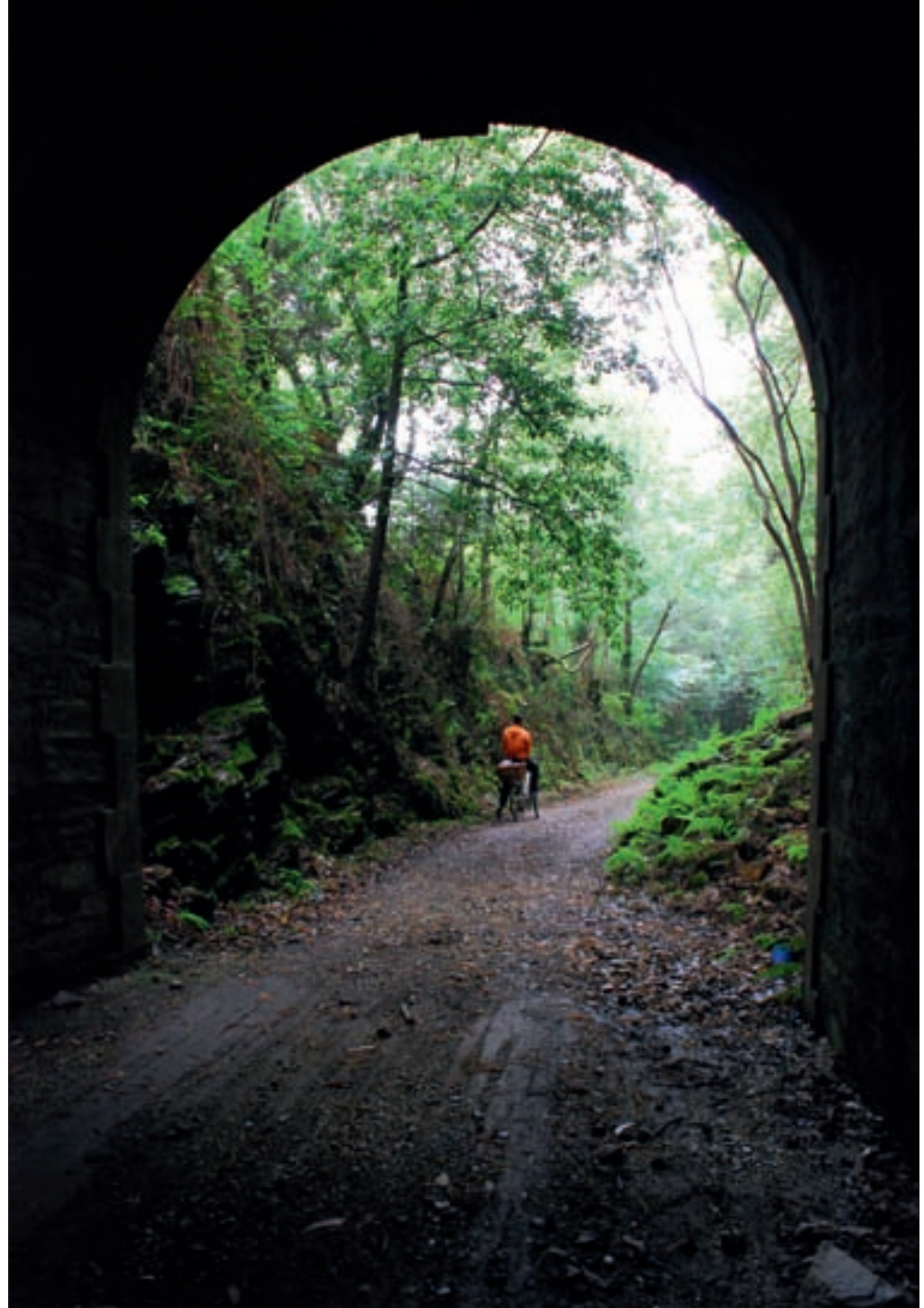
da de hierro y la conexión con el ferrocarril de Gijón a Ferrol, que por aquellas fechas ya había comenzado a construirse.

Paralelamente a esta situación, comenzó una intensa explotación de los recursos forestales de la zona para extraer madera destinada a la entibación de galerías de las minas del centro de Asturias. Pero la compañía minera no supo adaptar sus infraestructuras a la incipiente industria maderera, y no instaló apartaderos que permitiesen la carga de vagones para el transporte de madera. Prefirió esperar a que fueran las empresas madereras quienes llevasen sus mercancías hacia las estaciones ya existentes por lo que, paradójicamente, también perdió aquel tren.

Mientras tanto, en la década de 1930, la construcción del ferrocarril de Ferrol a Gijón avanzaba lentamente, promovida por el Estado. Su trazado entre Vegadeo y Ribadeo era paralelo al de la SMV, que intentó que el Estado aprovechara su infraestructura y se ahorrara el citado tramo. También proponía aprovechar la estación de Ribadeo y parte del material móvil de la SMV. Pero el ofrecimiento fue rechazado.

Con la Guerra Civil enseguida empezó a escasear el carbón y las locomotoras tuvieron que ser alimentadas con leña de roble desde octubre de 1936. Como la escasez también afectó al abastecimiento de combustible para camiones y autobuses, los trenes comenzaron a transportar todo tipo de mercancías (harina, leña, patatas, verduras, aves de corral o ganado).

Aquel tráfico local dio un respiro a la línea durante un tiempo, pero enseguida volvió a sufrir un nuevo revés con el hundimiento de uno de los túneles, producido el 23 de abril de 1938. El servicio se restableció tras la reparación, pero el jefe del Servicio Nacional de



Seis túneles y cuatro estaciones, alguna de ellas reconvertida en vivienda, son algunos de los hitos del trazado.



Ferrocarriles prohibió el tráfico de viajeros y sólo autorizó el transporte de mercancías a una velocidad máxima de 20 km/h. La razón: el pésimo estado en que se encontraban las instalaciones.

Cierre

La decadencia de aquel sobresaltado ferrocarril ya era imparable. Los contratiempos se sucedían: en 1939, la SMV tuvo que suspender de nuevo, durante seis meses, el tráfico de trenes debido a que los de-



► La Vía Verde del Eo es una ruta fácil y asequible, sin desniveles ni dificultades importantes. Debajo, pasarela sobre el río Eo.

pósitos de Ribadeo estaban repletos al no poder embarcarse material.

El tráfico empezó a ser residual –traslado de traviesas y de mineral calcinado, o el transporte de una grúa para rescatar siete vagones que habían caído a las aguas del río en 1937–, pero se acometieron obras de mejora en las infraestructuras, lo que permitió que en 1942 la Dirección General de Ferrocarriles diera luz verde de nuevo el tráfico de viajeros. Aquellos trenes, circularían los miércoles, sábados y domingos, que eran los días de mercado en algunos pueblos de la zona.

Los tráficos de mineral llegaron a ser ínfimos a partir de 1956. Este hecho, unido al imparable deterioro de las infraestructuras, llevaron a la SMV a la resolución del contrato. El 24 de mayo de 1964

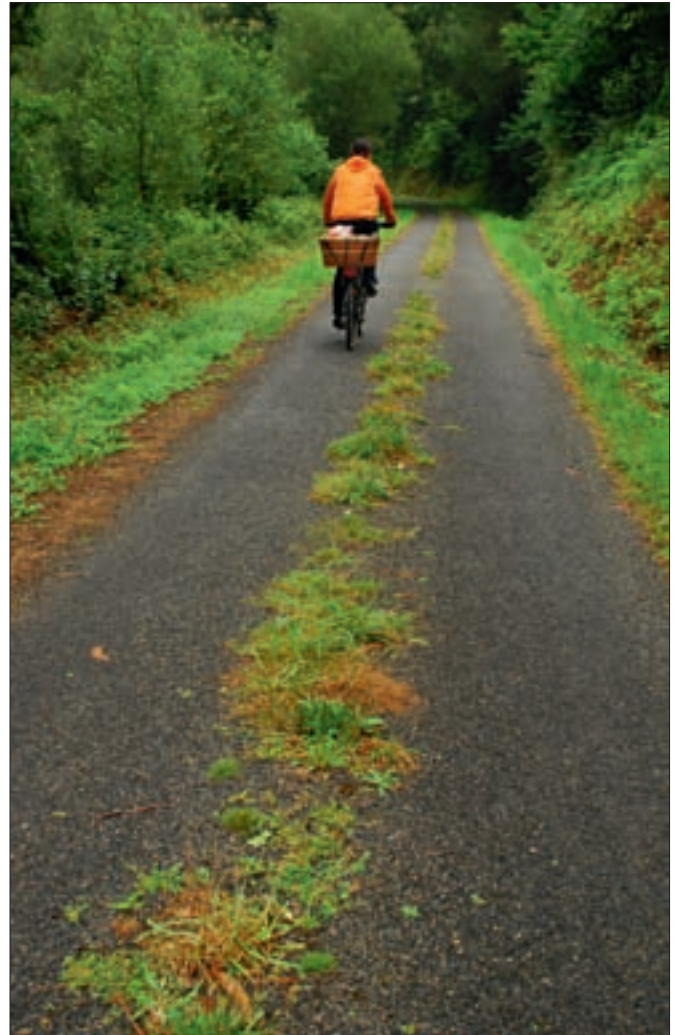


circuló el último tren. Un año después el organismo público Explotación de Ferrocarriles por el Estado se hizo cargo de la maltrecha línea para su desmantelamiento.

Vía Verde

La conversión en vía verde de una parte del trazado original de aquel ferrocarril minero permite actualmente recordar su recorrido: doce kilómetros que atraviesan media docena de túneles horadados en la roca viva y un airy viaducto que salva las aguas del río Eo.

Discurre la Vía Verde del Eo entre la localidad asturiana de San Tirso de Abres y la población lucense de Vilao-drid, y en el trayecto, el viajero encontrará cascadas, restos de edificaciones que servían para guardar los aperos y en-



El antiguo trazado ferroviario cruza la frontera entre las comunidades autónomas de Galicia y Asturias.

seres de los trabajadores, el depósito del carbón que alimentaba el viejo tren, y algunas zonas de descanso. Y todo dentro de la Mancomunidad Oscos-Eo, declarada Reserva de la Biosfera, en medio de vegetación exuberante y del frescor del agua que brota entre las piedras.

Comienza la andadura en la antigua estación del ferrocarril –hoy convertida en vivienda–, situada en la capital del concejo más occidental de Asturias, San Tirso de Abres, para seguir, sinuosa, junto a las frías aguas del Eo, donde conviven salmones, truchas, reos, lampreas y anguilas.

El camino discurre prácticamente en todo su recorrido, paralelo a la carretera N-640. Pasa la ruta por el escarpado paisaje que obligó a taladrar la tierra para abrir paso al tren, cerca de las aldeas de

Conjunto etnográfico Teixois

A tan solo 5 kilómetros de San Tirso de Abres, se encuentra el Museo Etnográfico de Teixois. Datado en el siglo XVIII, el conjunto está formado por casas de piedra y un numeroso grupo de ingenios hidráulicos con los que se obtenía energía del agua para hacer funcionar una fragua, un cabazo, una pequeña central hidroeléctrica, un mazo utilizado para estirar el hierro, una piedra de afilar y un molino.

El molino, que conserva perfectamente su sala de molienda, funciona con la fuerza del agua que baja del arroyo de las Mestas. Era utilizado por varias personas según el sistema llamado de Quendas, en virtud del cual cada propietario disponía de su uso en función de la mayor o menor propiedad

que ostentara. El cabazo, construcción de roble o castaño de planta cuadrada que se levanta sobre pegollos, servía como edificio auxiliar de la vivienda y podía pertenecer a varias familias.

El mazo, junto con las ferrerías, tuvo importancia en la industria de la zona durante los siglos XVIII y XIX. En las ferrerías se fundía el mineral en lingotes, mientras que en los mazos se trabajaba para estirarlos y dar forma a los utensilios y herramientas. El batán, tosca máquina de madera movida por la fuerza del agua de los ríos, servía para producir el golpeteo de las telas por medio de mazos para compactarlas.


Todo ello, a pesar de su aire rudimentario y artesanal, funciona todavía a la perfección.

Trasdacorda y Matela, pertenecientes al concejo lucense de A Pontenova. Cruzan los túneles bajo la aldea de Pradas, en el paraje de O Cairo, y junto al camino aún se puede ver la antigua central eléctrica construida en 1932 y en cuyo interior todavía pervive parte de su maquinaria.

Ya en el kilómetro 9, el viajero dejará atrás el tramo de túneles. El paisaje entonces se calma al ensancharse y se arriima a esa altura a las aldeas de Saldoiriña y Herbelle. Por entonces, ya está cerca la localidad de Vilaodrid, desde donde arrancaba el tren. Al final del recorrido se pueden ver cuatro enormes hornos de ladrillo, muy bien conservados, que servían para transformar el mineral, y la antigua estación, que pervive convertida en un centro de interpretación. ■

El tren que llegaba hasta el mar





El ferrocarril gijonés construido para dar salida al carbón extraído de la mina de La Camocha hacia varias ciudades norteñas desde el puerto de El Musel transitó cargado del preciado mineral durante casi cuatro décadas. Tan solo doce años después de su cierre se inauguraba la Vía Verde de la Camocha, que recorre 7,5 kilómetros de los 10 del trazado original.

► La vía verde se inauguró en 1998, apenas ocho años después del cierre de la línea.

En el año 1932 comenzó a extraerse de las profundidades de la mina el carbón, comercializado a partir de 1935. La falta de camiones para su distribución, las malas condiciones de la carretera, estrecha y sin pavimentar, y la creciente demanda del material hullero en una España acuciada por la posguerra, hicieron necesaria, en 1942, la construcción de un ferrocarril que llegara hasta el puerto de El Musel.

Hasta 1946 no comenzaron las obras, que sufrieron retrasos inesperados por las dificultades surgidas en el proceso expropiatorio de los terrenos en la zona de Veriña. A partir de esa fecha empieza a construirse una línea férrea de 10 kilómetros que unirá los pozos de La Camocha y Veriña –próximo al puerto de El Musel– aprovechando la mayor parte de la explanación realizada para el fracasado proyecto del ferrocarril de Gijón a San Martín de Lieres a principios del siglo XX.

Inauguración

Terminadas las obras, el ferrocarril hizo su viaje inaugural el 26 de agosto de 1949 con el boato propio de la importancia que se concedió a la línea para la explotación de la cuenca minera asturiana, por lo que Franco viajó en sus vagones aquel día de verano acompañado por los representantes de las instituciones que habían intervenido en el proyecto.

Una vez abierta la línea, el carbón era transportado mayoritariamente al puerto de El Musel, desde donde era enviado por vía marítima hacia La Coruña, Santander, Bilbao, Pasajes y Barcelona, mientras que una parte de la producción se trasladaba a Gijón para uso doméstico.

El año 1960 fue el de mayor



► La boscosa zona de La Pinganiella, a la salida del túnel de Mareo. Debajo, mapa del trazado de la vía verde.

apogeo de la línea, pues la mina contaba con una producción de más de 400.000 toneladas y con más de 1.600 trabajadores. Pero a partir de ese año, con los cambios en el consumo y en los suministros energéticos comienza a caer la productividad hasta un 50%, la mayoría de la cual tiene como destino la recién inaugurada Ensidesa.

A partir de 1978, la mina mantenía un alto rendimiento productivo y contaba con una plantilla de alrededor de 1.500 trabajadores. Sin embargo, el destino de la producción comienza a cambiar y ya no se dirige en su totalidad al puerto de El Musel, sino al nuevo Parque de Homogeneización de Carbones de Aboño. Cambio que provocó que ocho años más tarde, a las tres de la tarde del día 1 de agosto de 1986, saliera el último tren minero de la estación de La Camocha.

Vía verde

Tras su clausura y después de los consiguientes trámites administrativos, en 1994, el Ayuntamiento de Gijón encargó la preparación de un proyecto a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) para que convirtiera el antiguo trazado ferroviario en vía verde. Cuatro años después se inauguró la Vía Verde de La Camocha, que recorre 7,5 kilómetros entre la mi-





► Paneles informativos y fuentes son algunos de los elementos a disposición de viandantes y ciclistas a lo largo de la vía verde.

na y la parroquia de Tremañes, en el barrio gijonés de Campomanes.

Discurre la vía por la campiña asturiana, donde el color verde protagoniza un paisaje rural salpicado de casas de campo y antiguos hórreos, entre alamedas, robledales y hayedos, y a través de prados abiertos donde pastan a sus anchas vacas, ovejas y caballos. La ruta, a ratos cercana al frescor del río Pilón, discurre casi siempre por caminos en suave descenso y en su re-

corrido se asoma al mirador de Leorio, situado a la entrada del valle de Llantones, y pasa por Mareo, La Pedrera y Roces hasta morir en el barrio de Campomanes, en una zona donde el paisaje industrial se hace presente.

Minería

El inicio de esta vía verde se encuentra en la parroquia de Huerces, situada en la antigua mina La Camocha, que cesó su actividad el 31 de diciembre

de 2007. Un parque tecnológico ocupa el lugar de la antigua mina, de cuya gran profundidad se hace eco un viaje cantar popular, que aseguraba que los mineros en los pozos “sentían las olas bramar”.

Desde su inicio la vía se adentra en los verdes prados asturianos, y enseguida comenzarán a cruzarse algunas estrechas carreteras secundarias y caminos rurales en los que se han colocado algunas traviesas del viejo ferrocarril, para proteger a los viandan-

tes en algunos puntos de la ruta con desniveles pronunciados. Cercanos al kilómetro uno de la vía verde, surgen los restos del antiguo trazado del ferrocarril de Lieres y junto a él, en la aldea de Leorio, una ermita rural del siglo XII.

A continuación, en el barrio de Santa María, perteneciente a Leorio, el viajero se topará con un amplio terraplén que se dispuso como sustituto de un viaducto previsto en el primer proyecto del ferrocarril. En este desmonte, que traza una curva, se encuentra el mirador de Leorio, desde donde se divisan los valles de Llantones, Mareo y el Picu el Sol.



Túnel de Mareo

Tras esta parada en el mirador, donde también hay mesas, bancos y un monumento en memoria de la inauguración de la vía verde en 1998, el trazado gira tímidamente hacia la izquierda hasta llegar al único túnel de la vía: el de Mareo. Con 400 metros de longitud, este túnel, también



► *El trazado incluye un único túnel, el de Mareo, de 400 metros de longitud.*

llamado de la Pedrera, contiene puntos de luz en su bóveda que rompen la oscuridad del trayecto.

A la salida del túnel, el llano paisaje desaparece, abriéndose ante el viajero una zona boscosa muchas veces acompañada de neblina. Es el paraje de La Pinganiella, donde se encuentra una pequeña fuente, junto a la cual unas traviesas reconvertidas en escaleras descienden hasta un área de descanso.

Siguiendo el asfaltado sendero, se pasará por un dilatado barrio de Gijón, Rocés, situado hacia el kilómetro 5. Zona ésta de abundantes polígonos industriales, y desde donde se puede divisar el palacio de la Duquesa de Riansares, en medio de jardines poblados de castaños, carbayos y álamos. Al poco, la vía comienza a pasar por diversas fincas rurales acompañadas por las aguas del río Pilón y por una cercana autovía de circunvalación que será salvada por los viandantes mediante un paso inferior.

Tramo final

Tras este tortuoso trazado paralelo al río, se debe atravesar un pequeño puente de madera que salva el angosto



► *La vía verde discurre entre las minas de La Camocha y Veriña.*

arroyo cuyas gélidas aguas serpentean pertinaces entre las rocas cubiertas de musgo. Y al poco, una pista de tierra que surge hacia la derecha guiará al viandante hacia el final del recorrido, a través de una pista ya no asfaltada sino de tierra.

Otro paso inferior, esta vez para superar la autovía A-8,

lleva hasta las vías del ferrocarril de Langreo en uno de los barrios del distrito oeste de Gijón, Tremañes, donde el apeadero de la línea Gijón-Laviana marca el final de la vía verde. Al finalizar la ruta, los que tengan ganas de continuar de paseo, sepan que pueden conectar la vía verde con la Senda Fluvial de Piles. ■

Museo del Ferrocarril

Un homenaje muy especial al ferrocarril asturiano se ubica en la antigua Estación del Norte de Gijón, que dejó de estar en servicio el 29 de enero de 1990. En la actualidad, sus dependencias centralizan la investigación y difusión de la historia ferroviaria de Asturias, el desarrollo tecnológico y la transformación social y económica que trajo aparejada la implantación del ferrocarril en la región.

En las instalaciones, que tienen un total de 17.000 metros cuadrados, se encuentran restauradas unas locomotoras de vapor y diésel, de vía estrecha, que recorren el recinto exterior del museo, mostrando a los pasajeros tanto las instalaciones como la historia del ferrocarril. Además, en el interior de un antiguo coche de viajeros, se encuentra un simulador de conducción a tamaño real que recorre virtualmente diversas líneas de la red ferroviaria asturiana.

En el museo también se realizan, previa inscripción, actividades didácticas sobre los ferrocarriles —para escolares desde infantil hasta bachillerato— con una duración de una o dos horas.

Información:
Calle Dionisio Fernández-Nespral Aza, s/n

Plaza de la Estación Norte – 33212 Gijón
Tel. 985 308 575

2013

Mapa Oficial de Carreteras[®] ESPAÑA

Incluye:

Cartografía (E. 1:300.000 y 1:1.000.000)

DVD interactivo
(Windows XP, Vista y 7)

Caminos de Santiago en España

Alojamientos rurales 

Guía de playas de España



También en el DVD:

974 Espacios Naturales Protegidos
152 Rutas Turísticas
97 Vías Verdes



**actualizable
vía web**

Edición 48
PVP: 22,40 €



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA
GENERAL TÉCNICA

CENTRO
DE PUBLICACIONES

VÍA VERDE **SENDA DEL OSO**



La huella del tren minero

La vía verde denominada Senda del Oso sigue el sinuoso trazado del ferrocarril minero que durante noventa años, y hasta 1963, acarrió hierro y carbón desde las minas de Santa Marina, en el valle de Quirós, hasta la fábrica de armas de la localidad ovetense de Trubia. Un tramo ferroviario, con 30 kilómetros de longitud y construido en el último tercio del siglo XIX, al que se sumó más tarde un ramal de 10 kilómetros que se desgajaba en Caranga de Abajo para llegar hasta las minas del valle de Teverga, en la localidad de Entrago, formando así una Y invertida.



▶ La Senda del Oso, antiguo trayecto ferroviario del siglo XIX, abrió su primer tramo a viandantes y ciclistas en 1995.

La difícil orografía del recorrido hizo necesario abrir numerosos túneles en la roca viva y construir varios puentes de madera —posteriormente metalizados— que salvaban airoosamente los barrancos, pendientes y torrenteras que presentaba el camino. Cuatro locomotoras de vapor belgas recorrieron por primera vez en 1874 el tortuoso trazado que en su día fue el más largo de Asturias entre los de su

tipo y el primero de España con un ancho de vía de 750 mm, que más tarde se hizo común en los trenes industriales.

El ferrocarril de Trubia-Quirós, a cuyo trazado principal se le sumaron otras líneas más cortas para enlazar las diversas explotaciones de la cuenca minera con el ferrocarril, tuvo una intensa actividad que proporcionó un fuerte impulso a la economía de la zona. La línea dejó de funcionar debido a diversos

problemas legales y a la obsolescencia de las instalaciones, que llevaron al declive de la actividad minera.

Mucho más adelante, el Principado de Asturias, junto a la Mancomunidad de los Valles del Oso, proyectó la transformación de la plataforma del viejo ferrocarril en vía verde peatonal y ciclista, cuyo primer tramo se inauguró en 1995.

Arte y naturaleza

Los 30 kilómetros de vía verde que separan Entrago y Trubia atraviesan los cuatro concejos de la Mancomunidad de los Valles del Oso —Teverga, Proaza, Quirós y Santo Adriano— a través de estrechas gargantas y verdes bosques y prados que aún sirven de refugio al oso pardo cantábrico —una de las tres especies de este plantígrado que perviven en Europa—, y tam-

bién al urogallo, que gusta de vivir en hayedos y robledales.

La ruta atraviesa parajes con naturaleza en estado puro, acompañada por los atormentados ríos Teverga y Trubia, que corren encajonados en estrechos desfiladeros y se deslizan remansados por amenas praderas, donde surgen al paso del caminante pequeñas aldeas salpicadas por los numerosos hórreos de madera de roble o de castaño, supervivientes de la arquitectura popular asturiana.

El trazado deja ver también impresionantes testimonios del origen minero de la vía ferroviaria, desde la modernizada fábrica de armas de Trubia hasta el lavadero de carbón del Xagarín, en San Salvador, junto al río Quirós, el antiguo calero de Santo Adriano, o la imponente tolva de carbones de El Cribu, en Santa Marina, declarada



monumento industrial.

Y aún podrá el viajero descubrir en las cercanías de la vía verde algunos de los tesoros del prerrománico y románico asturianos, como las iglesias de Santo Adriano de Tuñón, de San Pedro de Teverga, en la plaza de Santa María, en Villanueva de Teverga, o de San Pedro, en Arrojo; o palacios como el de los González Tuñón, del siglo XVIII, o la torre medieval del Campo, del siglo XV, en Proaza; la torre circular de Bandujo, de los siglos XI-XII, e incluso restos paleolíticos, como los grabados de los Abrigos de Tuñón.

Desde Entrago

Si se prefiere caminar o pedalear en suave descenso, conviene partir de Entrago, pueblo situado en el valle de Teverga y cuyo río acompa-

ñará al paseante hasta Carranga de Abajo, situado en el kilómetro 8 de la vía verde. Antes de partir, el curioso viajero puede acercarse a La Plaza, capital del concejo, para visitar una de las joyas del románico asturiano mencionadas, la iglesia de San Pedro, datada entre 1069 y 1076, en plena transición del prerrománico al románico, y declarada Monumento Nacional.

Apenas comenzada la ruta, en el kilómetro 2, aparece la primera sorpresa del camino tras cruzar un puente de

nueva construcción: el estrecho y profundo desfiladero de Valdecerezales erosionado por las tumultuosas aguas del Teverga, que se deslizan por un frondoso bosque de madroños y castaños. A su paso será necesario enfilarse por varios túneles excavados en la roca, que en varios tramos se asoman atrevidos a las profundidades del barranco.

Al final de este abrupto paso el río se ensancha, el cauce se vuelve más sereno y se desliza tranquilo hasta Carranga de Abajo, pequeña aldea situada en el concejo de

Proaza, una zona donde robledales y castaños alternan con paisajes soleados y salpicados por encinas, alisos, fresnos, sauces, olmos y frutales, entre los que reinan los manzanos, responsables de la afamada sidra de la región.

Encuentro de ramales

Es en este punto donde el recorrido se bifurca al encontrarse los dos ramales ferroviarios que forman la “Y” asturiana: el que sigue hasta Trubia y el que llega hasta Santa Marina, en el concejo de Quirós, conocido como el ramal de Valdemurio.

Si el viajero decide llegar hasta Trubia, dejará atrás este ramal y proseguirá el camino en el que al poco aparecerá el impresionante paso de Peñas Xuntas de Proaza, labrado por las pacientes aguas del río Trubia un tajo

Belleza natural, tesoros del prerrománico y vestigios de su pasado minero son los principales atractivos de esta vía verde



► *El recorrido atraviesa una difícil orografía que obligó a abrir túneles en la roca viva y a construir puentes de madera.*

limpio en la roca que se atraviesa salvando túneles imposibles y escuchando el fragor de la impetuosa corriente.

Tras este tortuoso tramo y a través del camino protegido mediante vallas de madera, presente en todo el recorrido, se llega al pueblo de Proaza, ya en el kilómetro 12, situado entre altas sierras.

Osos

En esta localidad se encuentra la Casa del Oso, sede de la fundación Oso de Asturias, y frente a ella, el “cercado osoero”, un terreno de unas cuatro hectáreas de superficie en el que viven

desde 1996 las populares osas *Paca* y *Tola*. Son hermanas, huérfanas de la mano de un cazador y abandonadas en el interior de un monasterio en ruinas. Rescatadas por el Servicio de Protección de la Naturaleza de la Guardia Civil, se dejan ver en su nuevo hábitat hasta la llegada del otoño, cuando se retiran a hibernar

Muy cerca de allí, bordeando el camino rodeado de valles, en compañía de las aguas del río Trubia, la vía verde se encuentra con el área recreativa de Buyera, con piscina y pista polideportiva que invitan a un pequeño inciso en el camino. La ruta prosigue enseguida por el hermoso valle de Trubia. Allí, tras cruzar el esbelto puente de Sabil, aparece la aldea de Villanueva, capital del Concejo de Santo Adriano. Al pasar por este verde

pueblo, el río habrá de superarse cruzando un antiguo puente románico de un solo ojo que, aproximadamente en el kilómetro 15, marca la mitad de la ruta.

Desfiladero de leyenda

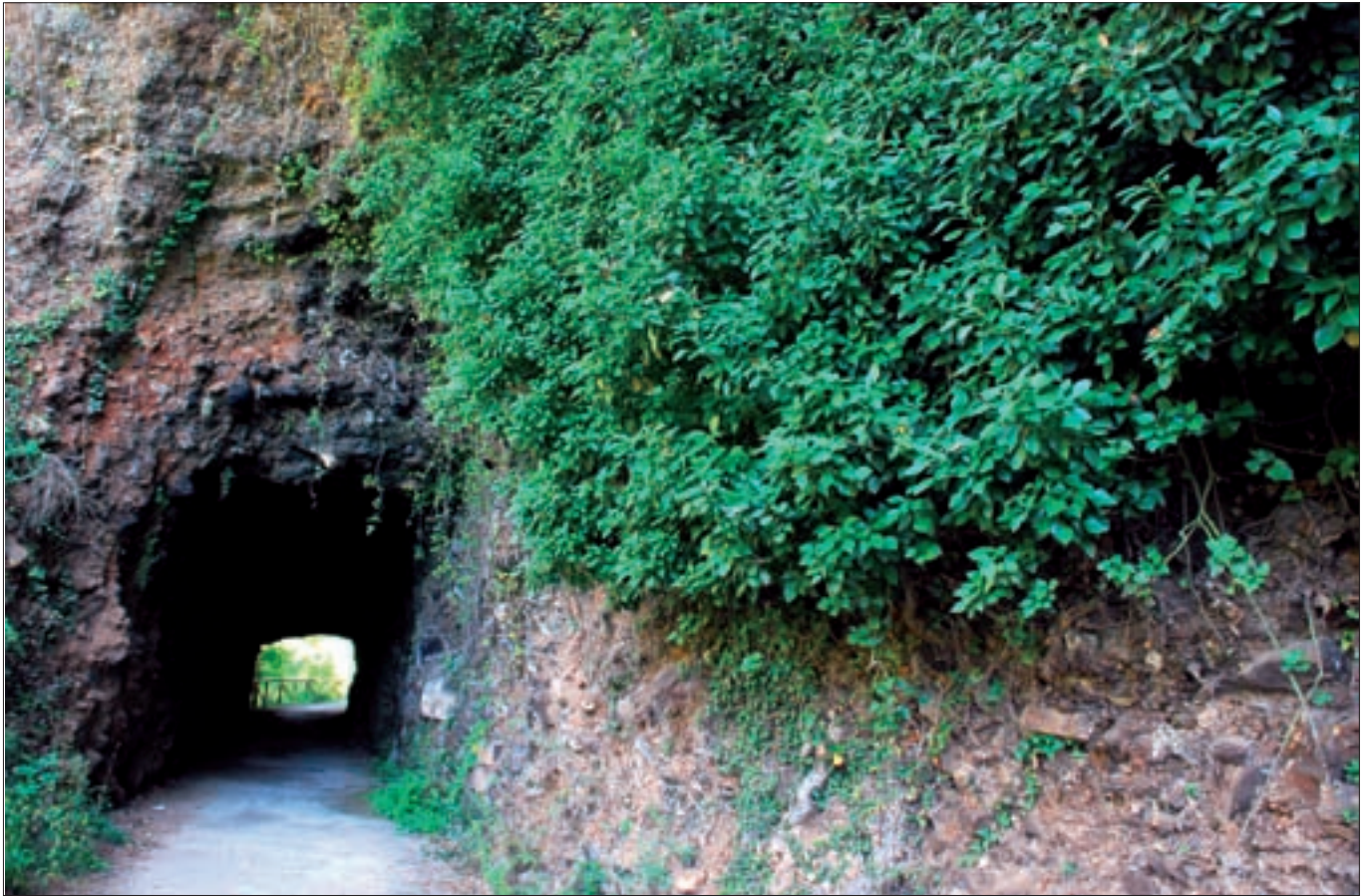
La vía continúa rodeada de castaños, sauces y olmos, que anuncian la cercana presencia del desfiladero de las Xanas, para cuya visita habrá que apartarse momentáneamente de la vía verde por un desvío que se alcanza a pocos metros al lado derecho del camino.

El desfiladero es recorrido por una angosta senda rocosa de dos kilómetros de longitud tallada en los años cincuenta para comunicar pueblos de los concejos de Santo Adriano, Quirós y Proaza, aunque las obras nunca llegaron a finalizarse y aho-

ra sirve al disfrute del caminante.

La senda pasa en algunos puntos a más de 80 metros sobre el río Viescas y atraviesa espectaculares desplomes verticales labrados por las aguas en su afán de encontrarse con las del Trubia. Para salvar esta senda de nombre mágico –las *xanas* son las hadas asturianas que habitan por allí, escondidas en cuevas y fuentes– habrá que atravesar túneles, puentes y manantiales en medio de una abusiva y rumorosa frondosidad.

De vuelta a nuestra vía verde, pronto se llega al área de descanso de Tuñón, ya en el kilómetro 22. Este pueblo alberga otra de las joyas del prerrománico asturiano: la iglesia del Santo Adriano de Tuñón, erigida sobre un antiguo convento benedictino y consagrada en el año 891.



► *La vía verde discurre en ocasiones por angostos desfiladeros salpicados de cortos túneles, desde donde se escucha el fragor de los torrentes cercanos.*

El camino continúa siempre acompañado del río hasta la localidad de Trubia, donde finaliza la vía verde y desde donde se puede retornar, esta vez en tren, desde la estación de Fusó de la Reina. Aquí da comienzo una nueva vía verde que llega hasta Oviedo tras recorrer los 7,8 kilómetros de distancia existentes hasta la capital asturiana.

El ramal de Valdemurio

Pero el viajero, en lugar de haber preferido llegar hasta Trubia, podría haber optado por recorrer el ramal de Valdemurio, que arranca en el kilómetro 9 de la Vía Verde del Oso y que, con 13,7 kilómetros de longitud, se corresponde con el último tramo del trazado ferroviario usado desde 1874 hasta 1963 entre Trubia y Santa Marina, en el concejo de Quirós.

Este ramal, convertido en vía verde en 2007 por el Ministerio de Medio Ambiente,

deja atrás la umbría vega del Trubia para asomarse a soleadas laderas pobladas de avellanos, encinas, tilos, saúcos y acacias, y alcanzar entre praderas y frutales Caranga de Abajo.

Todo el recorrido, en ligero ascenso, pasa por hermosas aldeas, cuyas viejas construcciones medievales transportarán al viajero a épocas

pasadas, y entre las que el visitante se encontrará la iglesia románica de San Pedro de Arrojo.

A lo largo del antiguo recorrido ferroviario discurren los ríos de Trubia y Quirós. Junto a éste se encuentra el lavadero de carbón del Xagarín en San Salvador, adonde el mineral llegaba a través de un cable que sobrevolaba

la carretera. Cerca se halla el embalse de Valdemurio, construido en 1968 y atravesado por un larguísimo puente que pasa rozando sus aguas entre el espectacular paisaje protegido de las sierras del Aramo y de Peña Collada. Junto a él se ubica una agradable área de descanso con espacio para el alquiler de pirañas y bicicletas.

Otro encanto lo encontramos en el desvío hacia el pueblo de Faedo. Allí se alza un tejo centenario, árbol sagrado para los celtas, cuyas ramas eran usadas por los druidas para adivinar el futuro. Cerca, tres molinos de agua bicentenarios situados en el arroyo de Corroriu. Y en Santa Marina se halla la tolva de El Cribu, perteneciente a la fábrica de Mieres, donde se depositaba el carbón de las minas de Cienfuegos. Uno de los vestigios más interesantes del pasado minero de esos hermosos valles asturianos. ■

Casa del Oso

La Casa del Oso, situada en la localidad de Proaza, junto a la iglesia, contiene una exposición completa acerca del oso pardo y su conservación en la cordillera Cantábrica. En ella también han habilitado una sala de audiovisuales donde se proyectan documentales sobre este plantígrado.

En la casa también existe una sala con exposiciones temporales, cafetería, tienda para comprar recuerdos y un jardín donde podrán jugar los más pequeños. Este recinto, que también alberga la sede y las oficinas de la Fundación del Oso de Asturias, puede ser visitado de manera gratuita durante todos los días del año.

Para más información:

Tel. +34 985 963 060

Horarios: de 10 a 18 de lunes a viernes y de 10 a 20 los fines de semana

Email: info@osodeasturias.es



Ingeniería,
Cartografía y
Navegación en
la España del
Siglo de Oro



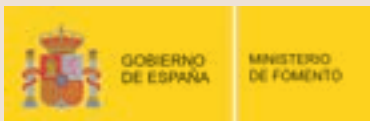
MONOGRÁFICO ESPECIAL DE LA REVISTA DEL MINISTERIO DE FOMENTO

La construcción de puentes, presas y puertos; los caminos de postas y el transporte; el desarrollo urbano; la cartografía y la astronomía; la construcción de buques y la navegación..., todas las grandes realizaciones de la ingeniería en la España de los siglos XVI y XVII contadas con amenidad e ilustradas con más de 300 imágenes y grabados de época.

2^a
EDICIÓN



P.V.P. : **10 €**



SOLICITE SU EJEMPLAR EN TELF. : 91 597 6478 / 6449

Por fax: 91 597 61 86 (24 horas).

Por correo electrónico: cpublic@fomento.es

VÍA VERDE DE LOS MONTES DE HIERRO



Paisajes mineros de Bizkaia

Para explotar las minas de hierro de los municipios de Galdames y Arcentales, en Bizkaia, se construyeron tres ferrocarriles, dos de ellos de 22 kilómetros de longitud y otro de casi 3 kilómetros, que unieran con sinuoso trazado las explotaciones mineras con los cargaderos de mineral de las costas cántabra y vasca, y el embarcadero de Sestao, situado en la ría del Nervión, para dar salida al mineral hacia Inglaterra. Aquellas tres líneas férreas forman hoy la Vía Verde de los Montes de Hierro, un recorrido que rememora el pasado minero de Bizkaia a lo largo de 42,5 kilómetros.



► Túnel en los montes de Triano y Museo de la Minería del País Vasco, en Gallarta. Debajo, mapa con el itinerario de la vía verde.

Línea Sestao-Galdames

En 1871 comenzó a construirse la línea férrea Sestao-Galdames, por aquel entonces la más larga de la zona y con un ancho de vías inusual de 1,14 metros. Las obras, pese a ser interrumpidas en más de una ocasión por los avatares de la primera guerra carlista, finalizaron en 1876, fecha en la que se inauguró de la mano de la compañía inglesa Bilbao River Cantabrian Rail, encargada de su construcción.



Terminadas las obras, que costaron 17 millones de pesetas, los vagones se llenaban con los minerales procedentes de los numerosos cargadores de las minas por las que pasaba el ferrocarril y, a la vez, la locomotora tiraba de tres vagones para pasajeros, la mayoría de los cuales eran los propios trabajadores de las minas que cogían aquel tren y que fueron asentándose en los poblados mineros que crecieron junto a las vías.

El agotamiento de las canteras años más tarde originó



► La vía verde alterna varios tipos de firme, desde el asfalto de color rojizo y la tierra compactada hasta los tramos urbanos.

que cada vez se cargara menos tonelaje en cada recorrido, llegando a transportar en 1939 hasta diez veces menos material que al principio, lo que provocó que en ese año y tras la Guerra Civil, la línea, con graves problemas económicos, pasara a depender de la Diputación provincial.

Poco más tarde, en 1943, fue adquirida por la empresa Babcock & Wilcox, cuya explotación se centró en el monte de Triano, abandonando la zona minera de San Pedro de Galdames por la escasa cantidad de mineral de la mina Rosario. Los últimos años de la gestión de la explotación de esta compañía se dedicaron al transporte de calizas provenientes de las canteras de Bodovalle, hasta que finalmente, en 1968, concluyó la explotación. Cuatro años más tarde, las vías férreas fueron desmanteladas.

Línea Castro Urdiales-Traslaviña

El proyecto de la línea férrea entre Traslaviña (Bizkaia) y Castro Urdiales (Cantabria) comenzó a gestarse en 1892 con la idea de transportar viajeros desde Cantabria hasta Bilbao y trasladar hierro proveniente de las mi-

nas de Sopuerta, Setares, Dícido y los cargaderos de Castro Urdiales, entre las cuencas de Castro, Somorrostro y Galdames.

Construida entre 1895 y 1899, la explotación de esta línea fue trasladada en los años 20 a la Explotación de Ferrocarriles por el Estado debido a su escaso éxito. A

partir de entonces sobrevivió, sin gran rentabilidad, hasta su cierre en 1966.

Línea Kobaron-Campomar

La pequeña línea de 2,6 kilómetros de longitud, entre las minas de San Julián y Amalia Vizcaína, en el barrio de Kobaron, y el cargadero costero de Campomar, en Bizkaia, fue construida por la compañía Mc Lennan en los años 70 del siglo XIX para dar salida al carbonato de hierro hacia Durham (Inglaterra).

Al final de esta breve línea, en Campomar, se encontraba un lavadero en el que el mineral, que llegaba a través de un tranvía aéreo desde La Arboleda, se lavaba con agua marina extraída mediante bombas junto a la ermita del Socorro. El espectacular tranvía de 8 kilómetros de longitud fue levantado en este lu-





► *El antiguo trazado ferroviario atraviesa cinco municipios vizcaínos y se adentra por un paisaje natural cincelado por el pasado minero de la zona.*

gar por la imposibilidad de construir un lavadero junto a las minas del Carmen VII, en medio de los montes de Triano. En aquellos años que alumbraban el siglo XX, el tranvía aéreo fue el sistema de transporte más utilizado —llegó a haber 40— para salvar los enormes desniveles que solía haber en las explotaciones mineras. Este sistema consistía en uno o varios cables apoyados sobre esbeltos caballetes metálicos o de madera, sobre los que se deslizaban los baldes cargados de mineral.

Vía verde

Aquella peculiar línea aérea es el argumento histórico por el que la antigua Vía Verde de Galdames y la del Paseo de Itsaslur se unieron en 2011, gracias a la Diputación de Bizkaia, para formar la la Vía Verde de los Montes de

Hierro, que discurre entre Traslaviña y Kobaron, y que incorpora el tramo que salvaba el tranvía.

Siguiendo el sendero, habilitado para caminantes y ciclistas, el viajero pasará a través de cinco municipios de la provincia de Bizkaia: Arcental, Ortuella, Abanto y Ciérvana, Muskiz y Galdames. Y se adentrará por un paisaje cincelado por el laborioso pasado minero de la zona, donde los años y la favorable climatología están produciendo un proceso de recuperación natural de las antiguas explotaciones mineras, cuyos frentes y antiguas cortas van siendo cubiertos por la vegetación y produciendo un hermoso contraste entre la roca viva dejada al descubierto por la extracción del mineral, y los árboles y arbustos que echan allí sus raíces. Por otra parte, el fondo impermeable de algunas explotaciones realiza-

das a cielo abierto se ha ido llenando de agua formando lagunas, singular simbiosis entre las huellas de la mano del hombre y la paciente labor de la naturaleza.

Esta vía verde, que incluye siete túneles, siete edificios vinculados a explotaciones mineras, siete áreas de descanso, 11 áreas recreativas y un área de juego, pasa junto a los ríos Kolutza y Barbadun, y junto a los valles del Galdames y del Mercadillo, llevando al viajero al borde del mar Cantábrico sobre una extensa playa de dunas y marismas.

Vestigios mineros

La estación de Traslaviña, por la que pasa la línea Bilbao-Santander de Feve, es el punto de salida de nuestra ruta. Junto al río Kolutza, el viajero se irá adentrando por húmedos parajes del valle de

Arcental jalonados por dos túneles —de 87 y 147 metros de longitud—, y un puente de madera, hasta llegar a Las Barrietas, un pequeño pueblo de no más de 60 habitantes.

Las ruinas de una ferrería y un cargadero evidencian la gran actividad minera que tuvo lugar en la zona, que enseguida, siguiendo por el camino y tras pasar un cruce a nivel con una carretera, mostrará otro antiguo poblado minero: el de Alén. Esta zona minera, que prosperó a finales del siglo XIX, llegó a tener mil habitantes, trabajadores de las minas Juliana y Federica.

Siguiendo el llano sendero se pasa por un área recreativa y por diversos parajes habitados por antiguas y derruidas ferrerías. Entre bosques de pinos frecuentados por el alimoche se discurre junto a la cantera de Sopuerta, que será la antesala del barrio de El Castaño, en el que



► *La Vía Verde de los Montes de Hierro discurre por paisajes montañosos de gran belleza y lleva al viajero junto a las aguas del mar Cantábrico.*

una centenaria vagoneta invita a visitar el complejo de la mina Catalina. En él se yerguen dos hornos cónicos de ladrillo de 20 metros de altura, que calcinaban el mineral de hierro en la etapa comprendida entre 1955 y 1970.

Junto a esta mina se encuentra el túnel de Los Herreros, cuyos dos kilómetros de longitud fueron perforados a principios del siglo XX a base de pico y pala. Y tras él, otra área recreativa, la de El Alisal, a la que le sigue el boscoso sendero que lleva a un nuevo túnel. Tras éste y pasado el cargadero de la presa de Jarralta, se alcanzará el cruce con la Ruta de las Ferrerías, un lugar llamado El Arenao, a partir del cual se llegará a una gran pasarela de madera que salva la carretera sustituyendo al antiguo puente ferroviario. Otra pasarela más, también de madera, cruza sobre el ruidoso río Barbadun, habitado por truchas y salmones.

Rumbo a la playa

Sorteando de nuevo la carretera, esta vez por un húmedo túnel, se llega a La Aceña, lugar en el que se juntan el antiguo trazado del ferrocarril Castro Urdiales-Traslaviña –por el que ha discurrido la vía verde hasta ahora– y el de Sestao-Galdames –por donde se circulará a partir de este momento–. En este lugar se encuentra un área de descanso con juegos, mesas, restaurante, alojamiento y un sombreado paseo fluvial circundado por las minas Tardía y Berango, que reciben hoy a los visitantes para recordar el laborioso pasado de estas tierras.

Dejando atrás los túneles de Vallejas y Malpeña, envueltos en el valle del Mercadillo, el sendero se torna menos abrupto hasta llegar al barrio de El Cerco, que arrima al viajero a otro de los cargaderos, entre cuyos restos se pueden encontrar viejos muros demolidos y

un foso circular donde daban la vuelta las ruidosas vagonetas.

El camino se abre ahora entre pinos y eucaliptos hasta llegar a la aldea de Santelices, desde donde se tiene la opción de descender a la fertería de El Pobal, y donde se encuentra el Centro de Interpretación de la Minería de Peñas Negras y la barriada minera de La Arboleda, enclavada en los verdes montes de Triano.

Cercanos a la localidad de Gallarta y junto a la vía verde se pasará junto a los cargaderos de la mina Borja, El Once, las minas de Saúco, y la estación de Los Castaños, que continúan mostrando la enorme riqueza minera de que gozó esta zona entre los siglos XIX y XX.

Siguiendo entre los densos bosques y el valle del río Mercadillo, asoma Gallarta, localidad en donde se puede visitar el Museo de la Minería del País Vasco y contemplar desde un mirador la mi-

na Concha, excavada bajo el pueblo.

El camino continuará por un carril bici rumbo a la playa de la Arena en un tramo de unos ocho kilómetros que corresponden al recorrido del tranvía aéreo, que fue considerado el más importante de Europa por su longitud y técnica.

Llegados a las formaciones de dunas y marismas de la playa de la Arena, que a menudo es visitada por garzas y cormoranes, los viandantes o ciclistas accederán a Pobeña, donde se encuentra el sendero que corresponde a la antigua línea férrea de Campomar-Kobaron. Este último tramo, de dos kilómetros, con unas vistas privilegiadas al borde del Cantábrico, pasará junto al conjunto monumental minero de El Castillo, mina Josefa y Amalia Vizcaína. Al final de la vía verde, en Kobaron, existe un área de descanso donde se completan los 42,5 kilómetros recorridos. ■

MUSEO DEL FERROCARRIL



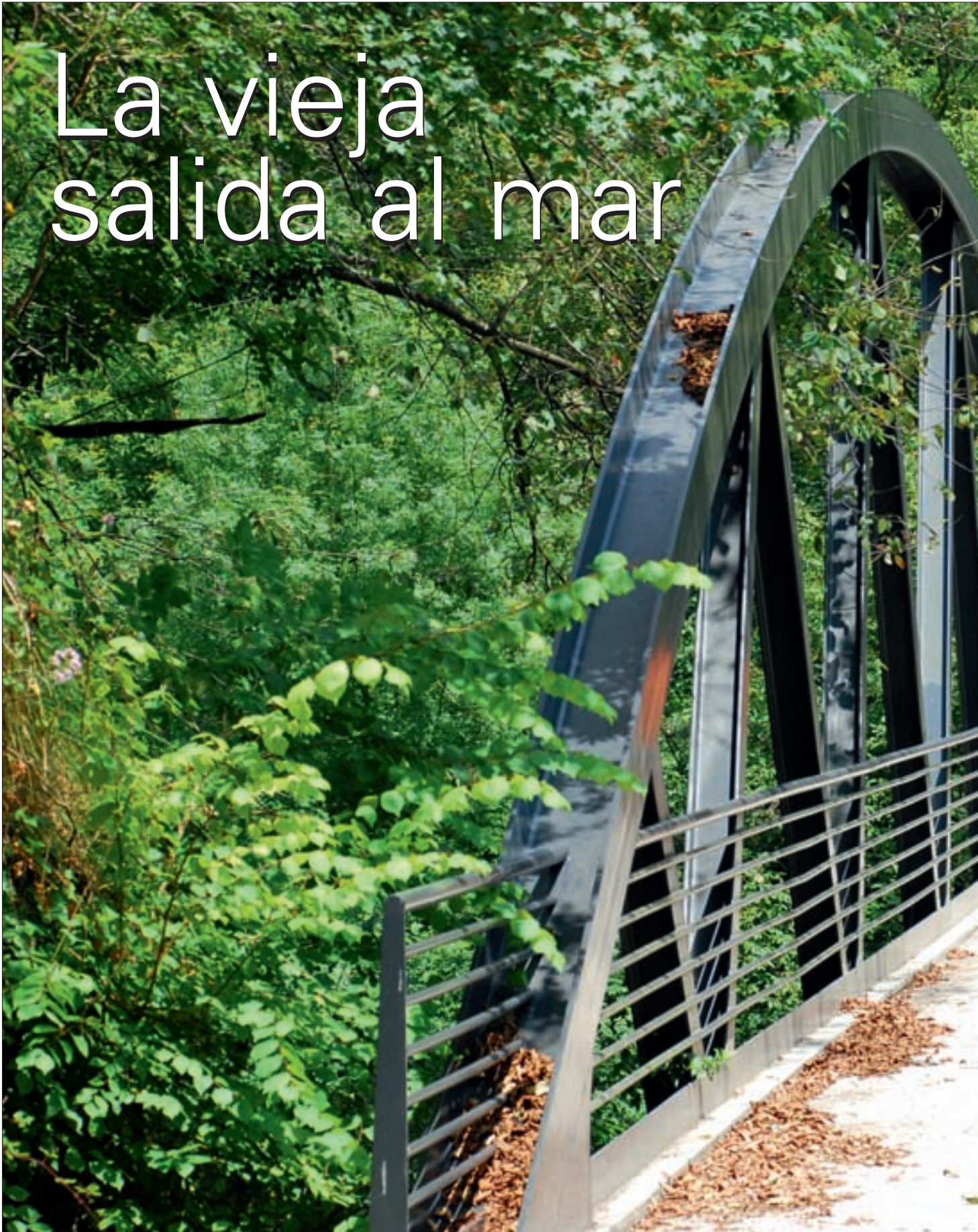
www.museodelferrocarril.org



Paseo de las Delicias, 61
28045 Madrid



La vieja salida al mar





El 22 de febrero de 1926, Alfonso XIII inauguró la línea que unía la localidad de Zumárraga con el puerto de Zumaia a través del estrecho valle del río Urola. Para realizar el tendido, de 36 kilómetros de longitud, fue preciso construir 29 túneles y 20 puentes, a través de los cuales los trenes recorrieron el sinuoso trayecto cargados de viajeros y mercancías durante sus más de 60 años de existencia.

Por aquel entonces, Zumárraga era ya un importante nudo ferroviario donde confluían, en la llamada plaza de las Estaciones, el ferrocarril del Norte, que unía Madrid con París (vía Irún), y la línea de vía estrecha de los Ferrocarriles Vascongados, que une Bilbao con San Sebastián.

La creación de la nueva línea –que pasaba por Arrona, Iraeta, Zestoa, Lasao, Azpeitia, Loiola, Azkoitia, Olotzaga, Aizpurutxo, Agiñeta y Urretxu– venía a hacer realidad un viejo sueño de los vecinos del valle del río Urola, que ya desde la primera tentativa para su creación, en 1883, aspiraban a unir las localidades guipuzcoanas de Zumárraga y Guetaria para potenciar las relaciones comerciales entre el interior y la costa, dando salida al mar a



sus productos, mediante una vía de comunicación alternativa a los angostos caminos del valle que recorrían penosamente las caballerías y carretas tiradas por bueyes.

Aunque los primeros años de explotación fueron difíciles dada la coyuntura económica provocada por la crisis del 29, de lo acertado de su creación dan cuenta los más de 370.000 pasajeros que arribaban anualmente al puerto de Zumaia durante los primeros años de funcionamiento de la línea, cifra que llegó a superar los 800.000 durante los años 50 y 60.

La construcción del tendido ferroviario corrió a cargo de la Diputación de Gipuzkoa, que obtuvo su concesión en 1920 y comenzó las obras un año después. En el trayecto se levantaron 15 estaciones y apeaderos diseñados por el arquitecto donostiarra Ramón Cortázar.

En los años 40 la carretera comenzó a suponer un serio competidor que ponía en peligro la supervivencia del ferrocarril, lo que impulsó la ampliación de la línea en 1951 con un tren automotor conocido como el «talguillo», que circulaba desde Zumárraga hasta San Sebastián y que estuvo activo durante casi quince años. Pero a pesar de esta iniciativa, la actividad de la línea siguió en permanente declive, lo que se reflejaba en el importante descenso del transporte de mercancías, que pasó de las 50.000 toneladas cargadas en los primeros años

► *Los ferrocarriles de Feve acercan a los ciclistas hasta la vía verde. Derecha y abajo, la vía verde discurre por paisajes bucólicos y núcleos urbanos apacibles, como Aizpurutxo, e incluye 29 túneles en su trazado.*

a las escasas 2.000 de la última época. Sin embargo, en los últimos años de su explotación el número de viajeros se mantuvo en torno a los 400.000 pasajeros anuales

El Gobierno vasco se hizo cargo de la línea en el año 1985, coincidiendo con la publicación del «Informe Sener» en el que se proponían diversas alternativas para la supervivencia del ferrocarril, ya medido en aquellos años en franca decadencia. Todas ellas pasaban por la renovación del material y el trazado, pero se optó por la más barata: cerrar la línea y sustituirla por autobuses durante su remodelación. Sin embargo, al año siguiente, después de realizar pequeñas reformas, el Gobierno vasco paralizó el proyecto para estudiar su viabilidad.

A partir de ese año se sucedieron saqueos y destrozos en las instalaciones, lo que movió a los alcaldes de Azkoitia, Zestoa, Urrechu, Zumárraga, Azpeitia y Zumaia, situados en el valle del Urola, a convocar una manifestación y firmar un documento defendiendo la modernización y supervivencia del ferrocarril. Causa perdida. Su decadencia





Cartografía de base: IGN

era ya imparable y finalmente, el 2 de febrero de 1988, se decretó el cierre definitivo de la línea.

Vía verde

De aquella línea se habilitaron en 2006, a través de la Diputación de Gipuzkoa, casi 19,2 kilómetros entre la localidad de Azpeitia y la de Zumárraga, aunque la vía verde continúa hasta Legazpi por las vías del antiguo tren de mercancías de la siderometalúrgica Patricio Echevarría, completando así los 22,5 kilómetros que forman la Vía Verde del Urola.

Este sendero, rico en diversidad de escenarios, tanto industriales como rurales y culturales, está jalonado por cinco poblaciones –Azpeitia, Azkoitia, Urretxu, Zumárra-

ga y Legazpi– y cuenta con 16 puentes y 19 túneles.

El inicio de la vía verde, que en un primer momento es un carril bici o *bidegorri* de asfalto rojizo, se encuentra en la avenida Harzubia de la localidad guipuzcoana de Azpeitia, junto al puente ferroviario que salva el río Eder. En este primer tramo, que discurre por una zona habilitada para el descanso a la sombra de los árboles, hace acto de presencia el río Urola, que acompañará al viajero hasta el final de la vía.

La pista asfaltada continúa junto al caserío de Egibar y pasa junto al Museo del Medio Ambiente, hasta llegar a un desvío de la senda habilitado para facilitar el paso por la antigua estación, visitar los amplios y cuidados jardines del santuario de Loyola y lle-

gar hasta el monasterio, cuna del fundador de la compañía de Jesús.

Tras dejar atrás el conjunto de edificios –formado por una basílica barroca con portada churrigueresca, casa-torre, residencia y un antiguo convento entre otras dependencias–, la asfaltada vía reaparece en el kilómetro 2 para augurar al paseante dos apacibles kilómetros sobre una amplia vereda flanqueada por el verdor y la sombra de los alisos, fresnos y plátanos que crecen a ambos lados amparados por la frescura del río, cuyo curso prosigue contigo a la vía verde.

Azkoitia, situada en el kilómetro 4,2, es la siguiente parada. El viajero llegará al corazón de esta población a través de la alameda del Tren y desde la antigua estación de

Azkoitia, reconvertida hoy en biblioteca.

Ya en la población se ha de continuar por la calle Xabier Munibe hasta llegar a la iglesia gótica de Santa María la Real, en pleno corazón de Azkoitia, cuyo casco histórico fue declarado conjunto monumental y entre cuyas obras despuntan los palacios de Floreaga Zar e Intsausti y la casa-torre de Balda.

De vuelta a orillas del Urola y al rojizo camino acondicionado para viandantes y ciclistas, se encuentra la explanada de Danobat, sorteada por el sendero para discurrir junto al barrio de Jausoro y alcanzar, en el kilómetro 6, el polígono industrial Umansoro Diego Aita, junto al que continúa el antiguo trazado ferroviario. Para entonces, el paraje urbano habrá quedado



► En el trazado se cuentan 20 puentes, entre ellos uno de cuatro arcos sobre el río Urola. Debajo, el santuario de Loyola es una etapa obligada en la vía verde.



situado en el kilómetro 16,3, se encuentra el área de descanso de Mesa de Aginaga, muy frecuentada por los vecinos del lugar. Con ella queda atrás el ceñido camino entre altas paredes montañosas y comienzan a abrirse los primeros prados y caseríos hasta la localidad de Urretxu, en el kilómetro 18,1.

La vía desemboca en la estación y avanza por el amplio y espacioso casco urbano de esa localidad. El siguiente punto de referencia es la estación de Zumárraga –kilómetro 19,2–, con apariencia de caserío típico vasco.

Ya en Zumárraga, el viajero se puede desviar colina arriba para visitar la ermita de La Antigua, declarada Monumento Histórico-Artístico Nacional. En esta población terminaba el recorrido de los trenes de vía estrecha que atravesaban el valle del Urola. Pero la vía verde continúa hasta Legazpi por el antiguo trazado del tren de mercancías de la siderometalúrgica guipuzcoana Patricio Echeverría.

En la vieja estación de Zumárraga, que hoy acoge un puesto de la Ertzaintza, comienza el carril bici que discurre entre la carretera y las vías del tren de Cercanías, y que llevará al viajero hasta el final de la vía verde.

La vía se abre paso entre el río Urola y el verde de los prados flanqueados por las prominentes montañas. Pronto los polígonos industriales y las artesanales e históricas ferreñas anuncian al caminante su cercanía a la localidad de Legazpi. En el parque de Mirándola, a tan solo 500 metros del casco urbano, concluye el apacible recorrido por el valle del río Urola. ■

atrás, dando paso a los aromáticos árboles frutales y las pequeñas huertas de los caseríos colindantes.

Trazado en trinchera

El primer puente, que salva el Urola y la carretera GI 631, se encuentra en el kilómetro 7,5. A partir de aquí el viajero se adentra en las elevadas laderas de la trinchera cuidadosamente construida para permitir el paso de los trenes por el estrecho trazado.

Continuando por el angosto paso y con el murmullo incansable del Urola precipitándose raudo a través de las paredes rocosas, se llega al kilómetro 8,3, donde un viaducto de cuatro arcos salva el río. A continuación, el viajero salvará nueve puentes y nueve túneles que perforan la roca buscando el camino más

recto, hasta el kilómetro 11,1, donde espera la estación de Aizpurutxo.

Tras ésta, otro túnel perfora la tierra para asegurar un apacible y llano camino hasta esa pequeña población.

Desde allí, se avanzará por la angostura siguiendo los pasos del río y atravesando una nueva sucesión de túneles en el ascenso hacia los montes Irino y Zamiño.

A la salida del último túnel,

Museo Vasco del Ferrocarril

Situado en Azpeitia, las cocheras y talleres de la línea férrea del Urola pasaron a ser sede del Museo Vasco del Ferrocarril. Después del desmantelamiento de las vías y catenaria, éstas se volvieron a instalar en un tramo de 5 kilómetros entre Azpeitia y Lasao para dar servicio a una locomotora de vapor de más de cien años de edad que tira de dos vagonetas de pasajeros, en servicio cada fin de semana para recordar los antiguos viajes.

El museo ofrece al visitante algunas muestras de las locomotoras que se utilizaron en aquel trayecto ferroviario y presenta un interesante recorrido por la historia de los ferrocarriles del País Vasco, desde las locomotoras de vapor hasta los tranvías más modernos.

Dirección: C/ Julián Elorza, 8. 20730 Azpeitia (Gipuzkoa)

Tel.: 943 150 677

Email: museoa.euskotren@sarenet.es

Horarios: variables según época del año.



tienda virtual

www.fomento.es



Estos títulos y todos los de nuestro catálogo puede adquirirlos en nuestra tienda virtual



El tren de las minas romanas



La Vía Verde de Arditurri, en Gipuzkoa, es el resultado del acondicionamiento en 2006 de un corto trazado ferroviario que unía las minas del mismo nombre, explotadas desde tiempos romanos, con el puerto de Pasajes, con objeto de dar salida a la explotación de hierro desde principios del siglo XX durante más de 60 años.



Oskar Zapirain



► *Vista de una galería visitable de las minas de Arditurri (izquierda) y un alto en el camino.*

Los numerosos restos arqueológicos encontrados en el yacimiento minero de Arditurri —monedas, utensilios de barro y otras he-

ramientas— son la prueba de que ya fue explotado por los romanos en la época de Julio César, en el siglo I a. C. En el yacimiento, alrededor de cuatrocientos trabajadores

construyeron más de 40 galerías y 80 pozos para extraer plomo y plata durante al menos doscientos años, mediante el procedimiento de la torrefacción, que consiste en prender fuego a la veta para después enfriarla bruscamente con agua y conseguir que se resquebraje para su extracción.

Tras aquella primera etapa de explotación y mucho tiempo después de la marcha de los romanos, en la Edad Me-

dia se extrajo también hierro, un mineral abundante por no haber sido explotado anteriormente, que alimentó a las numerosas ferrerías repartidas por todo el valle de Oiartzun.

Ya desde finales del siglo XVIII y principios del XIX volvieron a aprovecharse las minas, pero no fue hasta comienzos del siglo XX cuando la Compañía Chavarri Hermanos, de Bilbao, se hizo con la línea y construyó aquel ferrocarril de una pe-



► El final del trazado cruza el parque natural de las Peñas de Aia, caracterizado por formaciones pedregosas. Debajo, boca de uno de los túneles de la vía verde.

cular anchura –75 centímetros–, que transportó en sus vagonetas el mineral para ser descargado en las bodegas de los barcos o en los trenes de vía ancha de la Compañía del Norte. Hasta 1965, año en que la línea fue desplazada por la construcción de la autovía del Cantábrico (A-8).

Pero aun clausurado el trazado del tren, los mineros continuaron extrayendo fluorita, plomo y zinc, hasta que en 1984 finalizó la actividad definitivamente, coincidiendo con el inicio de los estudios arqueológicos que se llevaron a cabo en la zona.

Vía verde

La línea fue acondicionada como vía verde en 2006 gracias a inversiones procedentes del Gobierno vasco, la Diputación de Gipuzkoa y los ayuntamientos de la zona a lo



La vía verde se compone de un primer tramo de 2,7 km de 'bidegorri' y un segundo tramo de 8 km asfaltado sobre el viejo trazado ferroviario

largo de 11 kilómetros, entre la localidad de Lezo y las minas romanas de Arditurri aunque el primer tramo, entre Lezo y el barrio de Arragua, se atraviesa a través de un *bidegorri* (carril bici). A partir de este primer tramo, la vía verde continúa asfaltada sobre lo que fueron las vías del tren minero de Arditurri.

A lo largo del camino, que cuenta con siete túneles y áreas de descanso, los ríos Oiartzun y Arditurri hacen presencia en casi todo el recorrido, en el que se alternan los paisajes urbanos y los parajes naturales, coincidiendo estos últimos con el tramo final de la vía verde.

Todo el recorrido discurre a través de la comarca de Oarsoaldea, pasando por los municipios de Lezo, Errentería y Oiartzun y llegando hasta el valle de las Peñas de Aia, donde finaliza la vía verde.



El paisaje verde de Gipuzkoa envuelve el antiguo trazado ferroviario.

Estos 11 kilómetros de vía, aptos para personas con movilidad reducida, pueden ser recorridos a pie, en bicicleta o con patines.

Tramo de 'bidegorri'

El inicio de la vía verde se encuentra en la plaza del Santo Cristo, en la población de Lezo, donde se puede visitar su cuidado casco histórico, la iglesia de San Juan Bautista y la basílica del Santo Cris-

to. Situado en esta plaza, el viajero podrá comenzar su camino desde el rojizo *bidegorri* que irá rodeando el pueblo hasta llegar, después de algunos desvíos, a la estación de Lezo-Errentería.

Al continuar por este camino el ciclista o caminante entrará en la población de Errentería, cuyo casco histórico fue declarado conjunto monumental por sus calles con casas medievales de piedra y su antiguo núcleo

amurallado. A su salida, el viajero se topará con el río Oiartzun, que puebla de hierba los bordes del camino. Este río, que nace en las peñas de Aia (o Aiako Arria), se convertirá en compañero de viaje hasta el kilómetro 10 de la vía.

Ya en el kilómetro 2,7 el *bidegorri* desaparece, teniendo el ciclista o viandante que cruzar una pasarela metálica sobre el río y dos pasos inferiores hasta llegar

a otro carril bici donde se encuentran dos caminos: el de la izquierda, de menos de un kilómetro y que llega hasta la estación de Arragua, y el de la derecha, que enfila hacia el antiguo trazado del ferrocarril minero.

Tomando este último camino, el viajero se adentrará entre avellanos, robles, alisos y chopos que, frondosos a la orilla de la vía, dan sombra a las aguas del río, por donde se deslizan algunas nu-





► *La Vía Verde de Arditurri discurre junto a pequeños núcleos urbanos y paisajes naturales.*

trias fugaces. Y al otro lado del camino, entre la espesura, se esconde el barrio de Ugaldetxo.

Entre bosques y caseríos

En el kilómetro 4,3, la vía verde cruza una carretera secundaria que llega hasta la localidad de Elizalde. Desde este tramo urbano se puede ver, alzado a la izquierda, el campanario de la iglesia de San Esteban de Lartaun, frecuentado por golondrinas que revolotean a su alrededor.

Pocos metros más allá dos cortos túneles se incrustan en la roca, uno de ellos del antiguo ferrocarril de Arditurri y el contiguo de otro tren minero y maderero, el de Artikutza. Ambos subterráneos sirven hoy para separar a los ciclistas de los viandantes.

A su salida se encuentra el parque de Txara de Mendibil, que mezcla su estampa más urbana con los bosques de fresnos, robles, olmos y



chopos. Y siguiendo por el camino habrá que cruzar a nivel una carretera que llega hasta el barrio de Iturriotz, donde sus casas-torre hacen presencia. Pasados 200 metros aparece un área de descanso, desde donde se puede acceder al núcleo urbano más conocido del municipio de Oiartzun –Elizalde–, que marca un punto y seguido a esta vía verde.

Ya en el kilómetro 6 el viajero dará con otro cruce a nivel, el de la carretera que une Elizalde con Altzibar, tramo desde donde se puede acceder a este otro barrio en que el antiguo molino, movido por las aguas del río Oiartzun, merece una visita.

Extensas praderas se abren a la altura del cruce. La vía prosigue entre ellas hasta desembocar a una carretera en cuyos bordes menudean pequeños restaurantes, y a partir de este punto, entre caseríos y prados, el viajero continuará hasta otro de los



Los 11 kilómetros de vía verde, aptos para personas con movilidad reducida, pueden ser recorridos a pie, en bicicleta o con patines.

barrios de Oiartzun, Ergoien, donde se merece la pena hacer una pequeña parada para visitar el Centro de Interpretación Geológica.

Pasado el pueblo, y con él, el kilómetro 8 de la vía, el camino se adentra en su tramo más verde donde el área urbana desaparece por completo. El viajero ha llegado ya al parque natural de las Peñas de Aia, caracterizado por las pedregosas formaciones que le dan nombre, así como por los restos megalíticos esparcidos por la zona, como dólmenes, cromlechs y túmulos. En este lugar también se han encontrado fósiles de animales marinos, puesto que estas peñas son una de las formaciones más antiguas del País Vasco.

En este tramo las montañas se elevan a ambos lados del camino, inmerso en una garganta montañosa desde donde se escuchará de nuevo el sigiloso correr del río. Y desde aquí el camino, en ligero

Visita a las minas de Arditurri

En el complejo minero de Arditurri, donde finaliza la vía verde, se encuentra un centro de interpretación en el que se informa de los fenómenos geológicos que llevaron a la formación del parque natural de las Peñas de Aia, hace más de 300 millones de años. Además, en este centro se puede observar la flora y fauna del parque, así como la orografía e incluso la mitología de este lugar.

La primera planta del centro, a la que se accede por una escalera que imita las paredes mineras, alberga la historia de las minas de Arditurri, desde la romanización hasta su cierre en 1984. Su historia se muestra con un buen despliegue de recursos audiovisuales que ayudan a entender cómo era el paisaje, la sociedad y la cultura de las diferentes etapas en las que las minas fueron explotadas.

Otro de los encantos de estas históricas minas es la posibilidad de adentrarse en ellas en una entretenida visita. En la visita estándar, el narrador, los sonidos y la iluminación e imágenes que crean siluetas en movimiento sobre las paredes, harán pasar al visitante por todas las épocas de la historia de estas minas.

Otro tipo de visita es la visita aventura, en la que se recorren 400 metros de galerías, así como los cargaderos de material, pozos y un inesperado paisaje de lagos.

Otro modo de visita es la del tren verde. Éste trasladará al pasajero por la Vía Verde de Arditurri hasta las minas pasando por el museo Luberrí (Centro de Interpretación Geológica) o por el Centro de la Música Popular, donde se exhiben numerosos instrumentos musicales.

ascenso, va serpenteando entre los alisos y castaños.

Continuando por entre los verdes y húmedos paisajes tupidos de hayedos y robledales, en el kilómetro 9,3, se llega a uno de los cinco túneles que salvan la difícil orografía de este último tramo. Tras este primer túnel se pierde el río Oiartzun para dar relevo al río Arditurri.

El camino, paralelo al río, se tornará cada vez más escarpado, con relieves montañosos a ambos lados. A la vez se atravesarán los cuatro pequeños túneles que guiarán al viajero hasta el final de la vía verde, donde se halla el Centro de Interpretación y Coto Minero de Arditurri. Ubicado en un paisaje de espectacular belleza, este centro presenta la riqueza patrimonial, cultural y natural de Aiako Arria y su milenaria actividad minera, desde la época romana. Un broche de oro para tan magnífica escapada. ■



Entre valles navarros y vascos



El tren del Plazaola, también conocido como «tren Txiki», circuló durante más de 40 años transportando viajeros y mercancías entre Pamplona y Lasarte, en un recorrido de 84 kilómetros por valles vascos y navarros que incluía 39 túneles, 66 puentes y 19 estaciones. Tras el cese de la actividad ferroviaria en 1957, el viejo trazado comenzó a ser acondicionado como vía verde y hoy se puede caminar o pedalear por la mitad del recorrido.

El primer tramo de aquel ferrocarril de vía estrecha se construyó con la finalidad de transportar el mineral de hierro extraído de las minas de Bizkotx o Plazaola, situadas en el término municipal de Berategi. Aquel primer tramo tenía 22 kilómetros y discurría entre Leizaran y Andoain, donde las mercancías se transbordaban al Ferrocarril del Norte con destino al puerto de Pasajes.

El proyecto se puso en marcha en 1901, poco después de la obtención de las concesiones otorgadas a favor de la Sociedad Anónima Leizaran. Autorizada la concesión del yacimiento, que originariamente se registró con el nombre de «Casualidad», las obras comenzaron de inmediato y marcharon a buen ritmo, pese a que se produjo un conflicto entre la sociedad concesionaria y el Ayuntamiento de Andoain a cuenta de la cesión de terrenos para realizar la ex-



► Vista de Uitz, en la parte más elevada de un trazado que incluye 66 puentes.

planación de las vías, que originó la suspensión temporal de las obras entre enero y mayo de 1903. Sin embargo, al año siguiente se inauguró la línea, que, pese a su primigenio y único objetivo de transportar minerales de hierro, también permitió el transporte de pasajeros.

Un año después de su inauguración, la Sociedad Anónima Leitzarán suspendió pagos, por lo que la Junta de Acreedores creó la Comisión Explotadora del Leitzarán, quien se hizo cargo de los bienes hasta 1906, año en que se subastaron tanto éstos como la concesión, que fueron adquiridos por la Sociedad Minera Guipuzcoana.

En 1908, y al amparo de la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos, se planteó la necesidad de ampliar la línea desde Plazaola hasta Pamplona (56 kilómetros), y de Andoain a Lasarte (8 kilómetros), ambas coincidiendo en el ancho de vía de 10 metros del ferrocarril original. El resultado final fue la línea inaugurada el 20 de enero de 1914 entre Pamplona y Lasarte, que estuvo activa hasta 1957.

Cambio de trazado

El recorrido ferroviario discurría por la intrincada orografía del encajonado valle labrado por el río Leitzarán, y debía salvar otros ríos y torrenteras, como el Julaspeña o la regata Zuasti, y barrancos como el de Astregu o de Gulina. Para salvar este último se construyó un puente de 185 metros de longitud, el más largo de todo el trazado, con 18 ojos y 13 metros de altura máxima.

Siguiendo las huellas del viejo tren se descubre la existencia de túneles abandonados, situados en paralelo a los que están en uso o también ubica-





► El trazado, por espacios naturales casi vírgenes, salva un desnivel de 500 metros entre Lekunberri y Andoain.

dos junto al trazado del ferrocarril en superficie. Existe la creencia de que estas infraestructuras fallidas eran fruto de errores en el proyecto de trazado que hubo que rectificar. Sin embargo, su existencia se debe a que cuando el ferrocarril cambió de propietario y amplió su recorrido y actividad en 1910, se realizaron correcciones en el primitivo trazado del ferrocarril minero con el fin de suavizar o evitar curvas y aumentar su radio. Además, el trazado antiguo tenía vocación de seguir el curso del río en varios puntos en lugar de atajarlo, como se hizo después por medio de puentes y túneles.

Aquellos trenes de vapor transportaban grandes cantidades de mineral de hierro, y también madera, ganado y víveres. Pero las minas dejaron de explotarse y el transporte de viajeros no era rentable debido a la competencia cada vez más fuerte de los vehículos por carretera.



► Las estaciones ofrecen el alquiler de bicicletas para recorrer la vía.

Decadencia

Al escaso tráfico de viajeros se unía el mal estado de las infraestructuras de la vía, agravado por sucesos como la riada de 1931, que se llevó por delante el puente de hierro que cruzaba el río Arga en Pamplona y obligó a su recons-

trucción al año siguiente, esta vez en hormigón.

La precaria situación obligó a llevar a cabo una serie de medidas para impulsar la línea: en 1929 se sustituyeron tres locomotoras de vapor por automotores diésel; en 1946 se abrió una estación en Pamplona que enlazara con el fe-

rocarril de Irati; y en 1952 se presentó un plan de modernización de locomotoras y vías. Pero el estallido de la Segunda Guerra Mundial dificultó la explotación de los automotores y, aunque se ensayó en ellos la utilización de gasógenos, finalmente el Plazaola se vio obligado a recuperar la tracción vapor ante la imposibilidad de adquirir el gasoil y los lubricantes que exigían sus motores. Y para colmo de dificultades, en octubre de 1953 se inundó gran parte de la línea, incluyendo puentes, terraplenes y muros de contención, que quedaron completamente derribados.

A pesar de los esfuerzos por recuperar la línea, la mayor parte del trazado quedó paralizado, a excepción de un tramo de 10 kilómetros entre Olloki y Andoain, por el que se pudo seguir transportando madera, hasta que uno de estos trenes arrolló, causándole la muerte instantánea, al anciano párroco de Andoain,

► El trazado se desarrolla en el santuario natural de los valles de Larrain y Leitzaran. Debajo, uno de los 39 túneles del recorrido y estación de Lerkunberri.

cuando el 29 de julio de 1957 volvía de bendecir unas parcelas y cruzó las vías sin percatarse de que el tren se acercaba. Pocos meses después de aquel suceso, la línea cerró definitivamente.

Vía verde

El primer proyecto de recuperación de aquella antigua línea ferroviaria como vía verde se hizo realidad en 1999, más de 30 años después de su cierre, de la mano de los ayuntamientos de la zona y del Consorcio Turístico Plazaola, creado en el año 2004 para el desarrollo turístico sostenible del territorio.

En la actualidad se ha recuperado la mitad del recorrido. Un tramo de 40 kilómetros entre Lerkunberri (Navarra) y Andoain (Euskadi) conforman esta vía verde, que tiene acondicionados dos kilómetros más –entre Mugiro y Lerkunberri– y otros 10 kilómetros en obras entre Mugiro e Irurtzun. De esta manera está previsto que la vía verde sume un total de 52 kilómetros a corto plazo, y con planes realistas en los que ya se trabaja para que por el lado navarro se alcance algún día la ciudad de Pamplona, y en la vertiente vasca la vía verde consiga llegar hasta Lasarte.

En la estación de Lerkunberri comienza el intenso recorrido que habrá de pasar a través de las localidades de Leizta y Andoain y del valle de Leitzaran, catalogado como Biotopo Natural y bañado por el río que le da nombre, en el que se pasará por tres estaciones. En la vieja estación rehabilitada se encuentran la oficina de turismo, la sede del Consorcio Turístico del Plazaola, la cantina y la posibilidad de alquilar bicicletas. Jun-



to a ella se ha adaptado un viejo vagón de tren, llamado el «vagón de los juegos», que brinda información, dirigida sobre todo a los niños, sobre la historia del ferrocarril del Plazaola.

Los primeros cinco kilómetros del trazado, en ligero ascenso, discurren a través de tres pequeños túneles, que hacen de preliminares para el de Uitz, de 2,7 kilómetros de longitud, el más largo del recorrido y durante años el más largo de los ferrocarriles de vía estrecha en la Península. Situado en el punto más alto

del trazado, comunica el valle mediterráneo de Larraun con el cantábrico de Leitzaran. El subterráneo está iluminado, pero se puede evitar su paso mediante una pista de tierra de cuatro kilómetros de longitud situada al lado de la carretera.

A la salida del túnel el camino comienza a descender –perfil que se mantendrá hasta Andoain–, y bordea la localidad de Leizta, anclada en el sinuoso valle de Leitzaran, asentado en gran parte en la formación geológica conocida como Macizo de Cinco Vi-

llas, compuesto por pizarras y areniscas de la Era Primaria. Pasada esta población de la que se verán sus tejadillos anaranjados mezclándose con el verde de los prados aledaños, se pasará por siete pequeños túneles hasta llegar al de Leizta, de más de 600 metros de longitud.

Dos túneles más, hasta llegar al de Tellería, que muestra su oscura oquedad excavada en la roca viva. Esta galería, que se encuentra hundida, habrá de sortearse caminando unos 200 metros por un camino forestal contiguo y





adaptado para tal uso. Enseguida aparece la majestuosa y rehabilitada estación de Leitzara, de dos plantas construidas con piedra y ladrillo.

Avanzando un poco más, un viaducto de piedra advierte del cambio de los parajes más abiertos del camino hasta ahora recorrido, con los sucesivos, más espesos y sombríos. Y surge la estación de Plazaola entre los castaños y tilos que se asoman al sendero. Una construcción ahora abandonada y situada a escasos 50 metros de las antiguas minas.

Entrada en Gipuzkoa

Dejando atrás los abandonados hornos y cargaderos del antiguo yacimiento, el viajero se despide de la comunidad navarra y se adentra decididamente en tierras de Gipuzkoa. A partir de este punto se puede continuar los siguientes 20 kilómetros en descenso hasta Andoain.

En este nuevo tramo aparece el río Leitzaran, que hace más apacible y fresco el paseo, discurriendo entre los fresnos y hayas que asoman al sendero. Este río que fluye

tranquilo hacia las aguas del Oria corre paralelo al camino hasta casi el final de la vía, pero será interrumpido por canales y diques que explotan sus aguas para producir energía eléctrica en la cercana hidroeléctrica de Ameraun (kilómetro 33).

Entre la espesura de los árboles, el viajero se encontrará con un gran acueducto de sillería que cruza el valle, una magnífica obra tras la cual llega un túnel y varios puentes medievales que sortean las aguas del tranquilo Leitzaran, inmersos en el paraje de Mat-

xinbarrena. El punto culminante del entorno de Matxinbarrena es el conocido como Txapela de Bertxin, hito que marca el inicio del término municipal de Andoain.

El camino, que se abre entre bosques de robles, abedules y castaños, y frecuentados por garduñas, liebres y gatos monteses, va acercándose al tramo final no sin antes pasar por el Centro de Visitantes Leitzaran, un edificio de madera que integra el centro de interpretación del agua, la escuela de pesca del Leitzaran y un punto de información turística. Se trata de un interesante espacio para detenerse un buen rato. Continuando el paseo se puede divisar el impactante viaducto de Auzokalde. Entre bancos, fuentes, farolas y circuitos biosaludables para el ocio y disfrute de los andoindarras, se llega finalmente al túnel de Antzizar.

Llegados a la localidad guipuzcoana de Andoain, de casi 15.000 habitantes, se podrá llegar hasta la plaza del Ayuntamiento a través de un carril bici urbano de casi cuatro kilómetros de longitud. Allí se puede contemplar el edificio del Consistorio, del siglo XVIII, y visitar la iglesia barroca de San Martín de Tours, del siglo XVIII, o la ermita de Santa Cruz de Zumea, que guarda un Cristo tallado de estilo gótico. Y dar así por finalizado el recorrido por esta vía verde. ■





La estrella
de los
ferrocarriles



Los 143 kilómetros de longitud del Ferrocarril Vasco-Navarro se empezaron a proyectar en 1879 para unir las comarcas del Alto Deva en Gipuzkoa, la Llanada y la Montaña alavesas, y Tierra Estella en Navarra. Tal longitud le convirtió en el ferrocarril de vía estrecha más importante de España y, cuando se aplicaron los últimos avances técnicos y se electrificaron sus vías, en uno de los más modernos de la Europa de los años treinta.

El conocido como «el trenico» –aunque también fue bautizado según las épocas y los territorios por los que pasaba como «el anglo», «el vasco» o el «tren de los montañeros»–, pudo presumir además de ser la línea con más movimiento de las que tenía el organismo público Explotación de Ferrocarriles por el Estado, superando en más del doble a la siguiente. En sus mejores tiempos, allá por la década de los años cuarenta del pasado siglo, llegó a transportar en sus trenes a más de tres millones de personas al año y hasta 2,9 millones de toneladas de mercancía. Pero no fue fácil la construcción y puesta



▮ *Viaducto sobre el río Ega en el desfiladero de Arquijas (Navarra), estructura de 9 vanos y 30 metros de altura.*

en marcha de la línea, pues para completar su trazado se necesitaron cuarenta años en los que hubo que superar multitud de problemas económicos y técnicos.

El primer tramo, entre Vitoria-Gasteiz y Salinas de Leniz, se construyó gracias a la inyección de capital inglés, de la mano de la compañía The Anglo-Vasco-Navarro Railway Company Limited, lo que permitió que la máquina de vapor inglesa bautizada *Euskalerría* estrenara las nuevas vías en 1889. Los trabajos continuaron avanzando a buen ritmo hasta 1897, año en el que la situación económica se volvió tan crítica que los trabajadores dejaron de recibir sus salarios y abandonaron el tajo, por lo que el Estado se vio abocado a incautar el ferrocarril en 1903.

En 1914, el Estado y las diputaciones de Araba, Gipuzkoa y Navarra acordaron la financiación del tramo entre Salinas y Bergara, con lo que



▮ *Paso acondicionado para salvar un cauce fluvial.*

en septiembre de 1919 el tren llegó a Bergara, donde podía enlazar con la línea que llegaba hasta Zumárraga.

A finales del año 1919 comenzó la construcción del tramo Vitoria-Estella, que incluyó la ejecución del túnel más largo del recorrido, el de Laminoria, que salva la sierra de Andía con 2.200 metros de longitud. Entre medias, el 30 de enero de 1923 se abrió el ramal de Oñate en presencia de María Cristina de Habsburgo, y un poco más adelante, el 23 de septiembre de 1927, quedó inaugurado todo el tramo, esta vez ante el general Miguel Primo de Rivera. Años después, en 1948, el Vasco-Navarro añadió un tramo más para unir Andollu con el santuario de Estíbaliz.

En la década de los años 50, como ocurrió con otros muchos ferrocarriles, comenzó la decadencia de esta línea, y a pesar de que hubo serios intentos para modernizarla con la adquisición en 1960 de nue-

vo material móvil, los esfuerzos no dieron resultado, y el 1 de enero de 1968 el Vasco-Navarro quedó definitivamente cerrado a los trenes.

Vía verde

En 1996 se comenzó a habilitar, gracias a la Diputación Foral de Araba y al Ministerio de Medio Ambiente, la Vía Verde del Ferrocarril Vasco-Navarro. Actualmente está dividida en tres tramos, que en conjunto suman 76,4 kilómetros de recorrido, más 8 kilómetros alternativos en el túnel de Laminoria, aunque se sigue trabajando para habilitar nuevos tramos del antiguo trazado ferroviario.

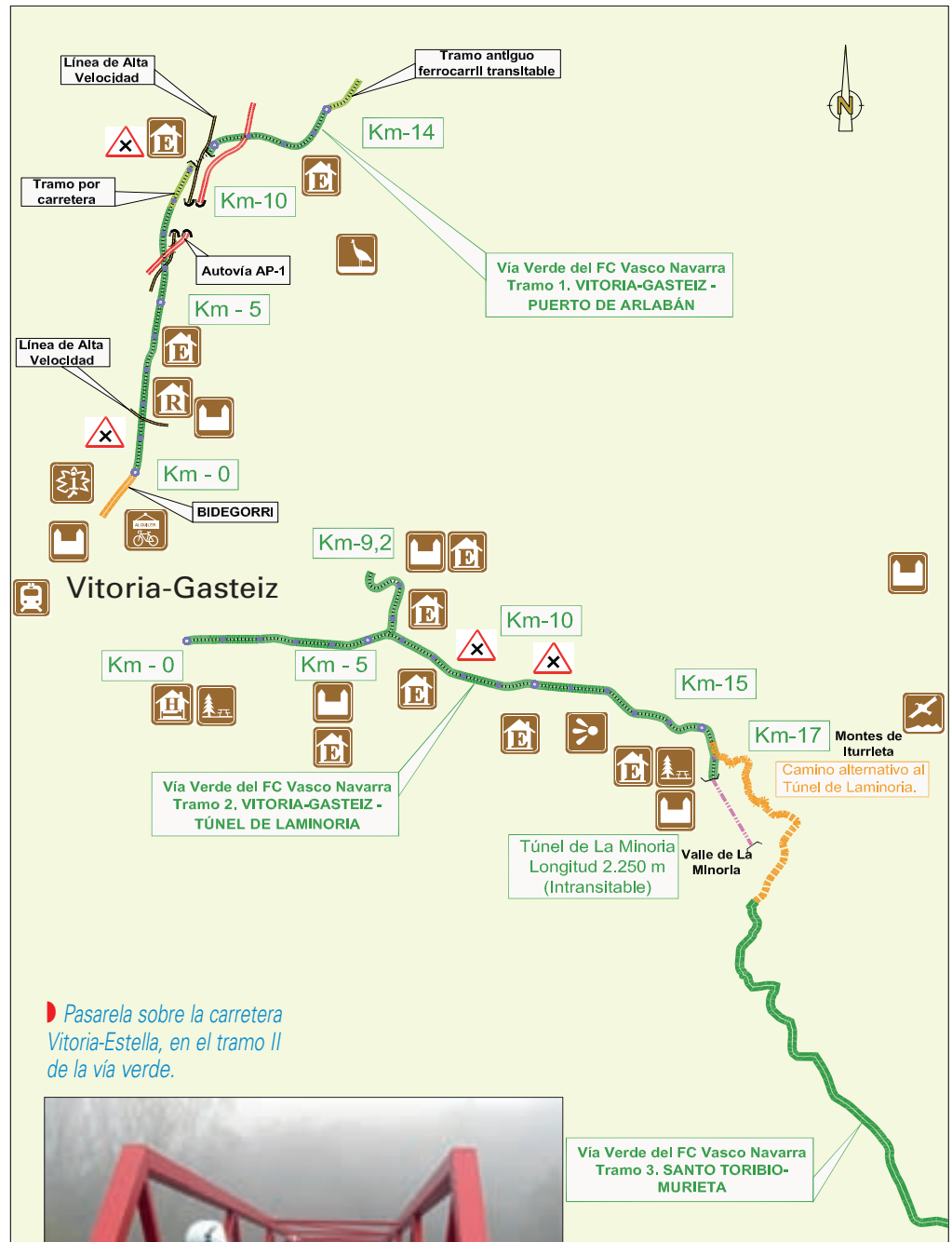
El primer tramo discurre entre Vitoria-Gasteiz y el puerto de Arlabán y es independiente de los otros dos. El segundo también parte de la capital alavesa y llega hasta el túnel de Laminoria, desde donde se puede atravesar 8 kilómetros más para llegar al inicio del tercer tramo. Este último, el único que cuenta en su trazado con túneles (5) y viaductos (3), nace en las cercanías de la ermita de Santo Toribio y termina en Murietta, población que pone fin a la vía verde.

Tramo I

El primer tramo discurre a través de la comarca de la Llanada Alavesa, un territorio de suaves ondulaciones salpicado de pequeños pueblos, y rodeado de sierras –montes de Vitoria, Iturrieta, Gorbea, Arrato, Badaia– cubiertas de robledales, encinares, hayedos y pinares.

Desde su arranque, junto al polígono industrial de Gamarra, el camino emprende rumbo norte para cruzar el río Zadorra, tras el cual se pasará bajo un viaducto para llegar a la antigua estación de Durana, convertida en un asador, y a la pequeña localidad de Retana.

Cuatro kilómetros después,



► Pasarela sobre la carretera Vitoria-Estella, en el tramo II de la vía verde.



el viajero deberá atravesar un frondoso bosque cuyos robles, arces, chopos, sauces y alisos sombrean el cauce del cercano Zadorra.

Un nuevo paso bajo la línea del tren de alta velocidad en construcción y por la aldea de

Luko llevan hasta el kilómetro 7,5, donde se abandona momentáneamente el trazado original del Vasco-Navarro para acceder a un camino asfaltado alternativo y regresar a él nuevamente en el kilómetro 10.

Las huellas del antiguo fe-

rocarril llevan pronto a los abandonados edificios de la estación de Villarreal de Araba, a cinco kilómetros del pueblo al que pertenece, Legutiano. Tras esta estación, la Llanada Alavesa y sus calmos campos de cereal desaparecen, dando paso al paisaje más escarpado de la sierra de Elgea.

Los siguientes cuatro kilómetros, que ponen fin al primer tramo de la vía verde, atraviesan el robledal de Santiagolarra, la estación de Landa y su aldea, y el espectacular entorno del embalse de Ullibarri-Gamboa, que cuen-



► El firme de la vía verde está compuesto por tierra compactada o asfalto, dependiendo de los tramos.

ta con zonas de baños, juegos y restaurantes. Además, antes de llegar al kilómetro 14, el viajero pasará a través del valle del arroyo de Arlabán, donde un bosque de alisos y fresnos, nacido al abrigo de los montes Usokoaitzu y Isuskitza sorprende al paseante.

Tramo II

Este tramo, independiente del anterior, comienza en Vitoria-Gasteiz, en una explanada del arcén derecho de la carretera A-2130, pasadas las instalaciones deportivas de Olanabe. Allí se han instalado paneles informativos que guían al viajero por un camino que surge entre matorrales y arboledas.

Al comienzo de la ruta se divisa en la lejanía la iglesia de Otazu, abrigada por las blanquecinas casas que se apiñan junto a sus muros, hasta llegar al apeadero de esta localidad, adaptado como albergue turístico y con un área de descanso.

El suave paisaje de la Llanada Alavesa marca el cami-

no, que pronto desemboca en el siguiente pueblo, Aberasturi, por el que se pasará hasta alcanzar el edificio de su estación, actualmente una casa particular.

Las interminables rectas, jalonadas por terraplenes y quejigos, llevan al viajero a la estación de Andollu, donde trabajadores ferroviarios de otros tiempos se afanaban por mover las agujas que encarrilaban los trenes hacia Estella o hacia el cercano santuario de Estíbaliz. Siguiendo por la Lla-

nada, y tras un paso inferior, la vía verde se bifurca: un camino, de 3,2 kilómetros lleva al santuario de Estíbaliz y otro lleva al final del recorrido.

De regreso al trazado principal, en el kilómetro 6 de este tramo alavés habrá que pasar por una extensa llanura donde se encuentra la localidad de Trokoniz y su apeadero, convertido hoy en escuela. Seguido de éste, el primer túnel, de 157 metros de longitud, pasa bajo la ermita de Santa Lucía.

Continúan las largas rectas amenizadas con los perfiles montañosos que se divisan en la lejanía, mientras se pasa por Erenchun y su estación, precedida por unas altísimas trincheras.

La llegada a los Montes de Vitoria, hacia el kilómetro 12, despide a la Llanada Alavesa, con sus amables campos de cultivo, y el camino se prepara para acometer las pendientes del resto del recorrido.

La primera parada de este nuevo tramo escarpado se hará en el área recreativa situada en la estación de Ullibarri-Jáuregui, lejos de cualquier núcleo de población. Más adelante, la vía vuelve a desviarse del trazado ferroviario original, que pasaba por el larguísimo túnel de Laminoria, intransitable debido a los numerosos derrumbes e inundaciones. El final de este camino alternativo, de 8 kilómetros de longitud, coincide con el del tramo II.

Tramo III

Situado junto a la ermita de Santo Toribio –km 28,6 de la



► Antigua estación de Otazu (Araba), actual albergue turístico.

vía verde-, el antiguo camino férreo resurge en este nuevo tramo en un escenario montañoso donde hay que avanzar entre serpenteantes laderas que llevan, tras pasar por la diminuta aldea de Cirujano y su apeadero, y por el túnel de Leorza, de 200 metros de longitud, hasta Maeztu, en el kilómetro 27,6 de la ruta.

Tras un fugaz paso por este pueblo, al que la vía verde rodea, el sendero llega hasta la activa estación de Maeztu, para después atravesar dos puentes, sobre el río Berrón y sobre el canal de las Ferrerías, que conducen hasta el paraje de la Peña las Cinco, en el monte Arboro.

Rodeados de bosques y montañas, se llegará hasta la zona recreativa de Zumalde, que cuenta con piscina natural y gratas praderas.

Pasada esta zona, situada en el kilómetro 29, habrá que cruzar una pasarela sobre la carretera Vitoria-Estella para alcanzar la románica ermita de la Soledad. Después, un sendero arbolado, donde el caudaloso Atauri serpentea en paralelo a los pies del viajero, lleva a un imponente viaducto, que salva el río con siete arcos a lo largo de sus 105 metros de longitud y con una altura de 8 metros.

Más adelante la pista se divide en dos ramales: el izquierdo lleva hacia el casco urbano de Atauri y el derecho conduce hasta la iglesia de esta localidad. Poco después, en el kilómetro 31,5, aparece su desolada estación, a partir de la cual habrá que tomar un camino alternativo al trazado férreo hasta el monte Arboro. La inminente recuperación del túnel de Atauri facilitará el paso por estos lares.

Valle de Campezo

De vuelta al antiguo trazado férreo, se pasará por frondosos bosques de ribera hasta un área de descanso, precedida por el puente de San Saturnino que salva el río Be-



▶ *La vía verde discurre por llanuras, zonas escarpadas y bosques frondosos. Debajo, túnel de Acedo, de 1.500 metros de longitud.*

rrón, y poco después por el reducido túnel de la Fuenfría.

Ya en el kilómetro 34, una larga recta lleva hasta Antoñana, entre encinas, hayas, robles y tejos centenarios. La estación de Antoñana depara una sorpresa: un antiguo vagón del ferrocarril ha sido re-

cuperado como centro de interpretación para disfrute de los visitantes. A partir de ahí, durante dos kilómetros, el sendero conduce hasta el monte Muela, junto al parque natural de Izki y el viaducto de Santa Cristina, que salva el río Berrón.

Desde una pasarela se observa el parque de Fresnedo, donde existe una piscina natural y un área recreativa, y tras ella, el río Ega toma el relevo al Berrón camino de Estella por el valle de Campezo. Siguiendo ruta el viajero se verá rodeado por la sierra de Codés y las paredes rocosas de Lóquiz. En medio de este paraje se sitúa la última localidad alavesa, Santa Cruz de Campezo, ubicada en pleno valle del Ega.

El último tramo del Vasco-Navarro pertenece a la Comunidad Foral de Navarra, donde se recorrerá la parte más abrupta de la vía verde a través de la estación de Zúñiga, el desfiladero de Arquijas –salvado mediante un viaducto de 9 arcos sobre el Ega–, el túnel de Acedo (de más de 1.400 metros de longitud, recuperado e iluminado) y el pueblo al que da nombre, y las localidades de Ancín, Mendiobarri y, finalmente, Murieta, donde finaliza la vía verde. Si se desea llegar a Estella, se debe emprender camino por carretera, existiendo un tramo recuperado como vía verde hasta Zubielqui, desde donde el carril bici lleva directo hasta la localidad jacobea. ■



VÍA VERDE **CIDACOS**

La memoria del tren carbonero

El antiguo ferrocarril carbonero de vía estrecha que comunicó Calahorra y Arnedillo entre 1924 y 1966 fue rescatado del olvido en 1998 para convertirse en vía verde y recordar el antiguo trayecto, de 34 kilómetros de longitud, que hacía el tren deslizándose a través del fértil valle del río Cidacos, situado en la Rioja Baja (La Rioja).



La vieja línea férrea nació con vocación de transportar la abundante producción del valle procedente de la actividad minera e industrial y de la riqueza agrícola de las vegas de la comarca de Cidacos. Construida por la Sociedad de Ferrocarriles Eléctricos, la línea sirvió además para cargar el carbón procedente de las minas de Préjano, mediante un pequeño ramal de cinco kilómetros, inaugurado también en 1924. Sin embargo, los problemas económicos de

► La vía verde discurre por un firme cómodo y seguro, accesible para personas con discapacidad.





la empresa concesionaria provocaron la clausura de la vía en 1935. Tres años más tarde el Gobierno decidió iniciar las obras de su reapertura, hecho que se produjo en 1942 en el tramo Calahorra-Arnedo. En 1947 se concluyó el tramo que acercaría los trenes hasta Arnedillo.

Sin embargo, como tantas otras líneas, el tren no pudo soportar el empuje desarrollista de los años 60 y la crisis que acarreó a las líneas férreas la pujanza del transporte por carretera, por lo que la línea fue definitivamente clausurada en 1966.

Más de treinta años después, en 1998, las abandonadas vías fueron rescatadas por el Ministerio de Medio Ambiente y el Gobierno de La Rioja, acondicionando el trazado del viejo ferrocarril como vía verde. Al año siguiente, el Gobierno regional recuperó el pequeño ramal de Préjano, que une el valle de Cidacos con este antiguo enclave minero.

Vía verde

La vía verde, que atraviesa a lo largo de su trazado tres estaciones –Arnedo, Herce y Arnedillo–, dos túneles –Gollizo y Arnedillo– y dos puentes que salvan la carretera de Cornego y el río Cidacos a la altura de Herce, recorre el valle del Cidacos a través de



Arriba, cartel explicativo de la vía verde y vista de Autol y sus caprichosas formaciones pétreas. Izquierda, caminantes en la vía y túnel del Gollizo.

fértiles huertas, pinares, hayedos, bosques de ribera, aguas pobladas de multitud de aves acuáticas y parajes que permiten al viajero la observación de una colonia de buitres leonados.

Tierra de hazañas bélicas, la ruta deja ver a su paso numerosas torres defensivas medievales como las Autol, Quel, Herce y Arnedillo, ermitas e iglesias renacentistas, caprichos de la naturaleza hechos en la roca por el agua y el viento, y además, se acerca a las icnitas, las huellas fósiles de dinosaurios, presentes en toda la comarca y especialmente en la localidad de Enciso, donde se ubica un centro paleontológico.

Durante todo el camino está presente el río Cidacos, que nace en tierras de Soria, junto al puerto de Oncala, para desembocar, perezoso, en el Ebro tras cerca de 80 kilómetros de recorrido. Sus poco caudalosas aguas dan de beber a una buena porción de huertas riojanas por las que el viajero se verá muchas veces rodeado a su paso por la vía verde. Es por eso por lo



que su laborioso caudal, sobre todo en los meses más secos, se encuentra exhausto.

La vía verde, accesible para personas discapacitadas, se recorre a través de un excelente camino de tierra compactada atravesando o pasando al lado de las localidades de Calahorra, Autol, Quel, Arnedo, Herce y Arnedillo, de manera que alterna el paisaje urbano con los parajes naturales.

De Calahorra a El Perdiguero

La ruta empieza en Calahorra, a orillas del Ebro. Allí, el viejo ferrocarril iniciaba su ruta junto a una estación de la que no quedan restos, aunque la vía verde propiamente dicha comienza en el parque del Cidacos. En Calahorra abundan los vestigios de su pasado, como su catedral, de estilo gótico tardío, y el casco antiguo musulmán, donde emergen un arco romano y la iglesia de San Andrés, del siglo XVI. En la pla-



► *Puente en Arnedo y formaciones rocosas junto a la vía cerca de Quel.*

za del Raso se encuentra la iglesia de Santiago, singular muestra del neoclásico riojano. También se puede visitar el museo municipal, que reúne 11.000 piezas arqueológicas, o el convento de las Carmelitas.

Después de la obligada visita a esta localidad riojana, el viajero deberá cruzar la autopista a través de un paso inferior para comenzar a

recorrer la vía verde. Una vez superado dicho paso, existen dos alternativas para seguir el recorrido hasta el kilómetro 10. Para el ciclista, es recomendable elegir el camino principal de la vía, que, asfaltado, discurre paralelo a la autopista hasta cruzar con la carretera de Arnedo, donde se llega por fin a las vías ferroviarias en desuso originales.

Para los que realicen el recorrido a pie, conviene optar por un camino de tierra alternativo que discurre junto al embalse de El Perdiguero, que corresponde al camino viejo de Calahorra a Autol. Las aguas de este embalse, construido en 1855, se extienden por 20 hectáreas de superficie donde abundan la pesca, acechada por los aficionados a este deporte, y multitud de aves acuáticas –aguilucho lagunero, garza imperial, pato colorado, zampullines, somormujos, rascosnes y azulones–, que nidifican a las orillas del embalse, entre los álamos blancos, chopos, olmos y tamarices que arraigan al abrigo de sus aguas.

Este tramo peatonal discurre en paralelo a la acequia de las Torrescas y junto a las grandes crestas de arcilla del cerro Agudo durante 9,3 kilómetros hasta la entrada de la localidad de Autol, donde confluyen ciclistas y paseantes coincidiendo nuevamen-



► *Vista de Quel y sus impresionantes farrallones, sobre los cuales se alza un castillo medieval del siglo XVI.*

te en la antigua traza ferroviaria, que a partir de este punto discurre con firme de tierra compactada.

Caprichosa naturaleza

Autol se anuncia cuando emergen dos imponentes figuras pétreas –El Picuezo y La Picueza– arrimadas al cauce del río como pertinaces vigías del discurrir de sus aguas. Una maravilla geológica formada por piedra arenisca que primeramente fue erosionada por las aguas del río y que el viento, caprichoso, ha terminado de dar forma llevándose sigilosamente granos de arena a su paso.

El Picuezo se alza a 42 metros de altura y su compañera, La Picueza, llega hasta los 28. En este pueblo no sólo se pueden contemplar las dos moles de piedra; también es interesante visitar su casco urbano, donde se pueden ver las ruinas del monasterio cisterciense de Santa María de Yerga, del siglo XII, la ermita mudéjar de Nuestra Señora de Nieva o la iglesia de

San Adrián y Santa Natalia, del siglo XVI.

Tras visitar la localidad, es necesario volver a la antigua estación de ferrocarril, en el kilómetro 11,7 de la vía verde, desde donde el viajero, al retomar el rumbo, se encontrará a unos 700 metros el túnel del Gollizo, que tiene un recorrido iluminado en línea recta de 575 metros de longitud. A su salida, y dejando atrás el cerro del Gollizo, se continúa el recorrido bordeando verdes y frescas huertas donde asoman sabrosas y abundan-

tes variedades de frutas y verduras.

Ya en el kilómetro 15,2 se encuentra Quel, pueblo que vio nacer a Bretón de los Herreros y donde destaca su castillo medieval, que se alza en el punto más alto del término, la iglesia del Salvador, del siglo XVI, y la ermita barroca del Santo Cristo de la Transfiguración. Al otro lado del río y siguiendo el camino se encuentran bodegas excavadas en la tierra que guardan los vinos de las cosechas propias de la tierra, y se pue-

de divisar la llamada Peña de Quel, un corte de unos 100 metros de altura cincelado por las pacientes aguas del río Cidacos.

Más adelante vuelven a aparecer las verdes huertas hasta el kilómetro 18,3, lugar en donde se encuentran unos antiguos talleres de reparación de máquinas ferroviarias y que anuncian la proximidad de Arnedo, conocida como “ciudad del calzado” por dedicarse a esta industria.

Vestigios históricos

Arnedo, coronada por una fortaleza de origen musulmán y un recinto amurallado, conserva de época visigótica restos de una iglesia rupestre datada hacia el siglo VI y la llamada Cueva de los Cien Pilares, situada bajo el cerro de San Miguel, además de tres iglesias del siglo XVI. De esplendores pasados se conservan numerosas casas-palacio barrocas, como el palacio del arzobispo Argai y las casas del virrey de Lizana y de otros señores principales co-

La ruta de los dinosaurios

Esta ruta de 6 kilómetros que conduce a 120 millones de años atrás, cuando estas tierras eran la costa y abundaban los terrenos pantanosos, se encuentra en Enciso, a 9 kilómetros de Arnedillo, donde termina la Vía Verde del Cidacos. En este pueblo riojano se encuentran tres de los yacimientos de icnitas –huellas fósiles– más importantes del mundo, que delatan la presencia de grandes dinosaurios herbívoros, bípedos ornitópodos y otros ejemplares carnívoros, bípedos y tridáctilos. Allí se han llevado a cabo trabajos de excavación y conservación de los yacimientos paleontológicos que ahora se exponen a modo de documentales, contenidos audiovisuales, reproducciones a tamaño real e incluso una ludoteca con juegos para niños en el Centro Paleontológico de Enciso.

Cerca de Préjano y su vetusta estación minera, se pueden seguir las huellas de los dinosaurios



mo los Bobadilla, Sopranis, Antillones o Rodezno.

Antes de llegar a la estación de Arnedo se cruza el primer puente del recorrido –kilómetro 20,7–, que salva la carretera de Cornago. Una vez superado, se llega al edificio de la antigua estación, reconvertido hoy en puesto de socorro.

Retomando la vía verde, existe un pequeño desvío que es aconsejable tomar para visitar el monasterio de Vico, enclavado en un privilegiado lugar de silencio y espesura: el llamado pinar de Vico, única masa de pinos piñoneros de La Rioja. Fundado en el siglo XV, el monasterio está integrado por una parte antigua en estado ruinoso y otra restaurada donde vive una congregación de hermanas cistercienses.

Volviendo a retomar el camino se llega a la estación de Herce –kilómetro 26,9–, reconvertida en alberque juvenil. Siguiendo en ligero ascenso, se supera el río Cidacos a través de un largo puente de hormigón construido en los años 40 para sustituir a otro que fue arrastrado por una riada. Herce deja ver su fortaleza del siglo XIII y los restos de su muralla, así como la iglesia de San Esteban, del siglo XVI, y la ermita



Arriba, vista de Préjano. Debajo, huertas junto a la vía verde, donde se encuentran todo tipo de usuarios.

del Salvador, del XVIII.

Dejando bajo los pies –o bajo las ruedas– el valle del Cidacos y las localidades de Santa Eulalia Bajera y Santa Eulalia Somera, se llega al kilómetro 30,4, donde la es-

tación de Préjano aguarda silenciosa junto a otros edificios ferroviarios que corresponden al ramal minero de 5 kilómetros que llegaba a las minas de Préjano, que también ha sido recuperado co-

mo vía verde y que este año celebran el 400 aniversario desde el inicio de su explotación. Su huella se une a otras huellas más antiguas: las de los dinosaurios que anduvieron por allí y cuyos vestigios se pueden encontrar en los yacimientos de La Magdalena, Valdeté, Sol de la Pita o Valdemurillo.

Volviendo a la ruta principal y pasando la estación, en un paraje donde abundan tejos, pinos y rebollares, la vía atraviesa el cañón de Arnedillo, donde habita una colonia de buitres leonados –de 250 a 300 parejas– que pueden avistarse en el centro de interpretación Mirador del Buitre, situado a unos 500 metros de Arnedillo, en el kilómetro 34 de la vía verde.

Barrocos escudos heráldicos, un castillo medieval del siglo XIII, la iglesia de San Servando y San Germán, del siglo XVI, la ermita de San Tirso, excavada en roca y datada en el siglo IX, un nevero medieval, el trujal de aceite del siglo XIX, el antiguo lavadero reconvertido en Museo Etnográfico del Agua, o el reputado balneario de aguas termales, son algunas de las atracciones que puede visitar el curioso viajero en esta última parada de la vía verde. ■

VÍA VERDE **DEL RÍO OJA**



Cruce de caminos

El único ferrocarril de vía estrecha construido en la Rioja Alta para unir Haro con Ezcaray, y Santo Domingo de la Calzada, atravesando la sierra de la Demanda y cruzando el Camino de Santiago en Santo Domingo de la Calzada se inauguró en 1916 y prestó servicio hasta 1964. Sobre este viejo trazado se ha acondicionado una vía verde de 28 kilómetros de longitud.

La gestación de la línea no fue sencilla, pues ya desde 1881 se pensó en la posibilidad de crear un tramo desde Haro hasta Santo Domingo de la Calzada, aunque siete años más tarde se pactó el trazado que finalmente vería la luz. La redacción del proyecto tuvo que

esperar hasta 1908, cuando se decretó la Ley de Ferrocarriles Secundarios o de Vía Estrecha.

Cinco años después, en mayo de 1913, comenzaron las obras y el 9 de julio de 1916 la línea empezó a prestar servicio con 19 coches arrastrados por tres máquinas de diez años de antigüedad y



► Puente sobre el río Oja, uno de los tres existentes a lo largo del trazado.

de nombre Aragón, Rioja y Villanueva.

Aquellos trenes, en los que trabajaban un total de 85 empleados, recorrían 34 kilómetros a una velocidad de 22 km/h, y llegaban al destino en una hora y 34 minutos transportando mercancías y viajeros. A pesar de ser un tren modesto, los precios de



► Arriba, el reconvertido apeadero de Oja. Debajo, la vía verde apenas ofrece dificultad para los caminantes y ciclistas.

los billetes eran excesivamente altos debido a la fuerte inversión realizada para su construcción. Un billete de tercera clase costaba 1,20 pesetas de la época, equivalente al sueldo diario de un peón o a más de un kilo de carne.

En 1923 se pensó en transformar el ferrocarril a vía ancha y alargar su recorrido

hasta Abejar (Soria), donde enlazaría con la línea Burgos-Mediterráneo y permitiendo una conexión directa con Bilbao y Valencia, pero la idea fue descartada. Hay que tener en cuenta que el buen funcionamiento del tramo Haro-Ezcaray, según datos de 1956, hizo posible transportar 34.000 toneladas de mer-



► La estación de Ezcaray, hoy convertida en restaurante, era el destino final de la línea. Debajo, la vía verde constituye un agradable paseo para todo tipo de público.

cancías y 210.000 viajeros.

Pero, como era habitual por aquella época, la línea pronto empezó a competir con los medios de transporte por carretera. Este pulso aguantó hasta enero de 1964, cuando fue desmantelada, como otras, debido al declive económico que sufrieron los ferrocarriles en esos años.

Vía verde

El trazado original del tren comenzaba en Haro, con un pequeño tramo que une a esta localidad con Casalarreina, donde actualmente empieza la vía verde. El resto del recorrido, entre Casalarreina y Ezcaray, fue habilitado entre 1999 y 2001 por el Ministerio de Medio Ambiente como vía verde, teniendo como promotor al Gobierno de La Rioja, también encargado de su mantenimiento. Este viejo trazado se recuperó para que, ya fuera a pie o en bicicleta, se pu-



diera recorrer casi todo el norte de La Rioja, a lo largo de 28 kilómetros que en su mayor parte discurren por el valle del Oja.

A mitad de recorrido, en Santo Domingo de la Calzada, la vía se adentra por las verdes espesuras de la sierra de la Demanda, que tiene su punto más alto -2.270 metros—en el pico de San Lorenzo, donde se encuentra la estación de esquí de Valdezcaray, a unos 10 kilómetros de la localidad de Ezcaray, última de la vía verde.

El río Oja, que presta su nombre a la comunidad autónoma y a la propia vía verde, nace a unos 2.000 metros de altura en la sierra de la Demanda, y desemboca en el río Tirón, en la localidad de Anguciana, muy cerca de Haro. Se cuenta que el río fue llamado así por la cantidad de hayedos que crecían en sus manaderos y que vertían sus hojas otoñales sobre el agua, cubriendo el cauce.



La vía verde se asienta sobre un firme mixto, formado por asfalto y tierra compacta.

El río hace presencia en todos los pueblos por los que pasa la vía: Casalarreina, Castañares, Santo Domingo de la Calzada – donde se cruza con el Camino de Santiago– y Ezcaray.

y que mantiene algunas edificaciones a las que se les da uso agrícola.

Ya en el kilómetro 6 de la vía se cruza un puente que salva el canal del Najerilla, el río de mayor longitud y

caudal de La Rioja después del Ebro. Una vez atravesado el río, que trae sus aguas desde la sierra de la Demanda, a medio kilómetro del canal, se encuentra una desviación al pueblo de Baña-

res. Muy cerca se conserva un tramo de la vieja calzada romana, precursora del primer itinerario del Camino de Santiago. Unía Milán y León y fue muy utilizada por los peregrinos en los siglos X y XI para llegar a tierras burgalesas.

Entre cultivos

El viajero comenzará su ruta en la estación de Casalarreina, reconvertida hoy en vivienda. En este pequeño pueblo de la Rioja Alta se asienta el convento dominico de La Piedad, del siglo XVI, con su interesante iglesia y claustro de estilo gótico.

A 300 metros de la carretera de Zarratón comienza la ruta, que asciende por un estrecho camino de tierra compactada, predominante a lo largo de la vía. El visitante dejará atrás largas rectas rodeadas de cultivos de cereal y remolacha, y acercándose al kilómetro 4,5 llegará a la estación de Castañares, situada a las afueras del pueblo

Centro de interpretación del vino

En la localidad de Haro, a siete kilómetros de Casalarreina, se encuentra un centro de interpretación del vino inaugurado hace casi 20 años. Situado en la Estación Enológica de Haro, acerca al visitante a la elaboración del vino y al cultivo de la vid en la Rioja.

Cuenta con tres temáticas diferentes, una por cada altura del edificio. La planta baja acoge un recorrido por las tierras riojanas y su relación con el mundo del vino. En el primer piso se muestran los diferentes tipos de bodegas de La Rioja, así

como otros aspectos relativos a la crianza y cata de los vinos. Y por último, en la segunda planta, el visitante encontrará diversos detalles relacionados con el cultivo de la vid.

En este centro se imparten cursos de iniciación a la cata, con introducción teórica y degustación de cuatro vinos: blanco joven, blanco reserva, tinto crianza y tinto reserva. Estos cursos se realizan, previa reserva, todos los sábados, domingos y festivos a las 11.30 h. e incluyen visita al centro, material didáctico y diploma.

Camino de Santiago

De regreso a la vía, se cruza la carretera de Bañares a Santo Domingo de la Calzada, pueblo que se encuentra a una altitud de 635 metros sobre el nivel del mar.

Dos kilómetros separan la carretera de la antigua estación de esta localidad riojana. Imprescindible es la visita a su catedral, uno de los grandes monumentos religiosos del Camino, así como a los restos del mayor recinto amurallado de La Rioja, construido en el siglo XIV. La impresionante muralla tenía un grosor de dos metros, una longitud de 1.670 metros,



▶ Arriba, pasarela sobre el río Oja. Debajo, la vía verde discurre en su parte final por las estribaciones montañosas de la sierra de la Demanda.

38 torreones y 7 puertas.

Dejando atrás Santo Domingo y, un poco más adelante, el apeadero de La Carrasquilla, en el kilómetro 18,5 se salva el arroyo de Santurdejo, un afluente del río Oja. A poco más de 500 metros se encuentra la solitaria estación de Santurde-Santurdejo, localizada entre ambas poblaciones y de la que solo se conserva un almacén. Ambas localidades se encuentran a escasos dos kilómetros de la vía, que pronto dejará atrás las amplias rectas que caracterizaban el camino hasta este punto.

Y es que la vía comienza ya a ascender por las faldas del monte Bellifera, donde son abundantes los hayedos y robles, en una zona donde habitan jabalíes, corzos y ciervos. El siguiente núcleo urbano será la aldea de San Asensio de los Cantos, donde se ha habilitado una pasarela de nueva construcción



para salvar el arroyo que le da nombre.

El camino sigue tomando altura y en el kilómetro 24 desemboca en la estación de Ojacastro, convertida en el

hogar de una comunidad de religiosas. Desde allí se puede disfrutar de una espectacular panorámica del cauce del río Oja sorteando la espesura y también de la sierra

de la Demanda y su peña de San Torcuato, donde muere la vía verde.

Aldeas medievales

El tramo que sigue a Ojacastro y a sus núcleos urbanos alledaños nos permitirá descubrir un paraje insólito, sin duda el más colorido de todo el recorrido. Son unos tres kilómetros a través del silencioso valle que llevan al viajero a su punto final, la estación de Ezcaray, en el kilómetro 28 de la vía verde. El edificio de esta antigua estación ha sido rehabilitado integralmente para transformarse en un restaurante donde reponer fuerzas.

Ezcaray, situado en plena sierra de la Demanda, invita al viajero a realizar un último paseo por las numerosas aldeas que jalonan sus alrededores, muchas de ellas abandonadas y en las que late aún su pasado remoto. ■

La vía verde asciende en su parte final por los bellos paisajes de hayedos y robles de la sierra de la Demanda



TRENES HISTÓRICOS Y TURÍSTICOS EN ESPAÑA

*Monográfico
julio-agosto
2012*





Donde habita el urogallo



La vía verde de Laciana ocupa parte de la línea que unía las cuencas mineras de Villablino y Ponferrada (León), enlazadas por un ferrocarril de vía estrecha que funcionó entre 1921 y 1980. En uno de sus ramales se ha acondicionado un itinerario de 7,2 kilómetros, jalonado por vestigios mineros, que atraviesa el valle de Laciana, hábitat del urogallo cantábrico.

La línea ferroviaria que unió las cuencas mineras leonesas de Villablino y Ponferrada se construyó en un tiempo récord. Solo diez meses transcurrieron desde que comenzaron las obras hasta que la primera locomotora de vapor pudo reco-

rrer los 62 kilómetros que separan ambas localidades. Para ello tuvieron que trabajar en su construcción a marchas forzadas hasta 4.200 obreros.

El Gobierno, presidido por Antonio Maura, tenía prisa. La Primera Guerra Mundial provocó una subida vertiginosa de las materias primas

► La vía verde exhibe vestigios de la actividad minera de la zona y el Centro del Urogallo.



—el precio del carbón llegó a encarecerse un 27% entre 1914 y 1916—, y la especulación provocada por ello se tradujo en el desabastecimiento de la población. En mayo de 1918 el entonces ministro de Fomento, Francisco Cambó, para resolver la escasez de carbón y pensando en que la guerra europea podría prolongarse, promovió, entre otras medidas, la puesta en explotación a gran escala de la cuenca de Laciaña, con la construcción del ferrocarril de Villablino a Ponferrada para facilitar el transporte del carbón y hierro que se extraía de las reservas de El Bierzo y Laciaña, al noroeste de León.



► Acondicionada entre 2007 y 2008, la vía verde sigue el trazado de 6 kilómetros que el tren minero recorrió hasta el año 1955.

Hacia años que los propietarios de las minas de la cuenca de Villablino intentaban mejorar su explotación y, conscientes de la importancia de un transporte eficaz, habían estudiado la posible construcción de un ferrocarril de vía estrecha. Pero siempre topaban con la enorme lentitud y complejidad de los trámites administrativos para obtener los derechos de expropiación forzosa y la ocupación de terrenos de dominio público.

El ministro de Fomento, conocedor de la importancia del coto hullero de Villablino y consciente de que su explotación podría paliar el desabastecimiento energético y contener los precios, convocó a los propietarios de las minas a una reunión y les propuso presentar a las Cortes un proyecto de ley especial mediante la que se les otorgaría de manera inmediata la concesión del ferrocarril, se abreviarían los trámites de la expropiación for-

La vía verde discurre entre parajes de gran belleza a través de la Reserva de la Biosfera del Valle de Laciana

zosa y se harían desaparecer en lo posible las trabas administrativas. A cambio, el ferrocarril debía ser de servicio general y uso público y el plazo de ejecución sería como máximo de tan sólo catorce meses, con fuertes penalizaciones en caso de incumplimiento.

Dicho y hecho. Los propietarios de las minas aceptaron la propuesta, y el 14 de junio de 1918 el ministro de Fomento presentó al Senado el proyecto de ley. Aprobado por ambas cámaras y sancionado por Alfonso XIII, se publicó en la *Gaceta* del 24 de julio. Al día siguiente co-

menzaron las obras para construir aquella línea, perteneciente a la Compañía Minero Siderúrgica de Ponferrada, que transportó viajeros y carbones hasta el año 1980 y que fue la última que empleó locomotoras de vapor en España.

Vía Verde

La Vía Verde de Laciana, acondicionada entre 2007 y 2008 por la Junta de Castilla y León, a través de los fondos Miner, rescata uno de los dos ramales que completaron, en 1921, aquella línea de vía estrecha: el que se acercaba hasta Caboalles de Arriba para trasladar el carbón extraído de las minas de montaña y de los distintos pozos de la zona y unirlo al teleférico de Hullas del Coto Cortés. Algo más de seis kilómetros que el tren minero recorrió, entre parajes de impresionante belleza, hasta que en 1955, tras el cierre de varios pozos, se clausuró la línea.





Desde la vía verde se contemplan algunas de las cumbres de esta zona leonesa situada en el extremo suroccidental de los Picos de Europa.

Cabe decir que, además, existe otro proyecto de recuperación como vía verde de casi 5 kilómetros que se desarrollará desde Villablino hasta el barrio de Regalado, en el municipio de Villaseca, siguiendo el curso del río Sil. Este tramo es otro de los dos antiguos ramales del ferrocarril minero de vía estrecha entre Ponferrada y Villablino. Además, esta actuación pretende ampliarse con la conexión entre la Vía Verde de Laciana y esta nueva vía verde a través de un itinerario de 2.500 metros que discurrirá por el casco urbano de Villablino. En total, ambas vías verdes sumarán cerca de 16 kilómetros siguiendo el rastro de antiguos ferrocarriles mineros en el corazón de un territorio declarado Reserva de la Biosfera.

Pero volviendo al presente, la Vía Verde de Laciana, con una longitud de 7,2 kilómetros, discurre entre Villablino y el Centro del Urogallo, en Caboalles de Arriba

(León), a través de la Reserva de la Biosfera del Valle de Laciana y los valles de Villablino y Caboalles.

La ruta se convierte en un paseo nostálgico por el pasado minero de estas tierras, presente en los numerosos vestigios que, junto a algunos hórreos bien conservados, perviven en el camino en forma de tolvas, depósitos y galerías.

La vía verde recorre el va-

lle de Laciana, declarado Reserva de la Biosfera en 2003, que abarca una superficie de 21.700 hectáreas situada en el extremo suroccidental de los Picos de Europa, al norte de la provincia de León. Rodeada de cumbres que la separan de las comarcas de Babia, Omaña, el Bierzo, Degaña y Cangas de Narcea, en Laciana se asientan catorce pueblos, entre los que destaca Villablino, con 8.000 habitantes.

Hábitat

Rotulado por caminos centenarios que comunican pueblos y brañas, el valle, con una rica variedad de paisajes y hábitat, alterna los pastizales de montaña muchas veces pastoreados por ganados transhumantes, con bosques de abedules y hayedos, aunque también abundan los tejos, fresnos, acebos y avellanos. Verdes espesuras donde habitan corzos, rebecos, ciervos y jabalíes, gatos monteses, tejones, hurones, comadrejas y garduñas.

Pero sobre todo, el valle es uno de los últimos refugios del oso pardo, el lobo ibérico, el quebrantahuesos y el urogallo cantábrico, símbolo emblemático de la reserva y especie protegida desde 1986, que gusta de alimentarse de los arándanos y frutos del acebo que menudean en el sotobosque de Laciana.

Arranca la vía verde junto a la rotonda situada en el kilómetro 61,8 de la carretera de Ponferrada a Villager de



Hórreos bien conservados jalonan la ruta del antiguo tren minero.



► Convoy de vagonetas en el área recreativa de Villager de Lacia.

Lacia, entre verdes prados y el espacio ocupado por el embalse de Las Rozas. Tras un tramo de suave ascenso, pronto la vía se asoma, a la altura del cerro Tesodeguño, a un talud que, elevado sobre el río Caboalles, regala una panorámica de las nutridas arboledas que trepan por el Matalachana y de los prados que se llenan de narcisos en primavera salpican el paisaje de amarillo.

Vestigios mineros

A dos kilómetros escasos, la vía pasa por Villager de Lacia, alineándose con la carretera local 631 hasta abandonar el casco urbano, tras el cual aparece un área recreativa donde se encuentra un convoy de vagonetas como los que recorrieron el ramal cargados de carbón. Y no lejos de allí se pueden ver algunas instalaciones mineras, donde se encuentra la bocamina del pozo Calderón, uno de los pocos que permanecen activos.

Tras dejar atrás el pueblo de Villager, enclavado en un verde valle donde pasta el ganado a sus anchas, habrá que superar el alto puente que salva el río Orallo, alrededor del que abundan las anémonas o flores del viento, entre acebos, abedules y chopos.

Ya en el kilómetro 2,8, tras un tramo bajo robustos árbo-

les, el sonido del agua anuncia al viajero la presencia del río Caboalles, que corre junto a la depresión que separa el monte de Matalachana de la peña Carraceo. El camino transcurre ahora en un escarpado terreno, entre un talud y la arboleda que seguirá sombreando al viajero hasta casi la mitad del recorrido, en el kilómetro 3,2, donde se encuentra un viejo cargadero de carbón compuesto por dos galerías y una estructura de metal con una tolva, testigos de la febril actividad minera.

No muy lejos de este cargadero se encuentra el de la mina La Escondida, tras la que la vía verde, ahora asfaltada, sigue hasta el pozo María, donde en 1919 se produjo la mayor tragedia ocurrida



► La ruta ofrece paneles informativos y señalización para sus usuarios.

No hay que perderse...

■ El Centro del Urogallo

Situado en el espacio natural del Alto Sil, contiene un centro de interpretación en el que se muestran, mediante diferentes exposiciones, los valores naturales y culturales de la Red de Espacios Naturales de Castilla y León. También contiene información acerca de la topografía, geología y paleontología, además de los hábitat del espacio natural donde se encuentra, y reúne la flora y fauna del entorno, cuyas estrellas son el urogallo cantábrico y el oso pardo. Asimismo, ofrece documentos audiovisuales que acercan al viajero a los espacios más recónditos de este mágico entorno.

Situación:
Calle Real, s/n
24111 Caboalles de Arriba
Tel. 987 492 054
www.patrimoniounatural.org

■ El Museo del Ferrocarril

El viajero interesado en conocer la historia del ferrocarril en la zona puede acercarse a Ponferrada, a 60 kilómetros de distancia de la vía verde, donde se encuentra el Museo del Ferrocarril. El recinto acoge locomotoras y vagones restaurados que pertenecían a la MSP (Minero Siderúrgica de Ponferrada) y que recorrieron los parajes por los que pasa la actual Vía Verde de Lacia. También muestra objetos que ambientan la época en la que el ferrocarril era uno de los principales medios de comunicación.

Situación:
Calle Vía Nueva, 7
24400 Ponferrada
Tel. 987 405 738
www.museoferrocarril.ponferrada.org

en el valle de Lacia, al morir diez mineros que trabajaban a 150 metros de profundidad, debido a una emanación de grisú.

Desde esta mina, el viajero seguirá entre densos paisajes arbolados donde sauces, avellanos, arces y alisos se levantan frente al valle de Caboalles. Antes de llegar a este valle, el agua aparece abundante y sigilosa entre los

musgos adheridos a las rocas o saltando en pequeñas y estrepitosas cascadas en busca del río Caboalles que corre raudo por el valle, más estrecho cuando pasa entre peña Carracea y La Fayana, esbeltas montañas donde se esconde el urogallo.

Tras este último tramo, la vía se topa con el camino que sube al pequeño pueblo de Caboalles de Arriba, donde se apiñan las casas de piedra cubiertas con tejado de pizarra que alternan con algunos hórreos. Desde este cruce también parte el pequeño camino de losas de hormigón que, en leve ascenso, llega al Centro del Urogallo, ubicado en el espacio natural del Alto Sil y donde se muestran los principales valores naturales y culturales de la zona. Y un kilómetro más allá, el sendero bordea Caboalles de Arriba hasta llegar a las inmediaciones de mina Paulina, donde finaliza la vía verde. ■



VÍA VERDE SIERRA DE LA DEMANDA

El tren de la prehistoria



El ferrocarril minero de vía estrecha de la Sierra de la Demanda, nacido para transportar hierro y carbón desde los yacimientos de Monterrubio de la Demanda hasta Burgos, es uno de los más efímeros de España, pues sólo funcionó ocho años, entre 1902 y 1910. Varias décadas después, las obras de la línea permitieron el descubrimiento del yacimiento prehistórico de Atapuerca. En estos parajes naturales se desarrolla la Vía Verde de la Sierra de la Demanda, un interesante recorrido de 54 kilómetros de longitud.

► La Vía Verde de la Sierra de la Demanda discurre en parte de su recorrido junto a las aguas del río Arlanzón, que es salvado por puentes y pasarelas.





El ferrocarril minero de vía estrecha de la Sierra de la Demanda, que hoy da nombre a la vía verde del mismo nombre, se construyó entre finales del siglo XIX y principios del XX para transportar hierro y carbón desde los yacimientos de Monterrubio de la Demanda (en el límite con Logroño) hacia Burgos.

Durante la construcción de la línea férrea, y cuando la obra avanzaba en dirección a

Villafría, en el término de Ibeas de Juarros, se abandonó el plausible trazado en línea recta y se forzaron varias curvas que alargaban el trayecto y exigían labrar varias trincheras en las calizas cretácicas de una modesta estructura denominada sierra de Atapuerca. No se conocen bien los motivos de este enigmático quiebro en el trazado, quizá justificado por la necesidad de obtener piedra o de abaratar el coste de ocupación de los terrenos. Sin em-

bargo, gracias a aquellas excavaciones realizadas para abrir paso a la vía se descubrió uno de los yacimientos arqueológicos más importantes de Europa, el de Atapuerca.

El proyecto inicial del ferrocarril constaba de 72,4 kilómetros desde la localidad de Monterrubio hasta Burgos y fue financiado por la compañía inglesa The Sierra Limited Company y la Diputación de Burgos, que pretendía que el ferrocarril prestara

servicio a viajeros (lo que nunca ocurrió).

En 1902 se dieron por terminadas las obras, en las que trabajaron a buen ritmo más de 1.500 personas. Pero tan sólo ocho años más tarde los trenes dejaron de circular por las vías, convirtiéndose así en una de las líneas férreas más efímeras de España. Los motivos: el descubrimiento de nuevos yacimientos de hierro en las cuencas del norte y diversos problemas de la compañía explotadora, que



dieron al traste con el proyecto. Y aunque hubo diversos intentos de resucitar el tráfico de trenes, finalmente, en 1947, se desmantelaron las vías, que sumaban los 68,70 kilómetros que separaban Monterrubio de la Demanda y Villafría, a las puertas de Burgos, pues el tren nunca llegó a esta ciudad pese a que así estaba previsto en el proyecto inicial.

Vía verde

La Vía Verde de la Sierra de la Demanda, ubicada al sureste de la provincia de Burgos, fue transformada como tal en el año 2003 por el Ministerio de Medio Ambiente. Actualmente comienza en el pueblo de Arlanzón y llega hasta Monterrubio de la Demanda pasando, a lo largo de 54 kilómetros, por Pineda de la Sierra, Riocavado de la Sierra y Barbadillo de Herreros. Existe un proyecto redactado para prolongar la vía verde en 7 kilómetros, desde Arlanzón, de forma que la vía comience en las inmediaciones del yacimiento de Atapuerca, declarado Patrimonio de la Humanidad.

► *El recorrido de la vía verde atraviesa zonas de hayedos y pinares a través de una difícil orografía.*

A lo largo del trazado el viajero pasará por un túnel –otros dos están cerrados por antiguos desprendimientos– y ocho puentes que salvan la dificultosa orografía de la sierra de la Demanda.

Abigarrada de pinos, hayas, sabinas y robles, la sie-

rra sorprende a la vía verde con las aguas de los ríos Arlanzón, Valdorcas y Pedroso, y con las del embalse de Arlanzón, que se encuentra rodeado de praderas, áreas de descanso y pastos que alimentan al ganado de la zona.

Abundantes rapaces y carroñeras como el halcón peregrino, el águila real, el azor, el buitre leonado, el alimoche o el búho real –varias áreas de esta sierra han sido declaradas Zona de Especial Inte-

rés para las Aves (ZEPA)– sobrevuelan la vía avistando a una no menos nutrida fauna terrestre: los jabalíes, ciervos, zorros, corzos, jinetas, comadreas, gatos monteses, lirones y hasta las nutrias que aún perviven en las limpias aguas de sus ríos.

Kilómetro 0

La estación de Arlanzón, que aún se conserva, es de propiedad privada, por lo que la vía verde comienza en un paso a nivel cercano. El viajero dejará a su espalda el pequeño pueblo situado a 14 kilómetros de Burgos para dar comienzo a un recorrido jalonado de verdes y recónditos parajes.

Al poco, el río Arlanzón, que resuena entre robles y roquedales, aparece ante el caminante, que tendrá que atravesarlo a través de un puente para alejarse de él hasta Pineda de la Sierra, donde volverán a cruzarse sus aguas con el camino. El siguiente kilómetro lo protagonizan los robles rebollos y su manto de hojas secas que indican el camino a modo de crujiente alfombra.





Hasta el kilómetro 3,9, donde se encuentra el área de descanso de Valdepite, la ruta prosigue en línea recta bajo el abrigo de los pinos, que irán desapareciendo tras salvar un puente que cruza el camino de Brieva, para dar paso a luminosas praderas.

A partir del kilómetro 6,6, tras el cruce con la carretera a Urrez, la vía verde comienza a presentar leves cuevas y encrespados terrenos que llevarán hasta una vaguada formada por el arroyo Quintanar, y a un alto desnivel que se asoma a extensos prados. El camino en esta zona sigue sorteando el terreno a través de cerradas curvas que abrazaron los vagones cargados de mineral.

Embalse de Arlanzón

Hacia el kilómetro 9, tras una pequeña laguna, el camino se pierde hacia el primero de los túneles de la vía verde, el de Urrez. Este paso subterráneo, hoy cerrado por un antiguo desprendimiento, se habrá de salvar a través de una senda que discurre por la parte superior. Pasado este tramo, el viajero podrá optar

por desviarse para visitar el pueblo de Urrez, recorriendo un dificultoso camino de 3 kilómetros, o la localidad de Villasur de Herreros, a través de una senda que pertenece a una ruta GR durante 2,5 kilómetros.

Si se opta por proseguir la vía verde, ésta llevará al embalse del Arlanzón –kilómetro 14,9–, cuyas aguas acompañarán al viandante o ciclista durante un buen trecho del recorrido, en el que podrá des-

cansar en alguna de las dos áreas habilitadas al efecto, una en el kilómetro 16,2 y otra en el 18,6. A medio kilómetro de esta última se cruza el arroyo de Amarillas a través de una moderna pasarela.

Poco a poco el camino sube hacia una ladera en la que se ha habilitado un mirador –km 19,4–, a partir del que se abren generosos prados que abastecen a la ganadería de la zona y que anuncian la cercanía a la localidad de Pineda de

la Sierra, ubicada en uno de los puntos más altos de la provincia de Burgos, a 1.214 metros sobre el nivel del mar. Este encantador pueblo conserva uno de los mejores ejemplos del románico burgalés. La iglesia, del siglo XII, es de planta basilical de una nave con un ábside semicircular y una galería porticada de once vanos. La portada está decorada con animales mitológicos: faunos, arpías...

Es en esta localidad donde el viajero cruzará de nuevo las aguas del Arlanzón a través de un puente situado en el kilómetro 24,6 y desde donde la vía verde retoma su húmedo verdor alimentado por los abedules de su orilla. Tras ligeras pendientes, y al pasar unos antiguos pozos mineros hoy cerrados, aparece la boca del túnel del Manquillo, intransitable por derrumbes interiores, y desde cuya oquedad ha surgido, milagrosa, una esbelta haya.

En las alturas

En este punto, el área de descanso situada a las puertas del túnel permitirá al visitante pararse para contem-



Figuras pétreas en la portada de la iglesia románica de Pineda de la Sierra.



► *La vía verde es fácilmente transitable para caminantes y ciclistas.*

vía rodea por su ladera. Más adelante, superado el valle del Valdorcas y tras atravesar por el río que lleva su mismo nombre, se llega a un mirador que se asoma a la localidad de Ríocavado de la Sierra, de 64 habitantes, situada entre el valle y los prados aldeanos, tras el que se llega a una tercera área de descanso en el kilómetro 40,8. Para acceder al pueblo sólo será necesario caminar otros 300 metros.

Desde el pueblo la vía se asoma a un collado que separa las vaguadas del río Valdorcas y el cauce del Pedroso, encajonado en un valle poblado de robles. Continuando por el tramo paralelo al río se divisará la localidad de Barbadillo de Herreros, a la que se podrá acceder por varios caminos que surgen a lo largo de la vía hasta pasado el mirador ubicado en el kilómetro 45. Un kilómetro antes se atravesará el único túnel transitable de la vía, de 175 metros de longitud, que desemboca en un puente que salva el último tramo de río que verá el viajero.

En el kilómetro 48 el caminante podrá hacer una parada en un área de descanso sombreada de robles, pasada la cual se alzan los restos de la antigua aldea de Bezares. El silencio de sus calles y casas deshabitadas da paso a una pequeña carretera que une Monterrubio de la Demanda con Huerta de Arriba. La vía discurre a partir de ahí por un tramo con pronunciadas pendientes, pero aún habrá una última área de descanso. Luego ya sólo será preciso recorrer otros dos kilómetros más por una pista asfaltada hasta el apacible pueblo de Monterrubio de la Demanda, lejos ya de aquellos viejos afanes mineros. ■

plar los piornos, enebros y brezos que resisten a las bajas temperaturas propias de las altas cotas del lugar.

El desvío que se debe tomar para salvar la inaccesible galería cuenta con 30 metros de pendiente ascendente, que llevan a pisar el punto más alto de la vía verde, situado a 1.450 metros sobre el nivel del mar. A partir de aquí –kilómetro 32–, y dejando atrás la magnífica panorámica, el camino se convierte en un apacible paseo descendente a través de bosques de robles rebollos y hayas.

Otra área de descanso situada en un rellano del camino, en el kilómetro 33,2, abre las puertas a una sucesión de curvas descendentes, trazadas para el cómodo acceso de lo que antiguamente era una única y pronunciada pendiente. Tras superar el tramo, en el kilómetro 35,4 se pasa por una gran pradera que da de comer al abundante ganado y desde donde se divisa la sierra de Neila y sus insólitas cascadas de hielo, que son paraíso de escaladores

Siguiendo por el mismo sendero se llega a un tramo donde se sitúan otras dos áreas de descanso y, finalmente, a un monte de pizarra que la

Pueblos en el camino

En el primer pueblo de la vía verde, Arlanzón, conviene detenerse para visitar la iglesia de San Miguel, del siglo XII y estilo románico, que cuenta con un interesante ábside semicircular. El siguiente pueblo, Pineda de la Sierra, que se encuentra casi a la mitad del camino y es el más alto de la ruta con 1.214 metros sobre el nivel del mar, posee un entorno natural privilegiado, rodeado por las cumbres de San Millán y Mencilla.

Ríocavado de la Sierra es un pequeño pueblo en el que merece la pena visitar la iglesia románica de Santa Columba, del siglo XII, que

preside el pequeño caserío. A 5 kilómetros, en Barbadillo de Herreros, se puede visitar su antiguo horno minero –situado a dos kilómetros del casco urbano–, de 9 metros de altura, que es uno de los mudos testigos que dejó una vieja actividad de la que vivió casi todo el pueblo.

La última, pero no menos interesante, localidad es Monterrubio de la Demanda, donde se dice que en los años 30 sus vecinos se encargaron de dismantelar las vías del ferrocarril. El pueblo destaca por los restos de antiguas casas señoriales y palacetes, así como por la ermita románica de Nuestra Señora de Caraba, del siglo XI.





20 años

Hacia el Pirineo catalán



En el valle del Ter, en la comarca gerundense de Ripollés (Girona), caminantes y ciclistas disfrutan de una vía verde que enlaza las localidades de Ripoll y Sant Joan de les Abadesses por un terreno pirenaico que esconde varias joyas del románico. Esta vía, de 15 kilómetros de longitud, es parte de la línea construida a finales del siglo XIX para transportar carbón desde la sierra Caballera hasta Granollers, que se cerró en los años 80 del pasado siglo.

La expansión y diversificación de la actividad industrial, junto a la escasez de carbón en Cataluña, motivaron, bien entrado ya el siglo XIX, la búsqueda en ciertas zonas de Girona de tan preciado mineral a fin de no depender de su importación. Después de intensas búsquedas en la comar-

ca gerundense de Ripollés, se encontró un valle pirenaico que escondía el tan preciado oro negro bajo la sierra Caballera, en el municipio de Ogassa.

Aquel carbón, del que se había comprobado su buena calidad, tenía que ser transportado a las zonas industriales más desarrolladas de Cataluña, para lo que ense-



guida se creó una empresa que debía rentabilizar los yacimientos con la rápida construcción de un ferrocarril.

Pero tanto aquella primera empresa como las posteriores fracasaron inicialmente, durante el periodo comprendido entre 1844 y 1866, por falta de capital y de subvenciones del Estado. Sin em-



► *Antigua estación de Sant Joan de les Abadesses e instalaciones de la vieja línea férrea.*



bargo, la necesidad de conseguir combustible barato para la industria catalana era más acuciante que la crisis en la que estaba sumida la economía española, por lo que se otorgó una nueva concesión a la empresa minera Ferrocarril y Minas de San Joan de les Abadesses, que puso dinero y trabajó con ahínco para construir las vías férreas que hicieran viable la explotación

de las minas y el transporte de viajeros.

Las obras comenzaron en septiembre de 1877, y en poco más de tres años se finalizaron los trabajos. La línea comenzó a prestar servicio en 1880, desde Granollers, en la comarca del Vallès oriental y a 30 kilómetros de Barcelona, hasta Vic; y poco más tarde se completó el tramo de Vic a San Joan de les Abades-

sas. Sin embargo, la compañía Ferrocarril y Minas de San Joan de les Abadesses no obtuvo los resultados de explotación previstos y fue comprada en 1887 por la compañía Caminos de Hierro del Norte de España para ampliar la línea hasta Barcelona.

Fue a partir de 1920 cuando mejoró la explotación de las minas gracias a la electri-

ficación de la línea, lo que llevó incluso a la construcción por parte del Estado de otra línea de ferrocarril transpirenaico, que llegó a la frontera con Francia (desde Ripoll hasta Puigcerdá, en 1922, y hasta La Tour de Carol en 1929). Pero la crisis minera que se extendía con rapidez por la comarca provocó el declive del tramo entre San Joan de les Abadesas (Ogassa) y Ripoll por la falta de calidad y de mantenimiento de la vía y el precipitado descenso del número de viajeros. Aquella decadencia hizo que a principios de los años ochenta se decidiera el cierre temporal de la vía, que terminó siendo definitivo en 1985.

La vieja estación

Después de más de diez años fuera de uso, en 1998, la comarca de Ripollés —que limita al norte con Francia— impulsó la recuperación de esta línea férrea como vía verde para favorecer el turismo en esos verdes paisajes pirenaicos.

La vía verde cuenta con 15 kilómetros de longitud que discurren por el valle del Ter y la sierra Caballera, en el prepirineo catalán, y por parte de la capital, Ripoll, salvando un túnel y tres puentes entre prados luminosos y la sombra de los chopos que custodian las orillas del Ter. Sus aguas, que acompañarán al viajero desde su inicio hasta la estación de Sant Joan de les Abadesses —el segundo y último pueblo por el que pasa la vía verde— nacen a 2.480 metros de altitud en los montes pirenaicos de Ripollés y continúan durante 208 kilómetros a través de las comarcas de Osona, Selva, Gironés —pasando por Girona— y el Bajo Ampurdán hasta perderse en el Mediterráneo.

► Antigua estación ferroviaria (derecha) y monasterio de Ripoll (debajo).

En la estación de Ripoll, por donde pasan numerosos trenes de media distancia de Renfe, se puede ver la antigua e insólita estación levantada junto a las vías. Un vistoso edificio que albergaba a los viajeros que esperaban para ir con dirección a Puigcerdá y que quiere parecerse, por el equilibrio y solidez de su traza, a la arquitectura románica que reina en el paisaje de aquellas comarcas.

Santa María de Ripoll

Para comenzar la vía habrá que salir por el edificio nuevo de la estación, caminar por la calle Progrés hacia la izquierda y tomar la siguiente calle, la de Ter, que enlaza con el trazado del ferrocarril. A partir de este punto, un camino de tierra que surge en paralelo al pueblo de Ripoll aguarda a caminantes y ciclistas para hacer la ruta.

Cruzando el río Ter el caminante llegará al centro histórico del pueblo, donde se levanta el monasterio de Santa María de Ripoll, una de las joyas del románico catalán, consagrado en el siglo IX, cuya



La vía verde discurre durante una docena de kilómetros por el valle del Ter y la sierra Caballera

impresionante portada tallada en el XII contiene numerosos motivos alegóricos. En su interior, asombra la singular belleza de su iglesia –formada por cinco naves y siete ábsides– y de su claustro de dos plantas, en el que se pueden contar 112 arcos semi-circulares y 252 columnas con capiteles trabajados por impecables maestros canteros.

Tras esta obligada incursión por el arte románico y de regreso al camino de tierra inicial, el viajero deberá continuar por el sendero que enseguida cruza de nuevo la calle Progrés desembocando en una glorieta a partir de la cual, y durante un tramo de cerca de dos kilómetros, el trazado de la carretera coincide en buena parte con el del ferrocarril.

Junto al río

Después de este tramo a pie de carretera, el sendero se acomoda junto al cauce del





▶. Arriba, un ciclista circula junto a un hito kilométrico de la antigua línea férrea. Debajo, paso inferior natural en Ogassa

Ter y discurre a la sombra de los árboles que nacen a la orilla de la vereda. Poco después el camino se desvía para superar un paso inferior y continúa su trazado por el lado derecho de la carretera a lo largo de 500 metros, a partir de los cuales la vía verde se desvía por un camino más ancho que permite el acceso exclusivamente a ciclistas y caminantes, que por fin podrán avanzar en plena naturaleza entre prados salpicados de enebros y acebos, robles y hayas a nivel del valle y encinares a media vertiente.

El camino en solitario que corre al son del apresurado río conserva los hitos kilométricos que se veían a través de los vibrantes cristales del tren, aunque su numeración comienza a contar desde Barcelona, por lo que el primer kilómetro indicado será el 108.

Entre el frondoso bosque caracterizado por los abundantes chopos, el viajero podrá divisar el vuelo de perdices rojas, palomas torcaces,

tórtolas, abejarucos, totovías o currucas, mientras camina en leve ascenso hasta el cruce con un sendero dirigido a un paraje denominado Les Solses. Tras este paso a nivel, el terreno se despeja, dejando lugar a las amables praderas.

Se sobrepasa a continua-

ción el único túnel de la vía, de 49 metros de longitud, construido para salvar un estrecho paso que dejaba la ladera casi tocando las aguas del río. Al otro lado, la vía se ensancha para permitir a los vehículos el acceso a las fincas colindantes con la carretera, a la vista tras pasar por

un puente de hierro que permite asomarse al encajonado río Ter. El paso por la carretera que une Ripoll con Sant Joan de les Abadesses es momentáneo, pues enseguida la vía discurre por un paso inferior que devuelve poco a poco al paseante al silencio de los campos.





Arriba, único túnel de la vía verde, de 49 metros de longitud. Debajo, la vía verde se ha equipado con barandillas en los lugares con cierto riesgo para los usuarios.

Ascendiendo cada vez más, la vía verde llega a una altura que permite divisar la panorámica del valle a los pies de la sierra Caballera –en ocasiones borrosa por la niebla– desde el cruce del primer barranco. Y tras éste, apenas a 500 metros, habrá que superar el torrente de Pú-

dol, de aguas impacientes, y un poco más allá, a escasos 10 kilómetros de Ripoll, la vía verde se abre a un extenso y terso prado donde se levanta la estación de Sant Joan de les Abadesses. El edificio de viajeros que acoge un restaurante está situado junto una vieja construcción de colores

llamativos, antiguo almacén y hoy albergue, donde se pueden alquilar bicicletas.

Sant Joan

Tras el paso por plácidas praderas, que contienen también un área infantil, se puede descender para visitar el

pueblo de Sant Joan de les Abadesses cruzando el Ter por un puente gótico muy peculiar en forma de tejado y con varios arcos desde donde se pueden ver las casas cobijadas entre los árboles. En esta localidad se puede visitar el monasterio de San Joan y la iglesia románica del siglo XII, con un interesante claustro gótico del siglo XV.

Dejando atrás el pueblo, el viandante continuará por un camino que cruza la carretera de Ogassa por el estrecho camino rodeado de abedules y chopos. Más adelante habrá que cruzar de nuevo la carretera que pasa cercana a la vía y que, tras dos kilómetros de rectos trazados, llega al cargadero de Toralles, donde se recibían los minerales desde la explotación minera de Ogassa a través de un teleférico. En este punto se pone fin a la vía verde, aunque el sendero continúa todavía a lo largo de otros siete duros kilómetros. ■



Paseo volcánico a la playa





El trazado de las dos vías verdes discurre inicialmente por terrenos volcánicos y siempre rodeado de un paisaje de bosque mediterráneo.



Olot-Girona y Girona-Sant Feliú de Guíxols, dos antiguas líneas de ferrocarril a vapor nacidas a principios del siglo XX para transportar viajeros y dar salida hacia el Mediterráneo a mercancías producidas en las comarcas gerundenses de La Garrotxa, La Selva, El Gironés y El Baix Empordá, forman la Vía Verde del Carrilet I y II. A través de este recorrido se atraviesan parajes volcánicos formados por cráteres y coladas de lava, y bosques y poblaciones mediterráneas hasta alcanzar la Costa Brava.



► La estación de Amer, en el tramo Olot-Girona, forma parte de un antiguo complejo ferroviario.

la estación de Olot, cuentan las crónicas que se pudo escuchar un generalizado «¡por fin!» entre el impaciente público que aún aguardaba en los andenes y que más tarde acuñó un remoque para el recuerdo: «El tren de Olot sale cuando quiere y llega cuando puede».

El ferrocarril enseguida comenzó su actividad con notable éxito y abundantes ganancias para la compañía explotadora, hasta el estallido de la Guerra Civil, etapa en la que dos de los trenes sirvieron de transporte hospitalario para los heridos de guerra. Además de suspender sus principales funciones, militares e ingenieros colocaron explosivos en la línea para volar puentes que frenaran a las cercanas tropas franquistas.

Dado el pésimo estado de la línea al finalizar la guerra, hubo que reconstruirla en grandes tramos, reabriéndose al público en 1941. Pero cinco años después, un tren que salió en dirección a la estación de Las Planas transportando 360 viajeros que formaban parte de una romería, al llegar al punto conocido por Paso del Gigante, descarriló en una curva pronunciada de la vía. La locomotora y el furgón de cabeza se precipitaron al río Ter. Aunque solo hubo heridos de poca importancia, el accidente supuso un punto de inflexión en el paulatino debilitamiento de la línea.

A pesar de los esfuerzos por impulsar una línea que hacía años no obtenía beneficios, en 1963 la compañía tuvo que entregarla a Feve, que barajó la posibilidad de una modernización. Pero esta posibilidad no prosperó y la línea se precipitó hacia su cierre. El 15 de julio de 1969 prestó su último servicio.

Línea Olot-Girona

El primer vestigio del proyecto de este ferrocarril de vía estrecha data de 1844. Aparece en un documento que planteaba la tracción a sangre como fuerza motriz, a semejanza de los ferrocarriles ingleses que circulaban a principios del siglo XIX tirados por animales de carga.

Durante varios años, por la escasez de recursos financieros, la iniciativa quedó en el papel. Hubieron de pasar cuatro décadas y varias tentativas y proyectos de ferrocarriles fallidos por parte de la Diputación de Girona, hasta la reac-

tivación del viejo proyecto de Olot, aprobado en febrero de 1883 y cuya concesión cayó en manos de la Compañía de Ferrocarriles de Interés Local.

Pronto comenzaron las obras, divididas en cuatro tramos que sumaban 55 kilómetros e incluían un túnel, 14 puentes y 17 estaciones. Pero corrían tan lentas que en 1891 se creó The Olot & Gerona Railway Company en Londres, cuyo propósito era dar impulso a los trabajos. Sin embargo, hubieron de pasar diez años más hasta su inauguración, producida el 14 de noviembre de 1911.

Aquel día, Olot se engala-

nó para recibir al primer tren que llegaba a la ciudad. La nutrida comitiva oficial, con banda de música incluida, y mucho público aguardaban expectantes a que el tren apareciera en la estación tras asomar por el túnel de Sant Roc. Pero quiso la mala suerte que la máquina exploradora que circulaba delante del convoy descarrilase entre Sant Esteva d'enBas y Les Preses, lo que demoró el trayecto en varias horas dado que hubo que improvisar el encarrilado de la locomotora. Cuando, ya a última hora de la tarde, apareció el cansado tren ondeando las inaugurales banderolas a



► Vista de Amer, una de las 18 localidades en el Carrilet Olot-Girona. Debajo, el trazado es muy suave entre Girona y Sant Feliú de Guíxols.

Línea Girona-Sant Feliú de Guíxols

Durante los años de explotación de la línea, existió un proyecto para unir aquella línea Olot-Girona con la de Girona-Sant Feliú a través de la construcción de una estación compartida, pero nunca se llevó a cabo debido a la decadencia de ambas, cerradas en el mismo año.

Este ferrocarril de vía estrecha, que recorrió los casi 40 kilómetros que separaban la capital gerundense de Sant Feliú de Guíxols durante casi 80 años y que tiene la peculiaridad de ser el primero en España con un ancho de vía de 75 centímetros, fue inaugurado en 1892, antes incluso que el de Olot. Fue construido para satisfacer las necesidades de transporte de viajeros y mercancías –sobre todo corcho– que tenían su salida hacia el Mediterráneo en Sant Feliú.



El mayor tráfico de mercancías de estas locomotoras a vapor se registró en 1927 con el transporte de más de 52.000 toneladas, pero tras la Guerra Civil cayó en picado. No así el transporte de viajeros que utilizaban el tren para acercarse a la playa, que sumaron 508.306 en 1946.

Al igual que la línea Olot-Girona, se intentaron modernizar las locomotoras e instalaciones. En el año 1963 pasó a depender orgánicamente de Feve, aunque su baja rentabilidad aceleró el cierre definitivo de este tramo, ocurrido el 10 de abril de 1969.

Vías verdes

Veinticinco años después de su cierre, y a partir de 1993, se puso en marcha el proyecto de acondicionamiento de estas dos vías ferroviarias, siendo la del Carrilet de Olot a Girona una de las primeras



► La vía verde está adaptada para el cicloturismo. Debajo, apeadero de Font-Picant Bell Lloc, en el tramo Girona-Sant Feliú de Guíxols.



rráneo. El camino conduce al viajero a pasar, a través de un túnel, por debajo de la ermita de Sant Roc, cuyos vestigios datan del siglo XV, datando las partes más altas de los muros de los siglos XVIII y XIX.

Tras su paso, comienzan a dibujarse los paisajes rurales que llevan al paseante hasta el modesto apeadero de Sant Privat, cuyo andén evoca el antiguo trasiego de los viajeros de la, ahora abandonada, estación.

Ante los ojos de los viandantes se abre enseguida la estación de La Codella, ya inmersa en el Parque Natural de la Pedra Tosca, formado por la colada de lava que emanó del Croscat, uno de los volcanes de la Garrotxa. Pasando a través de este parque y atravesada la localidad de Les Preses en el cuarto kilómetro, la antigua estación hace las veces de centro de información del mágico y volcánico entorno.

Valle de Bas

Una vez superada esta población, el antiguo trazado ferroviario se abre paso entre infinitos campos de cultivo hasta llegar al siguiente pueblo, Sant Esteve d'en Bas, acechado por los rocosos picos de las montañas que forman el *val* d'en Bas, y que, seguido por más huertos y campos de labor, bañados por un arroyo cercano, lleva hasta el punto más alto de la vía verde, el *coll* d'en Bas, situado a 620 metros de altura.

A partir de este pico, la vía ferroviaria pasaba por un túnel ocupado actualmente por la carretera, por lo que un desvío lleva al viajero a un mira-

vías verdes del Estado. Acondicionadas por el Ministerio de Medio Ambiente, su gestión va de la mano del Consorcio de la Vías Verdes de Girona.

Se trata de un trayecto de 93 kilómetros en total divididos en dos vías verdes: *Carrilet* Olot-Girona (54 kilómetros) y *Carrilet* Girona-Sant Feliú de Guixols (39 kilómetros), que discurren

por el Parque Natural de la Zona Volcánica de la Garrotxa, con sus peculiares cráteres, coladas de lava y restos volcánicos, hasta llegar a los parajes más veraniegos de la Costa Brava.

Un total de 18 poblaciones, desde Olot hasta Sant Feliú de Guíxols, son las que surcan el trazado, salpicado a su vez por los 14 puentes y un túnel en la primera vía verde,

que discurre por el valle del Ter y la sierra Caballera, y numerosas pasarelas metálicas en la segunda, que se abre paso por el bosque mediterráneo.

La estación de Olot es el edificio ferroviario que marca el inicio de este primer tramo de vía verde, el *Carrilet* Olot-Girona, desde donde se escucha el río Fluviá en su paso hacia el Medite-



► *El trazado entre Girona y Sant Feliú de Guíxols, en el que se levantan varias masías, invita a pasear o pedalear entre frondosos bosques.*

dor desde donde se divisa todo el valle conocido como «la Suiza de Cataluña».

Ya en descenso y volviendo a la vía original, se llega a la capilla románica de Sant Miquel de Pineda, que se levanta junto a una antigua recto-

ría convertida en alojamiento turístico. Más adelante, tras cruzar el cristalino río Bruguent, se llega a Sant Feliú de Pallerols en el kilómetro 17, localidad situada en el valle de Hostoles, en la que destaca su emblemático santuario de la

Salud, situado a 1.028 metros de altitud, en el pico que le da nombre, y rodeado de un espeso y umbrío hayedo.

Siguiendo la ruta hacia Girona se pasa por el, ya en ruinas, castillo de Hostoles, hasta llegar a la localidad de Les

Planes, a las faldas de la arbolada sierra de las Medes. A partir de esta pequeña población, el camino se interna, alejado de las zonas urbanas, por verdes y densos parajes bañados por el río Bruguent, del que a menudo se escuchan sus aguas cayendo por cascadas, y que habrá que salvar por diversos puentes.

Después de casi ocho kilómetros en los que el viajero pasa a través de encinares y robledos que derrochan sombra, se llega a Amer, localidad en la que se localizaron talleres, muelles, edificios y demás infraestructuras ferroviarias. Pasado este antiguo complejo, y tras desviarse de la vía para pasar por el antiguo Camino Real –cuyo firme se vuelve más escarpado–, se llega a un puente de 300 metros de altura sobre el río Ter.

Un nuevo paraje, más llano y lineal, se abre ante el viajero que pasa junto a La Calle de Ter, localidad enclavada





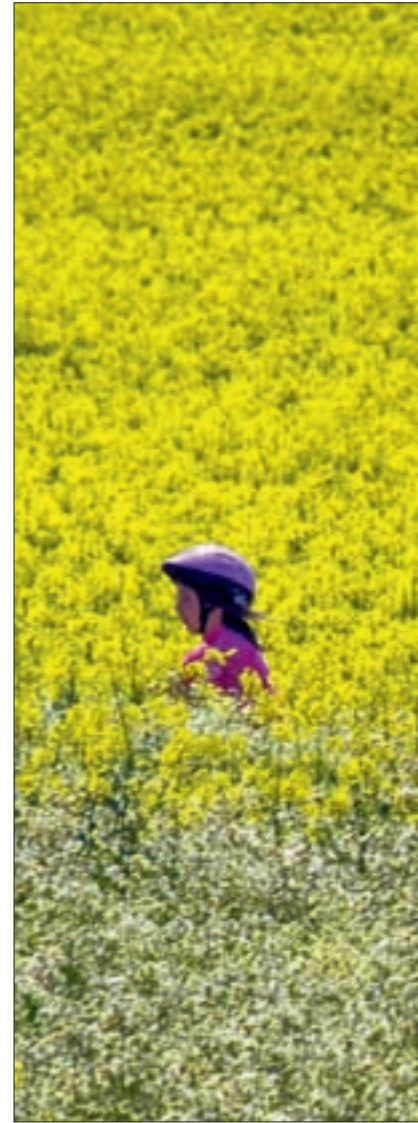
Las bicicletas circulan con facilidad sobre la tierra compactada de la vía verde catalana.

a los pies de la sierra de las Guillerías, y hasta Anglès. Esta amplia población cuenta con un núcleo urbano medieval por donde perderse hacia épocas remotas, pasando por la renacentista iglesia de Sant Miquel o las pequeñas capillas o santuarios que salpican la localidad.

En este último tramo el viajero camina paralelo al Ter y pasa fugazmente por las estaciones de Bonmartí y Bescanó hasta llegar en el kilómetro 52 a la localidad de Salt, situada a tan solo dos kilómetros, que se pueden recorrer por el centro urbano o por las afueras, concluyendo ambos caminos en el centro de la capital gerundense.

De la capital al mar

En pleno corazón de Girona, en la calle Emili Grahit, continúa la segunda parte de esta vía verde, comenzando el kilometraje desde cero hasta completar los 39 kilómetros que separan la capital de Sant



Feliú de Guíxols, en la costa. Saliendo de la ciudad el viajero pasa cercano al río Onyar a través del serpenteante y boscoso camino, hasta que un puente metálico sobrevuela sus aguas, a partir del que se abre un paraje salpicado de pinos.

En el kilómetro 6 el viajero se topa con el primer pueblo del recorrido: Quart. Habrá que atravesar esta localidad artesana del barro desde el siglo XIV pasando por la estación, que alberga una sala de exposiciones municipal, hasta llegar a la carretera, que desvía la vía verde unos metros.

Otra de las estaciones en perfecto estado, Llambilles, inaugura este nuevo tramo más boscoso y abrupto, que lleva hacia la estación de Cassà, en el kilómetro 14, alrededor de la que se ha montado



una zona de descanso y juego. Ya en Cassà de la Selva, donde se han encontrado restos de asentamientos durante el Paleolítico y el Neolítico, se camina a través de una calle rectilínea que va hacia una zona de llanuras donde cruza un arroyo.

Un recto trazado con múltiples puentes metálicos desemboca en la estación de Llagostera, rodeada de un entorno que invita al descanso. El reposo será necesario para el siguiente tramo, que recorre tres kilómetros al borde de la carretera a través de un carril bici.

Bosque mediterráneo

En seguida el viajero se encuentra inmerso otra vez en el silencioso y denso bosque mediterráneo de alcornoques

y encinares, que hacen de este tramo, de cuatro kilómetros, uno de los más bellos de la vía verde.

El apeadero de Font Picant-Bell Lloc, en el kilómetro 29, es uno de los más emblemáticos de la zona, además de estar en perfecto estado y albergar un restaurante que abre las temporadas más calurosas. Tras él, y después de atravesar largas rectas junto a pequeñas praderas, se deja atrás la comarca del Gironés y se ingresa en la del Baix Empordà. Allí el paseante se topa con el primer pueblo bajoampurdanés, Santa Cristina d'Aro, donde se puede visitar el sepulcro megalítico de la cueva de Daina, un dolmen del 2.200 a. C.

Superada esta localidad se encuentra la estación, tam-

bién recuperada, esta vez como oficina de turismo. Desde allí –kilómetro 32– el viajero camina un tramo junto a la carretera y otro envuelto en campos de cultivo de cereal hasta llegar a Castell d'Aro, localidad que posee una fortaleza medieval alrededor de la que se apiñan las casas, y donde también hay playas y núcleos urbanos costeros.

Cerca de su estación se han construido, sobre las antiguas vías, otras más estrechas por las que circulan pequeñas locomotoras alrededor del apeadero ubicado junto al río Ridaura. Para salvar este torrente es necesario pasar por un puente metálico de nueva construcción, puesto que el original, de principios del siglo XX, desapareció.

Continuando por el *vall d'Aro*, en leve ascenso, el terroso sendero se cruza con alguna carretera hasta alcanzar el apeadero de S'Agaró, en el kilómetro 37, desde donde se puede acceder a la dorada playa de Sant Pol, que forma un pequeño golfo.

A partir de este apeadero ferroviario, la vía verde se adentra en la población costera de Sant Feliú de Guíxols hasta llegar a su estación, adonde ya no acuden los viajeros, sino los niños, ya que hoy es un colegio. Tal fue la importancia del ferrocarril en esta zona que una de las viejas locomotoras de la línea se ha convertido en un monumento situado en el puerto, símbolo de la actividad ferroviaria gerundense. ■



VÍA VERDE **DE LA TERRA ALTA**

El tren que nunca
llegó al mar



La vía verde presenta en su itinerario veinte túneles, cinco viaductos y cuatro estaciones, entre ellas la de Bot (debajo).

Por tierras del sur de Cataluña, entre bosques de pinos y parajes insólitos de la sierra de Pàndols y del Parque Natural dels Ports, discurren los 23 kilómetros de la Vía Verde de la Terra Alta, que enlaza Arnes con El Pinell de Brai, y que a su paso atraviesa los 20 túneles y 5 viaductos construidos para salvar la escarpada orografía de la zona. Esta vía verde ha rescatado del olvido parte del tramo ferroviario que unía Aragón y Cataluña –desde Puebla de Híjar hasta Tortosa–, a lo largo de más de 120 kilómetros, y que dejó las huellas de sus raíles en las comarcas del Matarranya, la Terra Alta y el Baix Ebre.

El primer tramo del proyecto construido entre 1882 y 1887 discurría a través de 32 kilómetros entre Puebla de Híjar y Alcañiz, municipio éste en donde se situaron los talleres y los depósitos de las locomotoras. Posteriormente, el objetivo fue acortar distancias para que Aragón se asomara al Mediterráneo, por lo que se proyectó extender la línea hasta Sant Carles de la Ràpita. A tal efecto, la concesionaria pasó a llamarse Compañía de los Ferrocarriles de Zaragoza al Mediterráneo. Sin embargo, cuatro años después del comienzo de la explotación de aquel primer tramo y con las obras de explanación del segundo en marcha, los ingresos económicos estaban bajo mínimos, por lo que la compañía abandonó la gestión de la línea, que fue incautada por la empresa pública Explotación de Ferrocarriles, que asumió su gestión.

Después de más de 20 años a la espera de alguna iniciativa que impulsara la ejecución del resto de la línea férrea proyectada, representantes políticos y económicos de la zona presionaron a la compañía pública para que continuaran con las obras. Como resultado de ello, en 1923, poco antes del golpe de



► El trazado de la Vía Verde de Terra Alta discurre junto a imponentes macizos rocosos y siguiendo el curso del río Canaletas.

Estado de Primo de Rivera, se relanzó, junto a otras líneas ferroviarias, el inacabado proyecto. Y, paradójicamente, éste volvió a recibir un inesperado impulso con el estallido de la Guerra Civil. El motivo: la línea se situaba en un lugar de altísimo valor estratégico para los sublevados en el frente del Ebro. Por ello, afanosos obreros trabajaron en pleno campo de batalla para tender las vías férreas que habrían de servir para trasladar y abastecer a las tropas.

Finalizada la contienda bélica, los prisioneros del bando republicano asentaron las obras realizadas con urgencia durante la guerra, lo que permitió inaugurar el tramo Alcañiz-Bot en 1939 y el itinerario Bot-Tortosa en 1941. Sin embargo, los elevados gastos de gestión, unidos al inesperado hundimiento de uno de sus numerosos túneles en 1971, provocaron el cierre definitivo del trayecto, que nunca llegó a ver dotado de infraestructuras su último

tramo entre Tortosa y Sant Carles de la Ràpita. En 1973 se produjo el cierre definitivo de la línea.

Vía verde

Parte de aquella línea férrea que atravesaba la Terra Alta, la situada entre las estaciones de Arnes-Lledó y El Pinell de Brai, fue habilitada entre 1998 y 2000 como vía verde por el Ministerio de

Medio Ambiente. La ruta, además de permitir la marcha a pie o en bicicleta, ofrece una mirada al pasado al acercarse al paisaje donde tuvo lugar la batalla del Ebro.

La vía, que atraviesa los términos municipales de Horta de Sant Joan, Bot, Prat de Comte y El Pinell de Brai, comienza junto al río Algars, que separa las tierras aragonesas y catalanas, y muy cerca del esbelto viaducto que

conecta Teruel y Tarragona. En la estación de Arnes donde nace la Vía Verde de la Terra Alta se conecta con la Vía Verde de Val de Zafán (de 33,6 kilómetros de longitud), perteneciente al mismo tramo ferroviario proyectado en el siglo XIX y que continúa su recorrido hasta Tortosa.

Esta primera estación del recorrido, que contaba con un taller de locomotoras, se encuentra, pese a su nombre, a ocho kilómetros de Arnes y a un kilómetro de Lledó, pueblo turolense que se divisa colgado en lo alto de una colina. Desde esta estación, abandonada cuando los trenes se olvidaron de pasar por allí, se puede acceder al río Algars mediante un serpenteante camino que finaliza bajo los acogedores arcos del viaducto, en una zona recreativa donde los bañistas pueden probar el frescor de las aguas protegidas por un azud.

Pero el río Algars se pierde enseguida entre los chopos y sauces que abrigan su





► *Ciclistas circulando por la vía verde. Debajo, uno de los viaductos situados antes de llegar a Bot, con dobles arcadas al modo de los acueductos romanos.*

orilla, y la ruta corre al encuentro de otras aguas en el pueblo de Bot, las del río Canaletas, que acompaña al viajero hasta el final de la vía. En este río, que nace en el barranco de la Canaleta, en Paüls, y va perderse a las aguas del Ebro, en Benifallet, habitan las nutrias y una rumorosa vecindad formada por jabalíes, cabras, ruiseñores, autillos y lechuzas.

Siguiendo el trazado que discurre por campos de almendros y melocotoneros, se sobrepasa el primer túnel de la vía verde. Es recomendable llevar una linterna hasta el final del recorrido debido a la existencia de otros 19 túneles a lo largo de la vía, pues aunque estos subterráneos están equipados con luz proveniente de paneles solares, en ocasiones el sistema eléctrico puede fallar.

Pueblo medieval

En el kilómetro 5, y tras unos 2.000 metros de ligero ascenso tomando un desvío hacia la derecha, se encuentra el casco urbano de Horta de Sant Joan, cuyos paisajes sirvieron de inspiración a Pa-



blo Picasso para algunas de sus pinturas cubistas. Desde allí se divisa el imponente Els Ports, macizo montañoso situado entre las comarcas ca-

talanas del Baix Ebre, el Montsià y la Terra Alta, la aragonesa del Matarranya y la valenciana dels Ports.

Volviendo a la vía verde,

desde la estación de Horta se observa el rocoso cerro de la Ermita, a cuyos pies se alzan la ermita de Sant Pau y el convento del Salvador, fundado por los templarios en el siglo XIII. Dejando atrás la estación, se continúa por el asfalto que hoy cubre lo que antes fueron raíles para continuar hasta la siguiente, la de Bot. Antes de llegar se divisa a lo lejos la Muela d'en Canar en la que se eleva la Agulla, un elevado peñón calcáreo que vigila casi todo el recorrido.

Habrà que atravesar cinco túneles –alguno de hasta 600 metros de longitud– contruidos para salvar la difícil orografía rocosa en este camino hacia Bot, precedido por dos interesantes viaductos con dobles arcadas al modo de los acueductos romanos, salvando sendos barrancos, el del Molí del Cap (en el kilómetro 8,5) y el de la Balloca (en el kilómetro 10).

Pasado Bot (kilómetro 13), y tras atravesar tres túneles más, el río Canaletas se hace presente bajo un viaducto que salva una difícil angostura labrada por sus afanosas aguas. El río, decidido a morir en el



Ebro, ya no se separará de la vía verde, corriendo paralelo a ella, que por allí se estrecha para discurrir entre penumbrosas rocas que resuenan al paso del agua.

Unos cinco kilómetros más adelante, tras sortear barrancos y despeñaderos, el viajero se adentrará en dos túneles más, el último de ellos de planta curva a lo largo de 739 metros, lo que lo convierte en el más largo de la línea, bajo espectaculares riscos, entre ellos la Muela d'en Canar. A la salida del túnel se encuentra la cuarta estación del recorrido, la del escarpado pueblo tarragonés de Prat de Comte, situada en el kilómetro 17,5. Lo único que queda de ella son las ruinas asaltadas por pinos y el verdor de las plantas trepadoras.

Santuario de la Fontcalda

La alfombra de asfalto señala el camino a seguir, y lo hace a través de dos galerías



▶ La vía verde salva un desnivel de 330 metros entre Arnés y El Pinell de Brai.

que llevan al ciclista o al caminante a superar el desnivel más pronunciado de la vía verde. A escasos metros, y superando pronunciadas pendientes, se accede al santuario de la Fontcalda, situado en el kilómetro 18,5. Junto a este santuario, edificado a partir de 1753, se levanta un balneario con humeantes fuentes de aguas minero-medicinales que surgen a 25º.

En este lugar se encuentra

uno de los espacios naturales más atrayentes del recorrido, Els Estrets de Dalt, donde el río Canaletas se abre paso sigiloso entre las paredes escarpadas. Una impresionante garganta que puede recorrerse a través de un camino sobre la roca por el que se accede a una zona de baños o a alguna de las insospechadas cuevas que se esconden tras las formaciones pedregosas que rodean el lugar.

Más adelante hay que superar el arroyo de la Fontcalda mediante un prodigioso viaducto semicolgado de la pared rocosa. El último tramo, que finaliza en la estación del Pinell de Brai, coincide con la ruta senderista PR-C-98, cerca del lugar donde se produjo el hundimiento del túnel que provocó el cierre definitivo de la línea ferroviaria. Para salvar este contratiempo, se ha habilitado un camino alternativo que bordea el túnel y continúa a través un escarpado relieve, todo un paraíso para las cabras hispánicas que por allí habitan compartiendo hábitat con los esquivos jabalíes.

La vía verde sigue descendiendo entre túneles y verdes paisajes hasta llegar a la estación del Pinell de Brai, en el kilómetro 23,7, donde la Vía Verde del Baix Ebre coge el relevo para seguir el curso del Canaletas y del Ebro hasta llegar a Tortosa. ■



20 años

VÍA VERDE **BAIX EBRE**



Un viaje junto al río

El último tramo del ferrocarril de La Val de Zafán, entre Pinell de Brai y Tortosa, discurría por la comarca catalana del Baix Ebre, del que recibe el nombre la vía verde que, siguiendo la huella de la línea férrea, recorre 26 kilómetros con el río Ebro a los pies y pasando por fértiles vegas y abruptos paisajes calcáreos.



La antigua vía ferroviaria unía Puebla de Híjar (Aragón) y Tortosa (Cataluña) a lo largo de más de 120 kilómetros que discurren entre las comarcas del Mataranya, la Terra Alta y el Baix Ebre. Los primeros 32 kilómetros de aquella vía se construyeron entre 1882 y 1887, uniendo las localida-

des de Puebla de Híjar y Alcañiz, cuyas vías comenzaron a utilizarse en 1895. Tras la finalización de aquel tramo, se proyectó extender la línea hasta Sant Carles de la Rápita para tener una salida al Mediterráneo, por lo que la compañía concesionaria pasó a llamarse Compañía de los Ferrocarriles de Zaragoza al Mediterráneo. Pero és-

► *El Ebro es el compañero de viaje de la vía verde. Arriba, plano de las vías verdes de Terra Alta y Baix Ebre. Debajo, boca de túnel.*

ta no tardó mucho en abandonar la gestión debido a la escasez de los ingresos obtenidos en aquel primer tramo, por lo que tomó las riendas del proyecto la empresa pública Explotación de Ferrocarriles por el Estado.

Accidentada trayectoria

Después de pasar a manos estatales transcurrieron más de 20 años hasta que se retomó la construcción del resto del ferrocarril de La Val de Zafán. Gracias a la presión que ejercieron numerosos representantes políticos y económicos de la zona, se consiguió relanzar el proyecto catalano-aragonés en 1923,



► Una de las antiguas estaciones de la línea situadas a lo largo del recorrido. Debajo, boca de uno de los diecinueve túneles.

poco antes del golpe de estado de Primo de Rivera.

Unos años más tarde, y tras el estallido de la Guerra Civil, la vía ferroviaria se convirtió en un factor de alto interés estratégico para los sublevados en la batalla del Ebro, por lo que las obras se aceleraron con el fin de po-

La vía verde forma parte de una línea férrea de 120 km, construida a caballo de los siglos XIX y XX, que fue clausurada en 1973

der trasladar y abastecer a las tropas. Hubo tramos realizados por los presos del bando republicano que se inauguraron en 1939 (Alcañiz-Bot) y en 1941 (Bot-Tortosa).

Su accidentada trayectoria finalizó treinta años después, cuando los elevados costes de gestión de la línea se unieron a imprevistos de difícil solución, como el hundimiento de un túnel en el paso de La Fontcalda en el año 1971. Tras aquel incidente, la clausura definitiva no tardó en llegar, y en 1973 pasó por allí el último tren.

Vía verde

El hoy Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino ha habilitado como vías verdes casi 100 kilómetros, de los más de 120 que componían aquella línea ferroviaria de La Val de Zafán. Los últimos 26 kilómetros son los correspondientes a la Vía Verde del Baix Ebre.





► Ya sea desde miradores elevados o al mismo nivel del cauce, la vía verde ofrece interesantes perspectivas del Ebro. Debajo, uno de los túneles del trazado.

Esta vía, que cuenta con cinco áreas de descanso, discurre en su mayor parte acompañada por las aguas del río Ebro que fluyen anchurosas repartiendo su caudal entre extensos campos de frutales. A su paso se encuentran las localidades de Xerta, Aldover, Roquetes y Tortosa.

En los últimos kilómetros de la vía verde se encuentra el parque natural de Els Ports, un imponente macizo calcáreo en el que el viajero puede divisar alguna de las abundantes cabras salvajes que saltan entre las rocas, aunque por allí también habitan especies protegidas como la nutria y el gato montés, y nidifican águilas reales y buitres, perdiceras, azores y halcones peregrinos. Y, escondidas en las aguas de sus ríos, curiosas especies anfibias como el gallipato o el tritón jaspeado conviven con cangrejos autóctonos, madrillas y bermejuelas.



Herencia de la Terra Alta

Precedida por un área de descanso donde se puede obtener información acerca de la ruta, la estación de Pinell de Brai acoge a los viajeros que han finalizado el tramo de la Vía Verde de la Terra Alta, perteneciente a la misma vía ferroviaria, y a los que comienzan o continúan por la Vía Verde del Baix Ebre, o viceversa. A partir de esta estación, señalizada con el kilómetro 26, y descendiendo hacia Tortosa, en donde se encontrará el kilómetro 0, el caminante o ciclista se adentra en un paisaje de rojas formaciones calcáreas inmersas en el intenso verde de los pinos carrascos crecidos entre las rocas.

Como herencia de la Vía Verde de la Terra Alta, el inquieto río Canaletas aún continúa su curso formando un barranco a un lado del sinuoso camino asfaltado, que, curioso y atrevido, se asoma



Qué ver

■ Parque natural dels Ports

- Fecha de declaración como parque natural: 2001
- Superficie: 35.050 hectáreas (incluidas 867 has. de reserva natural)
- Tel.: 977 504 012
- Página web: <http://www.parcscatalunya.net>

■ Centro de información del parque natural en El Baix Ebre

- Av. Val de Zafán, s/n. 43520 Roquetes. Tel. 977 500 845
- Correo: pndelsports.dmah@gencat.net
 - Cuenta con sala de actos donde se realizan cursos, charlas, proyecciones, etc. y exposición sobre interpretación de la geología, hidrogeología y paleontología del parque natural de Els Ports.
 - Horario de invierno
 - De lunes a viernes: de 10 h a 13 h y de 16 h a 18 h
 - Sábados y víspera de festivos: de 9 h a 13 h y de 16 h a 18 h
 - Domingos y festivos: de 9 h a 13 h
 - Horario de verano
 - De lunes a viernes: de 10 h a 13 h y de 17 h a 19 h
 - Sábados y vísperas de festivo: de 9 h a 13 h y de 17 h a 19 h
 - Domingos y festivos: de 9 h a 13 h
 - Cerrado los días 25 de diciembre, 1 y 6 de enero.

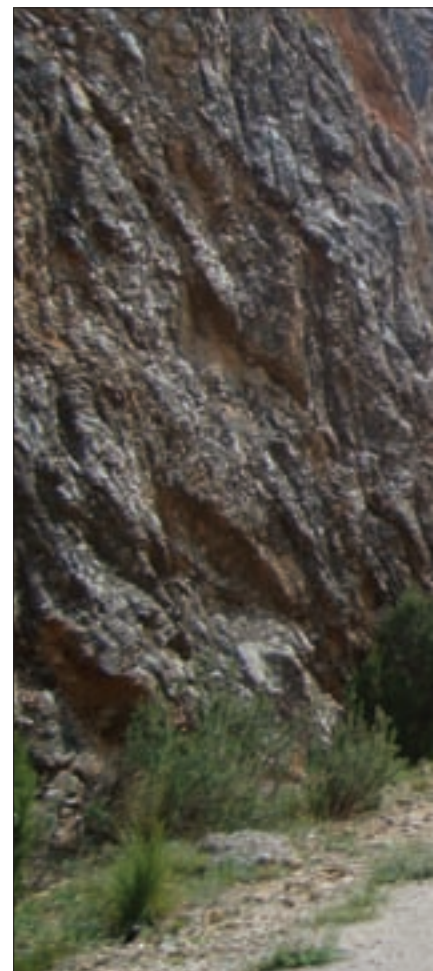
■ Observatorio del Ebro:

- Horta Alta, 38. 43520 Roquetes. Tel. 977 500 511
- <http://www.obsebre.es>
- Cuenta con biblioteca especializada en Ciencias de la Tierra y el Espacio.

mediante varios miradores hacia el abismo azul.

A lo largo de este primer tramo del camino entre montañas, pinares, miradores y trincheras, el viajero cruzará numerosos y sombríos túneles hasta llegar al esbelto viaducto de Riberola, formado por varios arcos de piedra cuyo vuelo salva las escandalosas aguas del Canaletas, encajonado al fondo de un profundo barranco.

Pasado el majestuoso puente y siguiendo el camino marcado, la abandonada estación de Benifallet aparece junto a un área de descanso a 4,5 kilómetros de la localidad que le da nombre. El visitante que quiera descansar puede hacerlo en esta pequeña población, donde se puede visitar una ermita románica del siglo XII y el antiguo convento de San Hilario, del siglo XVII, situado en el macizo de Cardó, además de la impresionante cueva Meravelles, que guarda caprichosas y excéntricas formaciones calcáreas.



Las aguas del Ebro

Tras la estación de Benifallet, en fase de rehabilitación y que pronto acogerá un albergue, el barranco del Canaletas desaparece dejando paso al caudaloso Ebro. Es necesario superar tres túneles más —el undécimo desde el comienzo—, hasta llegar al tramo que surge paralelo al río y que discurre entre las sierras de Cardó y Boix, donde se deslizan tranquilas las anchurosas aguas. La vía verde, siempre vigilando el río, se sitúa a esas alturas (kilómetro 20) sobre un talud montañoso, que proporciona hermosas vistas aéreas del Ebro abrazado por la rocosa sierra.

Los apacibles campos de frutales se quedan a la entrada del túnel número 14 de la vía, situado en el kilómetro 17, para dar paso a inmensas paredes calcáreas que cortan

el río a cuchillo. Llegados a este punto, son los túneles los que nuevamente deben abrir paso al viajero entre el agreste paraje, en el que aparecen al poco los viejos, solitarios y derruidos hornos de una abandonada cementera.

Tras este estrecho paso se arriba al azud de Xerta, una construcción árabe innumerables veces remodelada a lo largo de más de nueve siglos, que ha posibilitado la recogida y derivación de las aguas del Ebro para regar las huertas, dar de beber al ganado y mover molinos harineros y generadores de energía. También alimentó, ya en el siglo XIX, el sueño de hacer navegable el río entre Amposta y Zaragoza, para lo que se construyó un canal auxiliar que posteriormente sirvió para regar las tierras que encontraba a su paso.

El azud se extiende por 310 metros de longitud y un gran rebosadero que vierte sus aguas en los canales situados



► La vía ofrece un trazado sin grandes pendientes, apto para ciclistas, y muy bien señalizado.

en ambas márgenes. Junto a él, en la orilla derecha, se encuentra un antiguo molino que evoca en solitario el pasado industrial de la zona, una central hidroeléctrica y las esclusas rehabilitadas que permiten navegar desde Amposta hasta Flix.

Al alejarse del azud, la vía se adentra entre campos de naranjos que guiarán al visitante hasta la deshabitada es-

tación de Xerta, también en fase de recuperación, donde un área de descanso invita a hacer un alto en el camino. En esta zona la vía verde se pierde momentáneamente, debido al trazado de la carretera C 12, para reaparecer después de dejar atrás el pueblo de Xerta (kilómetro 13), cuyo casco urbano habrá de ser atravesado. Buena ocasión para recorrer sus calles,

que esconden viejas casas señoriales que lucen intacto su pretérito encanto.

Tras el paso por el pueblo, un camino asfaltado llevará de nuevo al viajero a encontrarse con la vía verde, que pasa bajo la C 12. Desde este punto, el llano y extenso camino se convierte en un tramo plagado de trincheras y miradores hacia el protagonista de la vía, el Ebro.



Entre naranjos

Pasando bajo un puente de la C 12, que salva el barranco de la Conca, el camino se asoma al paraje de Les Olles, cuyos picos rocosos toman el paisaje gris con las pinceladas verdes de arbustos imposibles que crecen entre las piedras. Tras el paso por este escarpado paraje, la vía bordea escondida tras una trinchera el pueblo de Aldover para llegar a la estación de esta localidad, situada en el kilómetro 8,2, antiguo edi-

ficio ferroviario que será un restaurante cuando finalicen las obras ahora en marcha.

A partir de esta pequeña localidad, el camino se allana facilitando el pedaleo y agilizando los pasos, y se pone a discurrir por olorosas hileras de naranjos. En el kilómetro 20, una torre defensiva medieval, la Torre de Corder, se alza ante los ojos del viajero, que prosigue su recorrido a través de un paraje ondulado y espacioso, siempre entre frutales y huertas, hasta la localidad de Roquetes, donde se encuentra uno de los centros de información del parque natural de Els Ports, en el kilómetro 23.

Tortosa

Desde este centro, que posee una exposición geológica donde se lleva a cabo la interpretación de la geología, hidrogeología y paleontología del parque, continúa el camino, dentro de la localidad de Roquetes, que da acceso al Observatorio del Ebro. Aquí, entre otras cosas, se realizan estudios de geomagnetismo, sismología o las relaciones entre el Sol y la Tierra.

Después, el camino vuelve a internarse entre campos de cultivo durante tres kilómetros más hasta la localidad de Tortosa, donde finaliza la vía verde. Pero antes de despedirse, hay que visitar el conjunto histórico-artístico de la localidad. El castillo de San Juan, construido por los musulmanes durante el siglo X, desde donde se tienen unas magníficas vistas del Ebro, la catedral gótica de Santa María, del siglo XIV, los abundantes palacios y casas nobles o los reales colegios de la orden de los dominicos, esperan al visitante. ■

El tren del azúcar





Desde principios del siglo XX, el tren transportó primero remolacha azucarera y luego cemento por una línea con origen en Madrid y final en Alocén (Guadalajara), hasta su clausura definitiva en 1998. El acondicionamiento de casi medio centenar de kilómetros de ese trazado ferroviario ha dado lugar a la Vía Verde del Tajuña, que discurre por el valle de ese río entre Arganda del Rey y Ambite.

Entre 1901 y 1953, un tren de vía estrecha recorrió transportando viajeros y mercancías los 143 kilómetros que separan la estación del Niño Jesús, situada junto al madrileño parque del Retiro, y la localidad alcarreña de Alocén, donde las vías iban a morir en una estación que, desde 1956, descansa bajo las aguas del Tajo en el pantano de Entrepeñas.

Aquel ferrocarril, conocido popularmente como el Tren de Arganda, que nació con vocación de conectar las ricas vegas del Jarama y el Tajuña con las tierras del bajo Aragón, tuvo un enorme tráfico de viajeros y mercancías durante sus primeros años de funcionamiento, llegando a contar con un ramal que enlazaba la estación de Tajuña, situada entre Morata y Perales, con Chinchón y Colmenar de Oreja.

En aquellas primeras décadas del siglo pasado, fue la remolacha de la vega del Taju-



► La vía verde discurre por un agradable paisaje de vegas a través del valle del río Tajuña, al sureste de la Comunidad de Madrid.

ña su principal producto de transporte, que los trenes recogían en abundancia para llevar hasta la factoría azucarera de La Poveda, situada en Arganda del Rey, un enorme complejo fabril que ya desde 1900 y durante 70 años fue el principal motor económico de toda aquella zona, y para cuyo funcionamiento el tren fue un elemento clave.

Mediado el siglo XX, el panorama ferroviario cambió. Las locomotoras y la infraestructura de la línea fueron deteriorándose poco a poco, y su falta de competitividad —la historia casi siempre se repite— hizo que la carretera cobrara un protagonismo cada vez mayor en el transporte de mercancías. Ante la falta de demanda, el transporte de viajeros cesó en el año 1953, y los trenes solo se dedicaron a transportar mercancías —so-

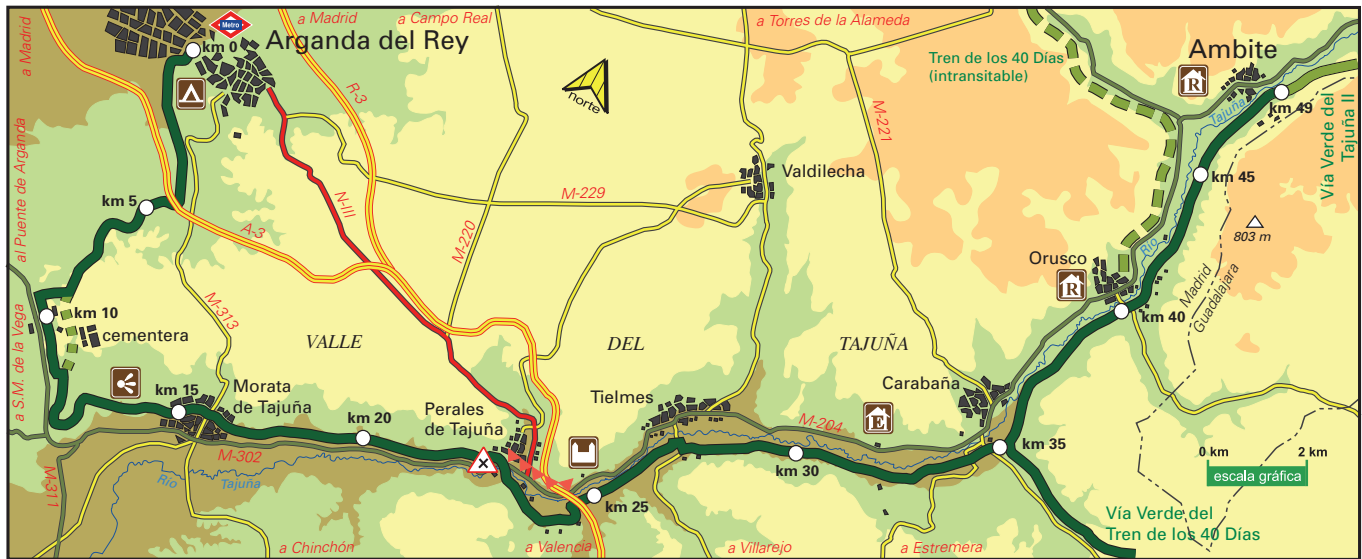


bre todo cereales y productos hortofrutícolas de la zona— durante algunos años más.

Del azúcar al cemento

En la década de los 60 y en plena eclosión de la construcción en Madrid, los materiales demandados por la empresa cementera Portland Valderribas, que tenía su fábrica en Vicálvaro, fueron copando los trenes del Tajuña hasta el punto de que la empresa logró la total exclusividad de la explotación del ferrocarril, en 1964, en el tramo de 28 kilómetros entre la cementera y las canteras de El Alto, situadas muy cerca de Morata de Tajuña, y que venía explotando desde 1925.

El resto de los tramos fue cerrándose poco a poco, hasta su clausura definitiva, ocurrida en el invierno de 1998.



Hoy, buena parte del trazado del tren ligero que llega hasta Arganda del Rey utiliza la misma plataforma del viejo tren del azúcar.

Además de esta huella, una asociación sin ánimo de lucro –el Centro de Iniciativas Ferroviarias Vapor Madrid– rescató un tramo de tres kilómetros de vías entre La Poveda, en Arganda, y La Laguna del Campillo, en Rivas, para realizar actividades turístico-culturales con antiguos trenes de vapor recuperados del olvido.



► Toda la vía cuenta con un firme de asfalto de inconfundible color rojo.

Vía Verde

De aquel antiguo trazado ferroviario en desuso han sido remodelados 49 kilómetros para su reconversión en la Vía Verde de Tajuña, en el tramo comprendido entre Arganda del Rey y Ambite.

La ruta discurre paralela al río Tajuña pasando por Morata, Perales de Tajuña, Tielmes, Carabaña y Orusco, a través de un apacible paisaje de vegas sembrado de huertas y frutales, y festoneado por el verde de los álamos, sauces, zarzamoras y mimbreras que se arriman a la orilla del río. También aparecen, elevados sobre este valle excavado por el agua, los olivares y el monte bajo, donde crecen encinas y coscojas, y sobrevuelan el milano negro, la grajilla, el halcón peregrino, la paloma zurita y los abejarucos. Y



rompiendo este paisaje verde y ocre, en algunos tramos del trazado se elevan los cantiles verticales y cuestas yesíferas, testigos de la actividad industrial que proporcionaron las canteras de piedra caliza cercanas a Morata de Tajuña.

Arranca la ruta en el casco urbano de Arganda del Rey, donde aún perviven dos tramos del antiguo trazado ferroviario hoy reconvertidos en vía verde. El primero, de 3 kilómetros de longitud, discurre entre el antiguo paso a nivel de la azucarera de La



► Ingenios a pedales de distintas características son algunos de los usuarios habituales de esta vía verde.

Poveda y el centro urbano; el segundo tramo comienza en el paso a nivel que utilizaba el ferrocarril de Arganda para salvar la antigua carretera nacional N-III y actual avenida el Ejército.

Ambos tramos atraviesan la zona industrial de Arganda para ir a dar a unas plácidas laderas donde aún perviven algunos olivos. Cruzando bajo la autovía A-3 comienza un tramo ligeramente ascendente y con suaves curvas flanqueadas por trincheras y taludes, hasta su encuentro con la meseta conocida como El Alto, que enseguida se deja atrás para descender hasta Morata de Tajuña, a 15 kilómetros del inicio de la ruta.

De Morata a Tielmes

En Morata de Tajuña, si el viajero quiere hacer un pequeño tramo hacia atrás, dirección Madrid, se encontrará muy cerca con la cantera de Cornicabra, que ofrece una imponente panorámica del valle del Tajuña.

Pero volviendo a la vía verde, en este tramo enfila dirección a Perales de Tajuña a través de un tramo urbano hasta emparejarse con la carretera M-506, donde la ruta regresa al paisaje verde de huertas y sembrados. Salvado este tramo de fácil caminar, la pista llega hasta el lugar que ocupaba la antigua estación

ya desaparecida –tampoco existe el apeadero que hubo junto a la fábrica de yeso– y desde donde arrancaba el ramal que llegaba hasta Chinchón y Colmenar de Oreja.

Al otro lado de la carretera se divisa el puente metálico de aquel ramal, mientras la ruta enfila un tramo de badenes y acusadas rampas. En el kiló-

metro 23 de la vía se encuentra Perales de Tajuña, donde se puede constatar que en el lugar que ocupó la antigua estación se levanta hoy un colegio, y que donde hubo raíles del tren hoy pasan las calles del pueblo. Se pierde aquí, pues, la huella del tren y se abren dos alternativas para proseguir la vía verde: un ramal que nace a la entrada del pueblo para cruzar el río y discurrir por la vega sobre dos pistas abiertas al tráfico hasta la autovía A-3, que se salva bajo un gran viaducto; y un segundo ramal que sigue fiel al trazado de la vía férrea cruzando el casco urbano.

Este tramo, situado en medio de escarpados cantiles de yeso y muy cerca de las espectaculares cuevas de Perales, se interrumpe unos 300 metros, una vez pasada la autovía, por lo que hay que descender en busca del otro ramal de la vía verde que arranca en Perales.

Ya en el kilómetro 28, al otro lado del Tajuña, se divi-

Museo y tren turístico de Arganda del Rey

La asociación cultural no lucrativa Centro de Iniciativas Ferroviarias Vapor-Madrid (CIFVM) impulsó el Museo y Tren Turístico de La Poveda a la Laguna del Campillo, en colaboración con los ayuntamientos de Arganda del Rey y de Rivas-Vaciamadrid y la Comunidad de Madrid.

El tren turístico recorre un trayecto de más de tres kilómetros, entre la estación de La Poveda y las inmediaciones de la laguna del Campillo, atravesando el

río Jarama a través de un largo puente metálico que separa los municipios de Arganda del Rey y Rivas Vaciamadrid.

El grupo "Vapor-Madrid" ha reunido un importante patrimonio histórico ferroviario, parte del cual se exhibe en el museo. Además de cuatro locomotoras de vapor, cuenta con un variado parque de locomotoras diésel, coches de viajeros, furgones, vagones, y automotores.

Más información:
www.vapormadrid.com



El valle y el bosque de ribera del río Tajuña, así como el Parque Regional del Sureste, conforman el escenario de la Vía Verde del Tajuña.

sa Tielmes, pueblo al que se puede acceder utilizando la primera carretera que aparece junto a la vía verde. Entre Tielmes y Ambite, la vía verde se aleja del antiguo trazado ferroviario, ahora ocupado por numerosas edificaciones, y aparecen estaciones recuperadas para nuevos usos, como la de Chávarri, donde se cargaban los trenes para transportar las botellas del famoso agua de Carabaña.

De Tielmes a Ambite

Y ya en el kilómetro 35 de la ruta, aparece Carabaña, precedida por un puente sobre el río, por uno de los molinos que jalonaban el Tajuña, y por un apacible paisaje agrícola junto al bosque de ribera donde verdean los chopos, sauces, fresnos y olmos, y encuentran cobijo abubillas, ruiseñores, perdices, estorninos y topillos.

Desde Carabaña, en cuyo casco urbano no entra la vía verde, a Orusco de Tajuña, la ruta discurre paralela a la ex-



planada del Ferrocarril de los 40 días, construido durante la Guerra Civil con la velocidad que indica su nombre, hasta llegar al cruce de la carretera que une Carabaña con Estre-

mera, donde existe una bifurcación en forma de “Y” y donde nuestra vía verde toma el ramal de la izquierda en dirección a Orusco, mientras que el ramal de la derecha,

con 13 kilómetros de longitud, corresponde a aquel Ferrocarril de los 40 días.

Ahora la ruta discurre entre paredes excavadas en su día para abrir paso a los trenes, tramos acantilados sobre el río y algún pequeño puente de piedra. Arribando a Orusco de Tajuña, cuya estación ha sido reconvertida en mesón, se suceden los campos sembrados de maíz, trigo, cebada y frutales, respunteados por olivos asomados a los cerros cercanos para dar su contrapunto verde oscuro. La vía verde entra en Orusco con dirección sur, para continuar con dirección a Ambite.

A esta altura del periplo, la ruta busca el final cruzando un espeso pinar y desemboca en la explanación de la antigua estación de Ambite, convertida actualmente en una piscina municipal al aire libre, y en una pequeña área de descanso, donde termina la vía verde, muy cerca de la provincia de Guadalajara y junto al último pueblo de la Comunidad de Madrid. ■

VÍA VERDE DE LA JARA

Nacida a partir de un proyecto de línea férrea que nunca fue cruzada por el ferrocarril, la Vía Verde de la Jara recorre actualmente 52 kilómetros por las inmensas soledades del monte bajo castellano, en el extremo más occidental de la provincia de Toledo.



Donde nunca llegó el tren





Una de las líneas ferroviarias aprobadas durante el gobierno de Primo de Rivera y truncadas por la Guerra Civil fue la que pretendía unir Toledo y Badajoz a través de la comarca de La Jara. Atravesando los Montes de Toledo y el macizo extremeño de las Villuercas, las vías férreas hubieran recorrido 168 kilómetros desde Talavera de la Reina hasta Villanueva de la Serena.

El ambicioso proyecto incluía 19 estaciones, 48 túneles y 13 infraestructuras más entre puentes y viaductos, y formaba parte del Plan Preferente de Ferrocarriles de Urgente Construcción de 1926, con el que se pretendía crear nuevos recorridos ferroviarios estructurantes, en este caso aprovechando la línea Madrid-Cáceres-Portugal para mejorar la comunicación entre los valles del Tajo y el Guadiana.

El nuevo trazado, que aprovechaba la vía férrea ya existente entre Talavera de la Reina y Calera y Chozas, arranca desde esta localidad toledana, donde se construyó la estación a un kilómetro y medio del casco urbano, por donde pasaba la vía en uso, aún hoy utilizada por Renfe. A partir de ahí se dibujó la nueva línea en dirección suroeste, dividida en tres tramos con el fin de agilizar las obras que habrían de sortear una complicada orografía.



[
 Dos de los tres grandes tramos en que se divide la truncada línea férrea Toledo-Badajoz se han acondicionado como vías verdes



▶ *La vía verde está acondicionada desde 2001 para el disfrute de caminantes y ciclistas.*

Proyecto truncado

El primer tramo recorría los 59 kilómetros existentes entre Calera y Chozas y Puerto de San Vicente, situado en lo alto del collado que separa Toledo y Extremadura. Comenzó a construirse en marzo de 1930, y aunque nunca llegó a terminarse y el recorrido quedó desnudo de vías, sí se llegó a realizar un importantísimo volumen de

obras que dejó 9 estaciones, 24 túneles y 6 viaductos terminados. Actualmente, los 52 primeros kilómetros de este tramo forman la llamada Vía Verde de la Jara, que llega hasta Santa Quiteria, todavía en la provincia de Toledo, y que, debido a las penurias que pasaron los que trabajaron en ella, también fue llamada “Vía del Hambre”.

El segundo tramo, en el que se habían proyectado tres

viaductos y 24 túneles, recorría los 52 kilómetros existentes entre Puerto de San Vicente y Logrosán (Cáceres). También comenzó a construirse en 1930, pero la lentitud en la construcción llevó a la decisión de abandonar las obras, la mayoría de las cuales quedaron inacabadas. En cuanto a los últimos 56 kilómetros del proyecto de vía entre Logrosán y Villanueva de la Serena, que integra-

ban el tercer tramo del recorrido, comenzaron a construirse en 1928. Las obras no incluían túneles pero sí tres viaductos –uno de ellos sobrevolando el río Guadiana a 140 metros de altura–, que llegaron a culminarse. Actualmente este tramo forma la Vía Verde de Las Vegas del Guadiana y las Villuercas.

En 1936, todas las estaciones de la proyectada línea Talavera-Villanueva de la Serena, y casi toda la explanación para el tendido de las vías, estaban terminadas, pero la lentitud de los trabajos del segundo tramo y el comienzo de la Guerra Civil impusieron un paréntesis en las obras. Los trabajos se reanudaron al término de la contienda, pero en 1941 la difícil situación de posguerra del país obligó a cancelar los contratos con las constructoras. Más tarde, ya entrados los años 50, se aprobaron diversos proyectos para la terminación de las obras y éstas se retomaron con nuevos ímpetus, pero la escasez de presupuesto y la progresiva percepción del ferrocarril como algo anticuado, debido a la creciente pujanza de las carreteras, hizo que en 1962 se decidiera el abandono definitivo de las obras.



► *Nueve estaciones, 24 túneles y seis viaductos jalonan el recorrido de la Vía Verde de la Jara, que se extiende a lo largo de 52 kilómetros.*

Vía verde

El proyecto constructivo de acondicionamiento y los estudios de viabilidad como vía verde de los 52 kilómetros, que con 17 túneles y 5 viaductos componen la Vía Verde de la Jara, fueron redactados por la Fundación de Ferrocarriles Españoles (FFE) y ejecutado posteriormente por el Ministerio de Medio Ambiente entre 1998 y 2001 gracias al impulso del Gobierno de Castilla-La Mancha. En la actualidad, y con un futuro de tres años por delante, la Vía Verde de la Jara cuenta con un Plan de Dinamización de Producto Turístico.

Su trazado recorre las inmensas soledades del monte bajo castellano, con regatos salpicados de viejos molinos abandonados, teñido por el rojo de las amapolas, y pasa a través de los Montes de Toledo y el macizo extremeño de las Villuercas, abundantes en espesos jarales que dan nombre a la comarca.

Calera y Chozas y Aldea-



nueva de Barbarroya son las únicas localidades que se cruzan en el camino. Todos los demás municipios atravesados por el trazado y que forman parte de la “Mancomunidad de la Vía Verde de La Jara” tienen sus núcleos de población relativamente alejados de la ruta. Calera y Chozas, Aldeanueva de Barbarroya, La Nava de Ricomalillo, El Campillo de la Jara y Sevilleja de la Jara forman la mancomunidad que se encarga de la conservación de la vía y de las actividades que se realizan en ella. Las ventajas del acondicionamiento saltan a la vista: información, señalización, iluminación, vallas, áreas de descanso, y todo ello en plena naturaleza y con la nostálgica evocación que provoca la huella del viejo proyecto ferroviario inacabado.

Siguiendo el Tajo

Desde la estación de Calera y Chozas, y a una altura de 380 metros, la vía verde se



adentra en plena naturaleza toledana por un camino ascendente paralelo a la vía del ferrocarril activo. A casi un kilómetro se encuentra el único cruce a nivel de todo el recorrido, con la carretera que une Talavera de la Reina y Azután, aunque se prevé en un futuro la construcción de un paso a distinto nivel.

Dejando atrás el asfalto y tras recorrer varios kilómetros en línea recta entre los campos de secano de la meseta, se abren paso los cultivos de los verdes regadíos y el frescor del cada vez más cercano Tajo, que empieza a ser visible desde el kilómetro 8 junto al apeadero de Silo, una construcción para viajeros situada junto a la extensa dehesa de la finca “El Arco”, donde campan a sus anchas ciervos, corzos y jabalíes, visibles a menudo a través de la valla que cie-

rra el paso de los viajeros.

Ya en el kilómetro 10 del trazado se encuentra, junto a una vieja higuera, la Fuente de la Garrapata, en la que se hace necesario reponer las cantimploras con agua para salvar los 8 kilómetros que distan hasta la localidad de Aldeanueva de Barbarroja. Tras los dos primeros túneles que jalonan la ruta, se ha-

ce necesario cruzar el embalse de Azután, construido en el año 1969, que se extiende por una superficie de más de 1.250 hectáreas, sobre la que se pueden observar multitud de aves acuáticas, rapaces y cigüeñas negras. Un esbelto viaducto, también llamado de Azután, cruza al viajero hasta la otra orilla, a una altura aproxi-

mada de 60 metros y a lo largo de 248 metros a través de ocho imponentes arcos por los que pasan los vientos que escapan del río Tajo.

El túnel más largo

Tras los frescos valles en torno al pantano prosigue el camino entre encinas y pastizales, hasta llegar a la estación de Aldeanueva de Barbarroja, en el kilómetro 18, y a tan sólo cien metros de un centro urbano que guarda entre sus calles una interesante iglesia de estilo gótico plateresco del siglo XVI. El camino aquí se cruza con la leyenda en el llamado “Canto del Perdón”, una piedra con un grabado rupestre donde se dice que se perdonan pecados y se conceden deseos.

Dejando atrás la milagrosa piedra, el viajero caminará un largo trecho en línea recta, ro-





deado de parajes deshabitados y desprovistos de zonas arboladas. Pasando el solitario trayecto, en el kilómetro 24 se encuentra el viaducto del Riscal del Cuervo, de 80 metros de longitud y con cinco esbeltos arcos, que salva un profundo barranco. Unos metros más adelante aparece el apeadero de Pilas, actualmente una granja de perdices, un ave muy demandada en las cocinas toledanas.

Una vez pasada la explotación avícola, se abre un camino en el que hace presencia el río San Vicente, que durante el trayecto verdea los campos donde se entremezclan encinas, tomillos y jaras. En el kilómetro 25, un túnel de 225 metros de longitud salva el cerro del Molar, y a 2 kilómetros de éste, otro túnel, de 82 metros, pasa bajo el del cerro de las Cuevas.

Arribando al kilómetro 31

surge la estación de Nava-Fuentes, proyectada para prestar servicio a las localidades de La Nava de Ricomalillo y Fuentes, a seis y tres kilómetros respectivamente. Esta estación, rodeada de tupidos jarales, da paso al túnel más largo de la ruta: 740 metros que harán necesario –por el momento– el uso de linterna y, en época

de lluvias, de botas de agua. Al final del túnel espera el río Huso, salvado por un puente de 80 metros de longitud. Este río que nace en la cercana Sierra de Sevilleja se encuentra con el río San Vicente en ese punto de la vía verde. Más adelante aparece la estación en ruinas de Campillo-Sevilleja, situada en el kilómetro 38 del tra-

zado, entre los montes de la sierra. Aquí se ha habilitado una zona de descanso donde reponer fuerzas.

A dos kilómetros de esta última estación la ruta verde pasa junto al embalse de San Vicente, que anunciará su presencia mediante los muros de contención que posee al mismo nivel de la vía. Caminando a su lado, al poco aparece la solitaria estación de La Cervilla, desde donde se impone la cercana Sierra de Altamira que se asoma a Extremadura.

El fin del trayecto se anuncia cuando aparece la estación de Santa Quiteria, en el kilómetro 52. Actualmente convertida en granja ganadera, coincide con el punto más alto de toda la vía a 670 metros sobre el nivel del mar y marca el final un recorrido en el que viajero se queda a las puertas de las tierras extremeñas. ■



El tren que hizo ciudad



Fue un proyecto arriesgado y singular. La vía férrea que transportó mineral desde la cuenca turolense de Ojos Negros hasta la costa valenciana desafió numerosos obstáculos y fue más allá de la lógica para hacerse realidad. En 1907 logró convertirse, con sus 205 kilómetros, en el ferrocarril minero más largo y con el trazado más difícil de España.

► *El embalse del Regajo, en Jérica (Castellón), visto desde la vía verde. Derecha, tramo urbano del trazado y viaducto de Albertosa.*



Pero el tren no llegó solo. Con él llegó también la construcción del embarcadero de Sagunto, un proyecto que impulsó el nacimiento del próspero núcleo urbano surgido al ampa-

ro de las instalaciones portuarias y del complejo siderúrgico de Altos Hornos del Mediterráneo implantado posteriormente.

La impulsora de aquel singular ferrocarril fue la Compañía Minera de Sierra Mene-

ra, constituida en Bilbao en 1900 para explotar el riquísimo yacimiento de mineral de hierro situado a caballo de las provincias de Teruel y Guadaluja, que cubría una superficie de más de 1.500 hectáreas.

Abaratar los costes del

transporte de los materiales extraídos era una prioridad; la costa estaba muy alejada del yacimiento y el precio del transporte encarecía demasiado el mineral, así que hubo que pensar en la forma de hacer viable la explotación mi-



El trazado de la vía verde incluye 20 túneles y tramos de singular belleza natural.

nera. De entre las alternativas estudiadas para exportar el mineral de hierro se descartó la de construir un ferrocarril hasta el puerto de Bilbao, el más próximo a los mercados europeos, por su alto coste.

Por aquel entonces acababa de ponerse en servicio la línea de la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón, que cubría Calatayud, Teruel, Sagunto y Valencia, y cuyo trazado pasaba a tan solo 15 kilómetros de las minas. En un principio se pensó en utilizar sus servicios, tendiendo un ramal desde la mina hasta la línea principal, pero los contactos realizados entre ambas compañías para estudiar la viabilidad de esta opción no fructificaron. Los motivos: el elevado coste de Tm/Km exigido por el Central de Aragón y la certeza de que no sería posible transportar un millón de toneladas anuales si no se recurría a la instalación de la doble vía.

Un largo trayecto

De este modo, y desafiando todos los obstáculos que el proyecto prometía, la compañía minera optó por la al-



ternativa más arriesgada: construir su propio ferrocarril y un embarcadero minero en el litoral mediterráneo. Más adelante, implantaría junto al embarcadero la plan-

ta siderúrgica Altos Hornos del Mediterráneo.

Ciudades como Valencia, Castellón, Burriana y Vinaroz pugnaron por situarse entre las posibles alternativas estu-

diadas para el trazado y para que el embarcadero se instalara en sus puertos. Pero de entre todas las alternativas posibles la compañía minera se inclinó por la opción de Sagunto, descartando trazados como el de la salida a Vinaroz pasando por Utrillas o el recorrido por la cuenca del Turia para salir a Valencia.

Definitivamente, el trazado iba a discurrir en paralelo y muy próximo en algunos tramos al del ferrocarril ya existente del Central de Aragón, por la ladera derecha del río Palancia. Partía de la localidad de Ojos Negros, a 1.242 metros sobre el nivel del mar, para enlazar en dirección suroeste hasta llegar a la costa pasando por tierras castellonenses. Salvar el puerto de Escandón y un desnivel total entre ambos extremos de la línea hace de este trazado ferroviario uno de los más difíciles de la Península. Para salvar puertos, valles y barrancos fue preciso construir 20 túneles y 25 puentes que entrecruzaban su recorrido con la línea del Central de Aragón.

Embarcadero de Sagunto

Las obras del embarcadero que completaría la costosa infraestructura viaria no se harían esperar. Ya en 1903 se comenzó a tender una línea férrea de 476 metros para unir la cantera de Gausa con el tramo final del ferrocarril, con el fin de obtener piedra con la calidad suficiente para construir la escollera del muelle. Y en febrero de 1905 se inicia la construcción del embarcadero, en una playa situada al sur de la desembocadura del Palancia. Tendría un muelle de 144 metros y un cargadero de 14 de altura y 52 de longitud, dotado de doble ascensor para elevar vagones y de un tercer ascensor para el descenso de los vacíos.



► El barranco de la Fuensanta, en Caudiel (Castellón), es cruzado por dos viaductos, uno en servicio (en primer plano) y otro en el trazado de la vía verde.

Tan rápido fueron las obras, que el 27 de julio de 1907 llegaba a Sagunto el primer convoy desde Ojos Negros, cargado con 300 toneladas de mineral. Durante aquel año, los trenes transportaron 215.845 toneladas, cantidad que se cuadruplicaría en 1913 y que proseguiría incrementándose hasta 1932, cuando se produjo una drástica caída de tráfico como consecuencia de la crisis de la industria siderúrgica mundial. Aquel año se detuvo la explotación de las minas y ya no se reanudaría hasta después de la Guerra Civil, en 1941.

Reconversión industrial

En los años 60 fueron incrementándose los costes de explotación sin que los precios de las materias primas subieran. Así que no hubo más remedio que pensar en aumentar las ventas a costa de aumentar la capacidad del transporte, ya que el ferrocarril propio no daba para más. Como alternativa, en 1972 se construyó un ramal de vía ancha que enlazaba las instalaciones de carga de Montiel con las vías de Renfe, a la al-

tura de Santa Eulalia, a la vez que se abandonó la explotación del ferrocarril minero. Esa alternativa permitió cuadruplicar la capacidad de transporte y durante unos años la compañía minera todavía conoció un periodo de actividad. Sin embargo, la crisis mundial del sector siderúrgico y la necesaria recon-

versión industrial, llevaron a la planta siderúrgica porteña –absorbida en los años 40 por Altos Hornos de Vizcaya– y a Sierra Menera hacia su extinción en 1987.

Vía verde

La vía verde de Ojos Negros recorre ahora la huella de

aquel extraordinario ferrocarril minero a lo largo de 162 kilómetros. En su acondicionamiento han participado tres administraciones diferentes: la Generalitat valenciana en el tramo que discurre por tierras de Valencia y Castellón; la Diputación General de Aragón en el tramo aragonés entre Al-bentosa y el puerto de Escan-



► El firme de la vía verde es de carácter mixto, a base de asfalto y tierra compactada.



Los dos tramos de la vía verde discurren respectivamente por las provincias de Teruel y Castellón, uniéndose en la localidad de Barracas.

dón, y el antiguo Ministerio de Medio Ambiente (actual Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente) desde ahí hasta la localidad de Santa Eulalia.

El trazado original no ha podido ser recuperado en su totalidad, debido a que en algunas zonas, especialmente en las inmediaciones de Sagunto, las edificaciones e infraestructuras viarias han invadido el antiguo trazado ferroviario.

Su notable longitud hace que el trayecto desde tierras turolenses hasta la costa mediterránea atraviese una gran diversidad de parajes. En su tramo valenciano, que se prolonga a lo largo de 70 kilómetros, la vía verde lleva desde Algimia de Alfara (provincia de Valencia) hasta Barracas (última localidad de Castellón antes de entrar en la provincia de Teruel).

Discurre por la Meseta de Barracas, los altos de Ragudo y el valle del río Palancia, encajonado entre los parques naturales de las sierras de Espadán y Calderona, además de arrimarse a los cascos históricos de Segorbe y Jérica.

Su trazado incluye 15 túneles y ocho puentes, de los que destaca el viaducto de La Fuensanta, de 150 metros de



longitud, con la singularidad de que discurre casi completamente adosado al que todavía cruzan los trenes de Renfe.

A lo largo de casi todo su recorrido se encuentra cerca la línea de ferrocarril Valencia-Teruel, con varias paradas muy próximas al trazado de la vía verde, lo que facilita al viajero el acceso al tren o la incorporación a la vía verde: Algimia, Soneja, Segorbe, Navajas, Jérica y Caudiel. Además, la estación de Barracas ha sido convertida en albergue y amplia zona de esparcimiento, que el viajero puede utilizar para aprovisionar fuerzas.

Tramo turolense

A solo seis kilómetros de Barracas, la vía verde abandona la provincia de Castellón y se adentra por tierras turolenses en busca de la mi-



La vía verde discurre junto a antiguas edificaciones que han perdido su funcionalidad con la clausura del trazado ferroviario.

na abandonada. Acondicionada en 2008 por la Diputación de Aragón y por el Ministerio de Medio Ambiente, la vía deja atrás Barracas hasta alcanzar Santa Eulalia, ya en la provincia de Teruel (91 kilómetros).

Como el tramo valenciano, la vía discurre en su mayor parte en paralelo a la línea férrea existente, lo que facilita el acceso desde las estaciones de Barracas, Rubielos de Mora, Sarrión, Puebla de Valverde, Puerto de Escandón, Teruel, Caudé y Cella.

Recorre paisajes de cárcavas y de bosque mediterráneo cuajados de pinares, robledales y sabinares que se encadenan en las sierras del Toro y Javalambre; atraviesa los valles del Alfambra y del Jiloca y se acerca a los cascos urbanos de Sarrión, La Puebla de Valverde y Teruel.

A lo largo del tramo turo-lense existen 13 viaductos, en-

Teruel existe junto a la vía

En el tramo aragonés de la Vía Verde de Ojos Negros, cuando esta discurre por el barranco del Alfambra, la ciudad de Teruel se encuentra en el punto más próximo del trazado. A tan solo 2 kilómetros de distancia, un camino en suave descenso se desgaja de la ruta para acercar al viajero a la capital turo-lense.

Merece una visita su casco histórico, cuyo legado mudéjar fue designado Patrimonio de la Humanidad en 1986. Es única la exuberancia de la decoración cerámica de los exteriores arquitectónicos, presente ya en los monumentos más antiguos del siglo XIII. Si bien la decoración cerámica es propia del mudéjar aragonés, esta característica encuentra en Teruel su mayor expresividad y, a decir de los

expertos, una singularidad solo comparable con la riqueza ornamental de la azulejería en exteriores propia del arte islámico oriental a partir del siglo XIII.

Las torres mudéjares de la catedral de Santa María de Mediavilla, de San Pedro, de San Martín, del Salvador y de la Merced, junto al ábside poligonal de la iglesia de San Pedro y el cimborrio de la catedral, son visitas obligadas para el viajero curioso.

Además, en Teruel menudean ejemplos de arte neomudéjar, que se pueden encontrar en numerosas plazas y calles: campanarios, claustros, edificios civiles, como el Casino de Teruel o el Instituto de Enseñanzas Medias, dejan sentir la tradición mudéjar de la capital turo-lense.

tre los que destacan el de Albentosa, con una altura de 50 metros; el puente de Chispo, que salva el barranco de Peñafior con casi 90 metros de longitud y 22 de altura, y el puente de los Gatos, con 104 metros de longitud. Además, este tramo cuenta con cinco túneles. Dos de ellos, los de Sarrión y Albentosa, suman conjuntamente cerca de 800 metros de longitud.

Uno de los trechos más difíciles es el comprendido entre Teruel y el puerto de Escandón, con 19 kilómetros de longitud y en donde en otros tiempos el tren vencía una fuerte rampa de 200 metros que obligó a establecer una doble vía para aumentar la capacidad de transporte. Al final de la rampa aún se pueden ver los escasos restos abandonados de la remota estación que en su día fue pujante cabecera de la línea minera. ■





► *Página opuesta, boca de uno de los túneles de la Vía Verde del Maigmo. Sobre estas líneas, el imponente Maigmo. Debajo, mapa de la vía verde.*

Sobre el viejo trazado del ferrocarril Alcoi-Alicante, con la plataforma parcialmente acabada pero abandonado sin estrenar, se han acondicionado dos vías verdes, las del Maigmo y Alcoi, a través de la enrevesada orografía alcoyana, que requirió la construcción de más de una veintena de obras de ingeniería.



En noviembre de 1926 se adjudicaron las obras para la construcción de una línea férrea de 66 kilómetros de longitud, entre Alcoi y Alicante, con un presupuesto de algo más de 28 millones de pesetas. Para su ejecución hubo que echar mano de todos los recursos de la ingeniería de la época, porque la enrevesada orografía alcoyana, rodeada de sierras y atravesada por ríos y profundos barrancos, hizo necesaria la construcción de siete impresionantes viaductos y 17 larguísima túneles.

La construcción de un ferrocarril que uniese Alcoi con el puerto de Alicante era un viejo anhelo de la industriosa



► Pasos superiores (arriba) y viaducto (debajo) en la Vía Verde del Maigmo, que se extiende a lo largo de 22 kilómetros.

ciudad de los puentes que, durante años, deseó mejorar el transporte de las abundantes mercancías producidas en sus fábricas hacia los puntos de distribución nacionales e internacionales.

Pero las sierras de Mariola, el Carrascal de la Font Roja, els Plans y la Serreta, los profundos barrancos y los ríos Barxell, Polop, Benissaidó y Molinar, opusieron resistencia durante años a la realización del proyecto ferroviario, del que se conocen tentativas fallidas desde 1882. Hubo que esperar hasta 1924 para que el Plan de Ferrocarriles Españoles proyectado por el conde de Guadalhorce, ministro de Fomento durante la dictadura de Primo de Rivera, incluyera aquella línea entre sus proyectos.

Las obras

En marzo de 1928 comenzaron las esperadas obras con un plazo de ejecución de cuatro años, aunque los problemas técnicos planteados por



► La Vía Verde de Alcoi discurre por bellos parajes de un parque natural.

la accidentada orografía retrasaron, hasta 1932, la terminación de la infraestructura y explanación de la plataforma ferroviaria. Fue preciso construir túneles como los que salvan el barranco de la Batalla, de 900 y 1.020 metros de longitud, además de otros 12 de menor porte para llegar desde aquí hasta Alcoi. También fueron necesarios grandes viaductos para cruzar los barrancos del Benissaidó (56 metros), Uxola (77 metros) y los más espectaculares para salvar los valles de los ríos Barxell (150 metros) y Polop, también conocido como puente de las Siete Lunas, con 260 metros. En el sector del Maigmo a Agost también hubo que levantar nuevos viaductos en los barrancos del Fontanar, (190 metros) y Forn del Vidre (167 metros). En definitiva, gran cantidad de obras de ingeniería a lo largo de toda la línea.

Pero a pesar de todo aquel esfuerzo de medios y técnica puntera, los trenes nunca llegaron a pasar por aquellas



▮ Parte del trazado de la Vía Verde del Maigmó se desarrolla a través de grandes terraplenes y profundas trincheras.

magníficas infraestructuras. La Guerra Civil y las dificultades económicas de la posguerra dejaron sin concluir el tendido de las vías y las estaciones intermedias entre las de Alcoi y Agost. Y si quedaba alguna esperanza, se fue al traste con el informe del Banco Mundial de 1962 que recomendaba abandonar las inversiones en nuevas líneas y centrar el esfuerzo presupuestario en mejorar la red existente, lo que se tradujo en el abandono del proyecto.

Después de aquel informe todavía hubo una primera etapa en situación de suspensión temporal, manteniendo la vigilancia y guardería de las obras. Pero finalmente, en 1984, el Consejo de Ministros

Las dos vías verdes fueron acondicionadas a partir de 2001 tras el abandono del proyecto ferroviario entre Alcoi y Alicante

acordó el abandono definitivo de la construcción y la enajenación de las instalaciones.

Vía Verde del Maigmó

Ya en el año 2001, parte de este antiguo proyecto comenzó una segunda vida con el proyecto de restauración para convertir el viejo trazado ferroviario en dos vías verdes –la del Maigmó y la de Al-

coi–, un acondicionamiento que fue posible gracias a la Diputación de Alicante y a los ministerios de Medio Ambiente y de Fomento.

La Vía Verde del Maigmó, de 22 kilómetros de longitud, comienza en el apeadero de Agost y finaliza en el puerto del Maigmó, pasando a través de los municipios de Agost, Petrer y Tibi, y ascendiendo por los blancos y áridos pa-

rajes de la sierra del Maigmó a través de terraplenes y profundas trincheras, mediante seis túneles y dos viaductos.

El apeadero de Agost, situado a 4 kilómetros de esta localidad, recibe a los viajeros que quieran comenzar esta ruta. Desde este lugar, un estrecho camino de tierra se abre paso en el árido paisaje, para asomarse enseguida a un profundo desnivel que hay que salvar para arribar poco después a un paraje aderezado de olivos, viñedos y otros cultivos que fueron plantados durante el acondicionamiento de la vía verde para proveer de sombra y frescor al recorrido.

El camino de tierra, sombreado por palmeras en este tramo, llega hasta una altísi-



► Vista de la Vía Verde de Alcoi, con los viaductos de las Siete Lunas y Polop. Debajo, paso superior.

ma trinchera arcillosa situada en la margen derecha, coincidiendo con el kilómetro 9 de la vía, y acompañará durante casi un kilómetro al viajero, que podrá divisar desde esa atalaya la rambla del Tarraig.

A estas alturas ya se divisa cercano el puerto del Maigmó coronado por el monte que le da nombre, de 1.296 metros de altitud, y sobre el que planean imponentes rapaces como las águilas y halcones peregrinos, y los más modestos búhos y gavilanes.



Al pasar la rambla, el paisaje se torna blanquecino delatando la abundancia de yeso en la tierra, y el camino se acerca a un corto puente en el kilómetro 11. Tras él, la ruta continúa su leve ascenso hasta el primer túnel, tras el cual aparecen verdes matorrales y pinos que devuelven color al pálido recorrido.

El grandioso viaducto de Forn del Vidre tendrá que ser cruzado un poco más allá para después continuar junto a otra trinchera próxima a un reconfortante área de descanso repleto de pinos que prestan su preciada sombra a las mesas allí colocadas.

Ya en el kilómetro 14 aparece el otro gran viaducto de la vía, el del Fontanar –o Palomaret–, cuya anchura permite compartir el paso peatonal con el tráfico rodado.

Túneles

Siguiendo por parajes de pinos y ramblas, en el kilómetro 14,7, se encuentra un túnel, de



78 metros, y un kilómetro más allá, otra galería subterránea de 160 metros. A menos de medio kilómetro aparece el cuarto túnel, con una longitud de 250 metros.

De vuelta al exterior, la carretera CV-827 discurre junto a la margen derecha de la vía trepando y serpenteando por la escarpada orografía que rodea el Maigmó, hasta alcanzar los dos últimos túneles. El primero, de 381 metros, se sitúa en el kilómetro 17,4 y abre paso al último área de descanso, escondido entre los altos pinos que sombrean la zona. Un kilómetro más allá se encuentra el último y más largo túnel del recorrido, de 525 metros, que atraviesa el monte Maigmó.

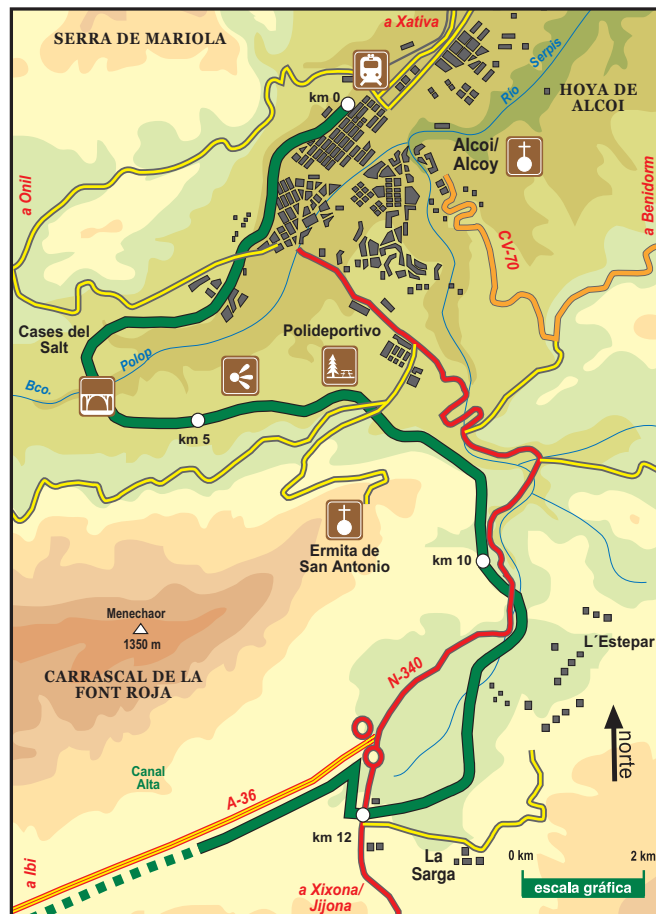
Los tres últimos kilómetros de vía discurren por una pronunciada pendiente hasta alcanzar la autovía del Mediterráneo A-7 (Alicante-Alcoi), desde donde el viajero solo deberá recorrer un pequeño tramo paralelo, perteneciente al municipio de Tibi, para dar

▶ *Viaducto del Fontanar, una de las dos grandes estructuras de la Vía Verde del Maigmó.*

enseguida con el área de descanso que marca el final de la vía verde.

Por su parte, la Vía Verde de Alcoi, con un trazado totalmente habilitado de 10,3 kilómetros de longitud entre Alcoi y la zona de la Canal, se ha convertido en una infraestructura muy usada, sobre todo por los vecinos de Alcoi y de la comarca. Acaba de reabrirse la totalidad de su itinerario tras ser parcialmente clausurada hace unos años como consecuencia de las obras contiguas del tramo de la Variante de la Batalla, perteneciente a la autovía A-7.

La vía verde habilitada en exclusiva tiene su inicio en el barrio de Batoi, junto al campo de fútbol, aunque el trazado original se inicia en el extremo contrario de la ciudad, en la estación de tren que actualmente presta el servicio



Vía Verde de Alcoi

A escasos 30 kilómetros del final de la Vía Verde del Maigmó se inicia la Vía Verde de Alcoi, aprovechando el mismo trazado ferroviario. Tiene su origen en la estación de trenes de Alcoi y discurre, a lo largo de 10,3 kilómetros, por el casco urbano de Alcoi y a través de la Sierra de Mariola y el parque natural del Carrascal de la Font Roja, hasta llegar al valle de La Canal, cercano a una pedanía con una veintena de casas.

Este tramo tiene un total de 10 largos túneles y tres grandes viaductos –el que salva el río Polop y los de las Siete Lunas y Sant Antoni–, que sortean las dificultades orográficas de la zona.

También dispone de cuatro áreas de descanso y dos miradores que permiten observar espléndidas panorámicas del bosque mixto mediterráneo del parque natural, una extensión de 2.298 hectáreas cuyo interior alberga una interesante variedad de especies animales, desde águilas perdiceras y ruiseñores hasta tejones, gatos monteses, erizos y reptiles como la víbora hocicuda.

Alcoi-Valencia. Esta vía verde discurre por parajes de gran belleza natural, lo que, unido a la diversidad de alojamientos rurales junto a la misma, la han convertido en un lugar perfecto para practicar un turismo tranquilo.

Al finalizar la vía verde, en

el paraje conocido como La Canal, si se desea continuar el paseo será necesario abandonar el antiguo trazado del ferrocarril para incorporarnos a la vía de servicio de la autovía A-7 en dirección hacia Ibi, Tibi y hacia la Vía Verde del Maigmó. ■

VÍA VERDE DE SIERRA DE ALCARAZ



Un viejo trazado ferroviario que pretendía unir Jaén con Francia, y que nunca entró en servicio, es el escenario de la Vía Verde de la Sierra de Alcaraz, un itinerario de un centenar de kilómetros, acondicionado para senderistas y ciclistas, que discurre por tierras de Albacete. En este reportaje se detallan las primeras etapas del recorrido, entre Albacete y el santuario de Cortes, a través de la llanura manchega y sus campos de cereales en una primera parte y de las estribaciones serranas y varios valles fluviales en la etapa final.



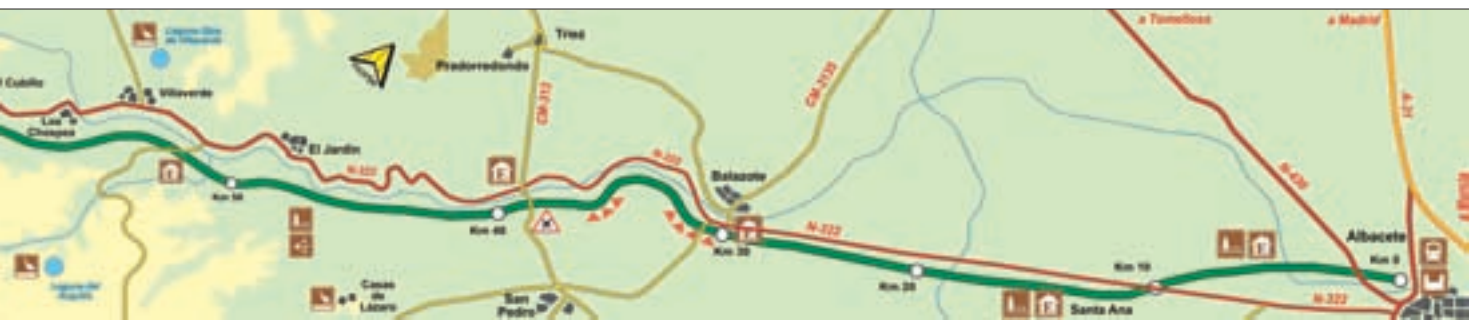


► *La vía verde atraviesa la solitaria llanura manchega, ascendiendo al final por las estribaciones de la sierra de Alcaraz.*

Una línea férrea que pretendía mejorar las comunicaciones entre Andalucía y Francia dejó en tierras de Jaén y Albacete más de 350 kilómetros de explanaciones y túneles por los que nunca llegaron a pasar los trenes. El ambicioso proyecto que quiso llevar a cabo el Plan de Ferrocarriles de Urgente Construcción de 1926, al mando del entonces ministro de Obras Públicas, Conde de Guadalhorce, consistía en la construcción de una línea ferroviaria que uniera Andalucía, desde Baeza (Jaén), con Saint Giron, en Francia, pasando por Valencia, Teruel y Lérida.

En 1927, durante la dictadura de Primo de Rivera, se comenzó a trabajar en una línea entre Baeza y la localidad valenciana de Utiel, que acortaría el camino hacia la costa levantina desde el valle del Guadalquivir sin necesidad de pasar por Alcázar de San Juan. Esta primera y extensa línea comenzó a desarrollarse por tramos, tres de ellos comprendidos entre Baeza y Albacete, y el cuarto entre Albacete y Utiel.

Las obras de los tres primeros tramos, que sumaban 250 kilómetros, paralizados durante la Guerra Civil, continuaron después de la con-





El trazado, generalmente llano, presenta en su parte final ocho túneles como principales estructuras ferroviarias.

das las infraestructuras desde Balaguer; y finalmente la línea de La Pobla de Segur-Saint Giron, que tuvo muchos proyectos nunca realizados, ni de parte española ni de parte francesa.

Sin embargo, poco duró este nuevo impulso después de tanto esfuerzo. Un sombrío informe del Banco Mundial alertaba en el año 1963 de la falta de rentabilidad del proyecto, así como del riesgo de que el fracaso de ésta y de otras líneas arrastrara al resto del sistema ferroviario nacional. El informe forzó al Estado al abandono de las obras y a poner fin definitivamente a todo aquel ambicioso trazado.

Actualmente, de aquel ambicioso proyecto de vía férrea sólo está en servicio el tramo entre Lleida y La Pobla de Segur, unidas por servicios regulares.

Vía verde

La Vía Verde de la Sierra de Alcaraz, que recupera una parte de aquellas inconclusas infraestructuras ferroviarias, fue promovida por la Diputación de Albacete y acondicionada entre los años 2006 y 2008 como una de las rutas de Don Quijote, conmemorativa del IV Centenario de la obra cervantina.

A lo largo de 50 kilómetros, la vía verde recorre los llanos y solitarios parajes albaceteños, donde los cultivos de cereal se alternan con campos de baldío, y se interna por la vega del río Jardín, nacido en las estribaciones de la sierra de Alcaraz, de escarpado relieve rojizo jalonado por ocho túneles.

Indicada para ciclistas y senderistas, la vía verde arranca en la ciudad de Albacete, pasando cerca del

tienda y llegaron a completar el 78% del trazado, algo que no ocurrió con el cuarto tramo, de 116 kilómetros, que quedó sin concluir después de realizar las explanaciones, túneles y viaductos.

El resto de tramos del proyecto fueron: Utiel-Teruel, donde apenas se realizaron obras; Teruel-Alcañiz, donde se ejecutaron sus infraestructuras y estaciones de viajeros; Alcañiz-Lérida, del que se realizaron algunos kilómetros junto al río Alfambra; Lérida-La Pobla de Segur, donde se llevaron a cabo to-





► El viejo trazado del tren fue recuperado entre 2006 y 2008 como una de las rutas de Don Quijote en la provincia de Albacete .

municipio de Balazote, y finaliza en la pequeña localidad de El Jardín, donde continúa un segundo tramo de esta vía.

Para llegar al inicio del primer tramo de la Vía Verde de la Sierra de Alcaraz, situada a 6 kilómetros de Albacete, es necesario acceder por la red de caminos naturales del canal de María Cristina, al que se llega por la calle Virgen del Pilar de la capital, entrando al parque de la Fiesta del Árbol. Este parque repleto de arboleda y con una destacable torre de agua es el prólogo de la vía verde.

El apacible camino del canal de María Cristina conduce hasta al paraje de El Palo, desde donde, poco más allá, el camino se bifurca. El viajero deberá tomar el desvío de la derecha hasta llegar a otra variante que deja dos opciones: a la izquierda, una zo-

La construcción de la línea se paralizó en 1963, cuando ya se habían realizado obras en buena parte del trazado

na de descanso y de picnic en el paraje Huerta del Rey, y a la derecha, la Ruta de Don Quijote, junto al canal de Acequión, que llega hasta otra área de descanso. Este último es el que habrá que seguir para comenzar la vía verde

El camino arranca rodeado de cultivos de cereales y pequeñas casas de campo, a través de un terreno llano y rectilíneo que se alarga hasta el kilómetro 4,2, donde se encuentra la estación de San Jorge, provista de un área de descanso. Tras esta solitaria

estación, la vía se rodea de uniformes parajes sembrados de trigo, patatas o maíz expuestos a un sol que acompañará al viajero durante varios kilómetros, en los que habrá que atravesar una serie de pasos superiores que jalonan las infinitas rectas del camino.

Ya en el kilómetro 16,2, la vía verde cruza el canal del trasvase Tajo-Segura, tras el que comienzan a asomar achaparradas encinas y otras especies arbustivas, que dan un nuevo colorido a la incesante rectitud del camino.

Balazote

Después de casi 10 kilómetros, existe un desvío provisional del trazado del ferrocarril que sigue las indicaciones de la Ruta de Don Quijote, por un camino que sale a la derecha y que llevará al viajero a la carretera N-322. Durante cuatro kilómetros habrá que seguir por el arcén de esta carretera próxima a la localidad albaceteña de Balazote, cuya antigüedad quedó atestiguada con el hallazgo de la famosa escultura ibera —la Bicha de Balazote— que se guarda en el Museo Arqueológico Nacional. Bordeando su casco urbano entre huertas y alamedas se deja atrás, al poco, la abandonada estación ferroviaria, donde ya se alcanza el kilómetro 29 de la vía.

Enseguida aparece una pe-



▶ En la parte final, el recorrido se estrecha, obligando a la construcción de ocho túneles.

queña carretera que atraviesa el río Don Juan, donde asoma una pronunciada rampa que devuelve al paseante al antiguo trazado ferroviario en el kilómetro 30,2. A partir de este punto, la vía verde comienza a adoptar un trazado más atrevido e irregular para adaptarse a un perfil montañoso que anuncia la proximidad de ocho túneles con los que el tren hubiera salvado en este tramo la abrupta orografía de la sierra. La presencia del río Jardín se hace patente en este punto, donde ahora predominan los verdes y amarillos de la vega. Jalonan ahora el camino chopos, nogales y chaparros, abundantes sembrados de patatas, ajos y maizales.

Túneles

Los siguientes kilómetros trepan sinuosos por la ladera de la sierra para asomarse desde arriba a la vega entre trincheras y terraplenes de rojas tierras. El accidentado tramo pasa por el primer túnel de la vía verde, tras el cual habrá que tomar por segunda vez un desvío que aleja al viajero del trazado original

de la explanada ferroviaria.

Ya estamos en el kilómetro 35,1 y la ruta vuelve a seguir la huella de Don Quijote, que cruza aquí las aguas del Jardín por un puente de madera y que luego sube, a la sombra de las encinas, hasta la torre de Albar Ruiz. Ya en ella –kilómetro 37,8–, el camino empuja hacia la vega en un recorrido descendente entre

maizales hasta un segundo puente de madera, junto al que se emplaza el segundo túnel de la vía.

Unos cientos de metros más adelante, se pasa por un cruce a nivel con la carretera CM-313, tras la que vuelve el solitario y apacible paisaje junto al río, en cuya corriente se reflejan nogales, fresnos, álamos y saúcos. Si-

guiendo siempre su curso, el terreno se eleva junto a paredes calizas en las que pinos y encinas despliegan su majestuosa verticalidad.

A partir del kilómetro 44, el terreno se muestra más agreste. La vía se adentra en un impresionante paisaje y va estrechándose hacia cuatro largos y curvos túneles que salvan un tortuoso terreno encajonado entre estrechos valles.

Tras el séptimo túnel, situado en el kilómetro 48, la vega vuelve a mostrar un perfil vertical donde el río juega con el camino, apareciendo junto a él cada tanto y conduciendo al viajero a lo largo de unas apacibles alamedas de ribera. Y como colofón de este calmado y sonoro tramo, el área de descanso de El Jardín, punto final de este primer tramo de la Vía Verde de la Sierra de Alcaraz. Se puede aprovechar entonces para entrar a alguna de sus tiendas de productos gastronómicos y renovar fuerzas para retomar el segundo tramo de esta vía verde por el camino de tierra situado en el lado izquierdo de la travesía que recorre esta pequeña localidad. ■

La segunda etapa, hasta Alcaraz

Los viajeros incansables que quieran proseguir recorriendo las tierras de Albacete podrán hacerlo a través del segundo tramo del trazado de la Vía Verde de la Sierra de Alcaraz, recuperado por el Ministerio de Medio Ambiente y que recorre la Sierra de Alcaraz desde El Jardín hasta el santuario de Cortes, a escasos cinco kilómetros de la localidad albaceteña de Alcaraz.

Este tramo, de 27,5 kilómetros de longitud, discurre por las cuencas de los ríos Jardín y Cubillo, rodeado de trigales, encinas y especies arbustivas, y por barrancos, trincheras, cerros y montículos con vistas al cerro del Águila, al valle del río Horcajo y a la cuenca del arroyo Carratalesa.

El recorrido, apto para personas con movilidad reducida, pasa por doce túneles, dos viaductos y una pasarela que jalonan el camino de tierra compactada hacia tierras jienenses. A lo largo de la vía, que discurre cerca de las

localidades de El Cubillo, Los Chospes, Robledo y El Horcajo, el viajero se topa con la Reserva Natural Laguna Ojos de Villaverde. En su superficie de 360 hectáreas alberga multitud de aves, como el águila real, la garza real, el aguilucho lagunero, el azor, el halcón o el milano real, entre otros. La flora surge a ambos lados del arroyo de Pontezuelas, que alimenta el terreno cárstico sobre el que se asienta, donde crecen el masegar y el carrizal propios de las tablas fluviales. Declarada reserva natural en 2006, también cuenta con uno de los sabinars más importantes de toda la provincia.

Esta vía verde, que también pasa por el Monumento Natural Laguna del Arquillo, donde habitan la nutria, el tejón, el gato montés o la gineta, finaliza a 1,6 kilómetros del santuario de Cortes, distancia que habrá que recorrer en ascenso para llegar allí.



20 años



El tren del plomo

Las primeras noticias sobre el ferrocarril Linares-Almería datan de 1871, cuando la Diputación Provincial de Almería, de acuerdo con la de Jaén, solicitó autorización para realizar el estudio del proyecto de la línea férrea que uniría Andalucía Oriental con el interior de la Península, y que vendría a hacer realidad el antiguo sueño de una región que, cincuenta años después de la creación del primer ferrocarril en España, seguía estando fuera de los planes ferroviarios estatales.

Aquella línea fue proyectada para acercar el mineral de plomo de Linares hasta el puerto de Almería, desde donde podía ser embarcado con rumbo a los altos hornos ingleses principalmente. Hasta entonces, para hacer llegar los minerales de Sierra Morena hasta la costa mediterránea, sólo se contaba con los trenes que salían desde los puertos de Málaga, Cartagena o Sevilla.

La vocación minera de la línea hizo que su trazado se dibujara lejos de los núcleos urbanos, en algunos casos distantes hasta 6 o 7 kilómetros, para acercarse lo más posible a los cotos mineros, desde donde se tendieron numerosos cables y ramales que enlazaban con la vía principal acarreado el preciado cargamento.

Después de más de dos décadas desde el arranque del proyecto, durante las que se hubieron de resolver multitud de



▶ La vía verde, de 6 kilómetros de longitud, enlaza las estaciones de Linares-Baeza y Linares-San José.



trámites administrativos y dificultades económicas, la línea se inauguró oficialmente el 14 de marzo de 1899, aunque desde 1895 ya funcionaba el tramo Almería-Guadix. Desde entonces y durante más de medio siglo, hasta el cierre definitivo de la línea en 1961, los trenes ejercitaron un continuo subir y bajar entre los extensos olivares de Jaén y la costa mediterránea, pasando a los pies de Sierra Nevada y atravesando el desierto de Almería.

Difícil trazado

Construido por la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España, el ferrocarril Linares-Almería fue uno de los más costosos de los implantados en España, debido a la enorme accidentalidad del terreno a atravesar. Para reducir costes la compañía concesionaria decidió acortar 60 kilómetros de recorrido desde los 305 proyectados inicialmente. Para ello se hizo nece-

sario la creación de rampas imposibles –como la que había entre Santa Fe y Gérgal, con 22 kilómetros de longitud y con la pendiente más elevada de toda la red ferroviaria española– y curvas pronunciadísimas que dificultarían posteriormente el tránsito de los trenes, y que incrementaban exponencialmente los consumos de carbón y los gastos de conservación y mantenimiento, lo que hipotecaría la rentabilidad de la línea en

el futuro. Con el tiempo, la vieja máxima de los ingenieros de Caminos –“lo que se ahorre en implantación se gastará en explotación”– se hizo realidad y la línea sufrió serios problemas económicos debidos a aquellas circunstancias.

Costosas fueron también las obras para construir los 12 viaductos y 13 túneles del trazado, una cantidad hasta entonces inédita en las líneas férreas de España. Ejemplo de ello son sus imponentes via-



ductos metálicos, como el de Santa Fe sobre el río Andarax, con 377 metros de longitud, el puente de Escullar, próximo a la estación de Doña María Ocaña y con 192 metros, el puente de la rambla de Huechar, con 159 metros, o el viaducto del Anchurón, con 255 metros.

Destaca entre todos ellos el viaducto del Hacho, situado entre las provincias de Jaén y Granada y diseñado por Duval y Boutillea, discípulos de Gustave Eiffel, que con sus 625 metros de longitud se convirtió en el puente de hierro más largo de España. Que esta estructura aún siga en pie es casi milagroso, dado que en 1978 ya se habían instalado cargas de dinamita en las bases para su desmontaje, cuando, gracias a la movilización de los vecinos de Alamedilla para salvarlo, se abrió en extremis un expediente para su declaración como monumento histórico-artístico, expediente que, por otra parte, no llegó a tramitarse, pero que tuvo el efecto de parar su desmontaje.



El firme de la vía verde está formado por zahorra y/o asfalto.

Cástulo y el puente Mocho

A cinco kilómetros de Linares, por la carretera comarcal que conduce a Torreblascopedro y en la margen derecha del Guadalimar, se encuentran las ruinas de la ciudad íbera de Cástulo, ubicada en una zona de gran riqueza minera explotada desde la Edad del Bronce.

Cerca de la localidad jienense de Linares también está el puente Mocho, construcción romana sobre el río Guadalimar, situado entre Beas de Segura y Chiclana de Segura, permitiendo el paso del ganado para alcanzar los pastos de las dehesas de El Condado y también del procedente de Santiago-Pontones y la provincia limítrofe de Granada.

Pero el más impresionante es el del arroyo Salado, en la localidad de Larva, en Jaén, que arranca desde la misma boca de un túnel y se extiende mediante tres tramos metálicos de 105 metros de longitud apoyados sobre dos esbeltas pilares de piedra que se elevan 110 metros sobre el lecho del arroyo, lo que le convirtió en el puente más alto de España. Proyectado por José Olano, ingeniero de Caminos de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España, la complejidad técnica de su construcción, inusual para la época, atrajo la atención de numerosos expertos, que calificaron la obra de sublime. Aunque en el año 2010 el puente fue modernizado al desmontarse parte de su estructura de hierro original y sustituirse por otra nueva, aún hoy sigue impresionando su aparente ingravidez.

Evolución de la línea

Gracias a la gran demanda de los mercados metalúrgicos de Europa y América, la línea disfrutó durante los primeros

años de un enorme tráfico de trenes. Aunque pronto empezó a manifestarse la falta de previsión de los constructores. La enorme rampa ascendente de Santa Fe a Gérgal hacía casi imposible la ascensión de trenes vacíos que, de regreso a las minas, no podían avanzar a más de 10 o 12 km/h. Mientras tanto, y dado que los núcleos urbanos se encuentran alejados de las estaciones, el movimiento de viajeros siempre fue escaso.

En 1930 la situación de Ferrocarriles Andaluces se deteriora hasta el punto de que en 1935 el Estado decide incautar la línea. Y en 1941, con la nacionalización de todas las antiguas compañías, pasó a integrarse en Renfe y fue perdiendo tráfico de forma progresiva debido a la apertura de otras líneas que llegaban a Linares, hasta su cierre definitivo.

Vía verde

La parte de la antigua línea convertida en vía verde corresponde al último tramo, construido en 1904, que unía las estaciones de Linares-Baeza y Linares-San José. Su recorrido, que discurre en su totalidad dentro del municipio de Linares, comienza junto a las ruinas de la estación de San José, en el barrio linarense de San Gonzalo. Las antiguas vías tendidas junto a esta primera estación, donde los pasajeros esperaban para subir al tren, han desaparecido para dar lugar a la calle Úbeda, por donde habrá que caminar hasta llegar al arranque de la vía verde acondicionada.

A partir de ahí y hasta que la ruta se cruza con el camino del molino de Arquillos, la vía discurre en su totalidad sobre el antiguo trazado del ferrocarril, un sinuoso descenso con una pendiente máxima del 2,5 % que salva el importante desnivel de 120 metros existente, hasta llegar cerca del cauce del río Guadalimar.



► Señalización de la vía verde (arriba) y mirador del Valle.

El primer tramo de la vía verde es una agradable recta sombreada por jóvenes árboles. Poco a poco a poco se irá adentrando en un paisaje lleno de campos de cultivo, jalonada por encinas, algarrobos, almeces, álamos blancos, cinamomos y acacias.

Todo es bajada en esta vía. La primera trinchera abierta para el paso del tren marca el inicio del suave descenso has-

ta su final. Pronto aparece el mirador del Valle, una zona acondicionada para beber de la fuente y sentarse a observar el valle del Guadalimar, hijo del Guadalquivir, que trae sus aguas desde Alcaraz, en tierras de Albacete. Desde este abierto balcón sobre olivares y tierras de labor, se distinguen las cumbres de Sierra Mágina y las sierras béticas.

Situados en el kilómetro 2,5

de la vía se levantan maltrechos los ruinosos cortijos de Fanguas y Fuente Álamo, testigos de la vida rural de antaño, y tras ellos, una trinchera que anuncia la llegada a un área de descanso a la sombra de un imponente eucalipto cuyas vibrantes hojas ponen hilo musical a la vía verde.

A poco más de 400 metros, el paseante se encontrará con una intersección de la vía con un camino rural, paso a nivel de cuya custodia se encargaba un ferroviario que vivía en una casita junto a la que se ha habilitado otra pequeña área de descanso ("La casilla"), en recuerdo de aquellos solitarios guardianes de las vías.

El siguiente tramo, tan pronto rodeado de olivos como de paisajes abiertos, se abre al valle del Guadalimar, que da la bienvenida al viajero con el paso, a tan solo 400 metros, del ferrocarril Madrid-Andalucía. Llegando al arroyo de la Fuente de la Higuera, tras el que se encuentra una balsa que riega los numerosos olivos de la zona, avanzamos ya por el tramo de la vía verde que poco antes se veía desde una altura de casi 100 metros. Y rebasado ya el kilómetro 5, y tras la última área de descanso, la vía continúa entre olivares hasta llegar al cruce con el camino de Los Arquillos, donde finaliza. El ferrocarril aún continuaba su camino poco más de un kilómetro, pero el paso superior fue derruido, impidiendo el acceso por el trazado original a la estación de Linares-Baeza.

Para llegar a ella, la alternativa es utilizar la pista rural que lleva hacia la carretera de Arquillos y que hay que tomar hacia la derecha. Una vez en la estación, el viajero podrá ver el viaducto de hormigón que se construyó para la línea Baeza-Utiel, que nunca fue utilizado. En ese punto comienza la que será una futura vía verde, la de Guadalimar, de 20 kilómetros de longitud. ■

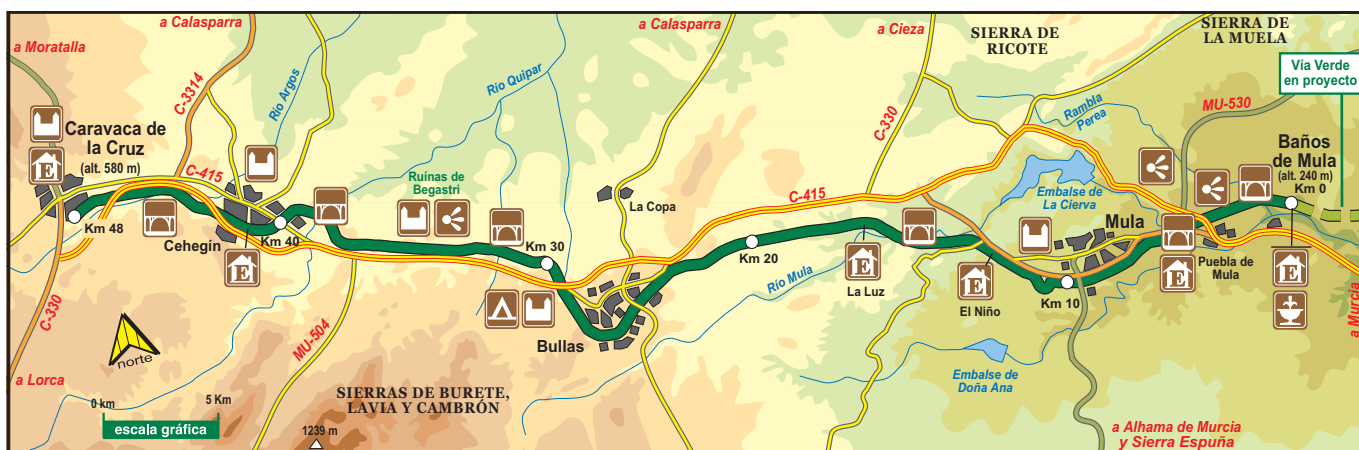
VÍA VERDE DEL NOROESTE



► La vía verde presenta un firme mixto, con asfalto y zahorra compactada. Derecha, uno de los viaductos del trazado.

Nacida con la voluntad de impulsar el desarrollo de las tierras altas del noroeste murciano, la línea férrea entre Murcia y Caravaca de la Cruz, con más de 80 kilómetros de longitud, estuvo en servicio durante seis décadas, entre 1933 y 1993, transportando pasajeros y mercancías. A finales de los 90 se rehabilitaron 48 kilómetros de la línea, y en 2011 los casi 30 kilómetros restantes, para convertir el viejo trazado del tren en la Vía Verde del Noroeste.

Por las tierras altas murcianas







► La vía verde presenta en su trazado cinco túneles acondicionados para el tránsito de caminantes y ciclistas.

El proyecto de aquella línea férrea fue aprobado por el Consejo de Ministros en 1925, año en el que comenzaron las obras, y en las que se utilizaron las más modernas técnicas de la ingeniería civil de la época para construir los numerosos viaductos, puentes y túneles de los que consta en trayecto. En 1931 finalizaron los trabajos coincidiendo con el comienzo de la II República, lo que retrasó la inauguración hasta el 29 de mayo de 1923.

En su trayecto, el tren se detenía en las estaciones de Espinardo, Ribera de Molina, Molina de Segura, Alguazas (donde la línea se unía a la de Cartagena-Madrid), Campos del Río, Albudeite, Baños y Puebla de Mula, Mula, paraje de “El Niño”, Bullas y Cehegín (estación de Caravaca de la Cruz).

Durante los primeros años

el servicio era escaso, pero poco a poco el número de trayectos fue aumentando y las locomotoras de carbón fueron transportando cada día a más pasajeros, sobre todo en el primer tren de la mañana, en cuyos vagones de madera viajaban más de 300 trabajadores de las fábricas de conservas de Molina de Segura, junto con las bicicletas apiladas de muchos de ellos, que a veces llegaban a ocupar más de dos vagones.

Casi treinta años después, la línea languidecía. En 1964, la locomotora de carbón fue sustituida por un ferrobús, cuyos motores de gasoil y su estructura eran más parecidos a los de un autobús. Pero este cambio solo duró hasta 1971, año en el que se dejó de prestar servicio de pasajeros, aunque se mantuvo un servicio de mercancías, cada vez más escaso, hasta el cierre definitivo de la línea en 1993.

Vía Verde

Cinco años más tarde, el tramo de la línea ferroviaria entre Baños de Mula y Caravaca de la Cruz, fue acondicionada para servir como Vía Verde a paseantes y ciclistas. Y más de diez años después, en 2011, se rehabilitaron los 30 kilómetros restantes entre Murcia y Baños de Mula. Impulsada por el Gobierno de Murcia y los ayuntamientos de la zona, esta Vía Verde está acondicionada con señalización, elementos de protección y el firme de asfalto y tierra compactada que facilitan el recorrido de sus 75,8 kilómetros de longitud.

A través de los valles de los ríos Segura y Mula, y de diversos parajes tan pronto yermos como fértiles, se pasa por nueve viaductos, que salvan el río Mula y numerosos arroyos, un puente metálico que salva el Segura, y seis túneles acondicionados que van

llevando al viajero por las luminosas localidades murcianas de Molina de Segura, Alguazas, Campos del Río, Albudeite, Baños de Mula, Mula, Bullas, Cehegín y Caravaca de la Cruz.

Murcia

El inicio de la vía verde se sitúa en el aparcamiento ubicado junto al centro social del Campus de la Universidad de Espinardo, a las afueras del centro neurálgico de Murcia. Transcurrido algo más de un kilómetro atravesando la urbanización de Agridulce, en el límite de Murcia y Molina de Segura, se encuentra el primer área de descanso a partir del que comienza un camino en ascenso que pasa junto a la población de Ribera de Molina. A partir de este punto, un iluminado túnel llevará al viajero a través del paraje de Cabezo del Aire, junto al río Segura que, con



► Los altos y esbeltos arcos de uno de los diez viaductos existentes en el trazado. Debajo, caminantes en uno de los tramos llanos de la vía verde.

una cuenca de casi 19.000 km², pinta de verde este pequeño tramo del camino, frente a los yermos parajes de los próximos 40 kilómetros.

Terminado el camino ascendente, que ahora ayudará a los ciclistas a recorrer un tramo sin apenas pedalear, se pasa por amarillentas y terrosas colinas, y por las huertas que llevan hacia la localidad de Molina de Segura, en el kilómetro 7. Perteneciente a la comarca de la Vega Media del Segura, en esta población se pasará junto a la iglesia parroquial de la que se distingue su airosa cúpula, y frente a “La Dama”, obra del escultor Manolo Valdés, hasta llegar a la antigua estación.

Vega del Mula

Junto al apeadero que hoy ocupa Cruz Roja, el viajero podrá reposar en el área de descanso para continuar el si-

guiente tramo de tres kilómetros, en el que se pasará por la denominada Huerta de Murcia salpicada por casas familiares y por un puente que salva, por última vez, el río Segura, que desaparecerá a espaldas del viajero.

De paso por Alguazas, población en la que sus primeros asentamientos datan de la Edad del Bronce, el viajero

recorrerá su casco urbano junto a las bajas y blancas casas que le guían hasta retomar de nuevo la antigua vía ferroviaria.

El siguiente tramo, hasta Baños de Mula, será uno de los más áridos de la Vía Verde, donde se transitará junto a barrancos y terrenos desérticos que forman ondas propias de las badlands - parajes

áridos y erosionados por el agua y el viento-. Estas formaciones se encontrarán entre la estación de Los Rodeos y las localidades de Campos del Río y Albudeite.

Por Campos del Río, la siguiente localidad por la que transita la Vía Verde, se pasará junto a sus pequeñas calles en las que se localiza un albergue donde se puede hacer noche junto a la vega del río Mula.

El siguiente paseo, hasta Baños de Mula, discurre por Albudeite, situada junto a varios barrancos -como el de Moroy-, y se atravesarán los parajes de la Muela de Albudeite y la rambla de Perea, donde abundan curiosas formaciones geológicas hechas por depósitos aluviales.

Aguas termales

Pasado este tramo se llega a Baños de Mula, un pequeño pueblo murciano donde





► La vía verde acogerá en este año jubilar a miles de fieles en peregrinación hacia la ciudad santa de Caravaca de la Cruz.

las aguas termales de su manantial, que surgen a 37º, proponen al visitante una parada en su balneario antes de continuar el camino hasta llegar a Caravaca de la Cruz.

A 200 metros del señalizado apeadero de esta localidad, se pasa por el viaducto que supera la rambla Perea a lo largo de 200 metros, y que conduce al viajero a un paso a nivel en el que habrá que cruzar la autovía C 415.

Tras este cruce aparece la antigua estación de La Puebla de Mula a través de un asfaltado y llano camino rodeado de yermos terrenos. Junto a esta estación, recuperada durante un tiempo como puesto de la Cruz Roja, se levanta, al otro lado de las vías, una solitaria industria conservera.

Continuando el camino que sigue paralelo al río Mula, la vegetación resurge poco a poco: matorrales y flores silvestres alimentadas por el río que unos metros más adelante habrá que superar a través de un gran viaducto. Es el segundo



de la Vía Verde y está formado por seis arcos de medio punto hechos de mampostería.

Poco después de esta infraestructura, en el kilómetro 5, la autovía utiliza una parte de la antigua línea ferroviaria, por lo que existe un obligado desvío desde el que se puede acceder a la cercana localidad de Mula, ya que la vía no pasa a través de este pueblo que guarda numerosos yacimientos arqueológicos. El desvío, a su vez, cuenta con varios cruces que habrá que superar durante más de dos kilómetros, a partir de donde el camino devuelve al viajero al trazado original del ferrocarril.

Santuario de El Niño

A partir de este tramo, la vía comienza un escarpado camino ascendente donde el viajero zigzagueará hasta llegar a la pequeña aldea de El Niño de Mula, conocida por su santuario, considerado el centro de peregrinación más visitado de la cuenca del río

Mula y donde cada año se celebra el día de El Niño.

Después de este salto a la tradición, la Vía Verde adentrará al viajero en diferentes túneles con longitudes que alcanzan hasta 200 metros. Tras sobrepasar los dos primeros, el paisaje árido va transformándose con la aparición de arboladas laderas de pinos carrascos, olivos y árboles frutales que dan sombra a pequeños matorrales.

Habrà que atavesar dos túneles más, de 100 y 200 metros de longitud, para llegar al siguiente apeadero, el de La Luz, tras el que se abre otro gran viaducto que descansa bajo ocho majestuosos arcos que salvan de nuevo el río Mula. Este imponente viaducto lleva al paseante al punto más alto del camino, en la localidad de Bullas. A 630 metros de altitud se encuentra este pueblo volcado en el cultivo de la vid y la elaboración de vino en sus más de 200 bodegas construidas entre el siglo XVII y XIX, y que se encuentran repartidas por todo el municipio.

La vía vuelve a desplazarse por la ocupación de la carretera en la línea ferroviaria, pero así el viajero podrá visitar su museo del vino, hacer un breve recorrido por su tradicional ruta enológica, o descansar en algunos de sus parajes naturales, como el salto del Usero, donde existe la posibilidad de darse un baño.

Desde esta variante de la vía ferroviaria original, a través de una pista de tierra, el paseante descenderá suavemente hacia la vaguada del arroyo de Los Muletos. Y pasado éste, una pista asfaltada de 700 metros desembocará de nuevo en el trazado del ferrocarril.

El paisaje, que hasta ahora monocolor y sin abundante vegetación, se llena de verdes pinares. El viajero atravesará el viaducto que salva el arroyo Burete, y durante



► La vía verde acogerá en este año jubilar a miles de fieles en peregrinación hacia la ciudad santa de Caravaca de la Cruz.

tres kilómetros más atravesará magníficos paisajes boscosos hasta llegar a las ruinas de lo que fue la ciudad visigoda de Begastri, capital de la Deitania, que funcionó como sede episcopal hasta el siglo VIII.

Tras este hallazgo, se encuentra otro viaducto que pasa sobre el arroyo Quípar, realizado en sillería de caliza y sillería. Tras éste, la carretera C 415 vuelve a cruzarse en el camino que anuncia la llegada de la localidad de Cehégín. Cerca se encuentra la antigua estación, desde donde el viajero puede acercarse al centro de la localidad de

Cehégín para descubrir rincones con encanto entre sus calles, plazas y soportales.

Caravaca de la Cruz

Al salir de este entramado urbano, se pasa por el último túnel de la Vía Verde que precede al último y más esbelto viaducto de todo el recorrido y que atraviesa el río Argos desde sus 18 metros de altura. El resto del camino surge apacible entre praderas que llegan hasta el final del recorrido: Caravaca de la Cruz. El viajero accede a esta localidad por la arboleda que la precede, lugar donde

se puede elegir entre seguir hacia el centro urbano para visitar sus numerosas iglesias y ermitas o llegar hasta el final de la Vía Verde situada en la antigua estación.

Una vez en la estación, donde aún se encuentra la estructura de hormigón de los depósitos de agua, se puede elegir nuevamente entre dos caminos: el que lleva al paraje natural de las fuentes del Marqués, junto a la Sierra de los Siete Peñones y que incluye un Centro de Interpretación de la Naturaleza o el camino que lleva al conjunto histórico artístico del Real Alcázar Santuario de la Vera Cruz. ■

Un camino entre olivares



A finales del siglo XIX, el delicioso producto de los extensos olivares de Jaén tuvo salida por vía ferroviaria hacia los puertos de Málaga y Algeciras a través del llamado Tren del Aceite, que circuló entre Linares y Puente Genil desde finales del siglo XIX y hasta bien entrado el siglo XX. Aunque conocido así popularmente, aquel tren no solo transportó en grandes cisternas el preciado líquido, sino que también distribuyó al sureste peninsular los minerales que se extraían de los yacimientos mineros de Linares y la variada producción agrícola de la campiña jienense.



► La vía verde se desarrolla por parajes de la campiña jienense y el entorno de las sierras Béticas.

Fue el 30 de abril de 1875, cuando Jorge Loring Oyarzábal —más tarde marqués de Loring—, rubricó el proyecto de construcción de aquella línea de 120 kilómetros de longitud, que enlazaba en Puente Genil con las vías que transcurrían por Córdoba hacia el sur de An-

dalucía. En el enunciado del proyecto, a modo de justificación del mismo, se podía leer: “(...) ligadas ya entre sí las ciudades más importantes de Andalucía por medio del ferrocarril, quedan aún comarcas enteras donde existen manantiales inagotables de riqueza que, sin embargo alejadas de las vías, sienten en-

torpecido su comercio por los tardíos y defectuosos medios de transporte”.

Con vocación de paliar aquella deficiencia, nació el proyecto de la nueva línea férrea que partía de Linares y pasaba por Jaén, Torredelcampo, Torredonjimeno, Martos, Vado-Jaén y Alcaudete. El tramo entre Puente Genil y Campo Real era compartido con la línea de Córdoba a Málaga.

Discípulos de Eiffel

Con un coste inicial de algo más de treinta y dos millones de pesetas, la obra fue ejecutada por la recién crea-

da Compañía de Ferrocarriles Andaluces. El proyecto de sus nueve viaductos y pontones metálicos fue encargado a los ingenieros franceses Daydé y Pille, discípulos de Eiffel, que con sus modernos diseños hicieron del tramo ferroviario un testimonio impagable de la ingeniería más puntera de la época.

Todos ellos tienen una longitud considerable, como los que salvan airosamente el río Víboras, con 224 metros de longitud, o el arroyo Salado, con 208 metros. Les siguen los que atraviesan el río Guadajoz (199 metros), el arroyo Higueral (133 metros), la Piedra del Águila (104 metros),



► La Vía Verde del Aceite, que recupera el viejo trazado ferroviario Jaén-Campo Real, se puso en marcha en el año 2001.

el arroyo del Desjarradero (83 metros), la Arroyada (82 metros) y los arroyos del Chaparral y de Esponela (70 metros cada uno). A estas infraestructuras hay que añadir dos túneles que calan las pétreas paredes de las sierras.

Veintidós años después del comienzo del proyecto, y tras haber ejecutado las obras por tramos, el 22 de enero de 1893, el ingeniero jefe de la compañía envió sendos mensajes a los gobernadores de Córdoba y Jaén para notificarles la “apertura para su explotación de la totalidad del camino de hierro de Puente Genil a Linares”.

La línea tuvo una gran actividad hasta los primeros años del siglo XX. Pero las dificultades económicas de la compañía ferroviaria hicieron que en 1936 el Estado interviniera la línea, que durante la Guerra Civil sirvió de alternativa al ferrocarril entre Espeluy y Sevilla, bombardeado durante la contienda.

EL 2 de julio de 1969, acentuado su declive, Renfe realizó un estudio en el que planteaba el cierre del servicio de viajeros, la suspensión del servicio de mercancías y el desmantelamiento del recorrido entre Torredonjimeno y Campo Real, de forma que funcio-

nó en precario hasta 1985, año en que fue desmantelado todo el tramo.

Una década después, la Diputación Provincial de Jaén puso en marcha como Vía Verde el proyecto de recuperación del trazado desmantelado, que fue inaugurada en el año 2001.

Vía verde

La Vía Verde del Aceite, con sus 55 kilómetros de longitud, da continuidad a la Vía Verde de la Subbética dentro de la provincia de Jaén, componiendo así entre las dos la práctica totalidad del antiguo Tren del Aceite. Arranca la





Arriba, uno de los viaductos metálicos del trazado, construido por discípulos de Eiffel. Debajo, un grupo de ciclistas pasa junto a una de las estaciones del recorrido.

primera desde la ciudad de Jaén y discurre a través de los hermosos paisajes de la campiña jienense y el entorno de las sierras Béticas; pasa por Torredelcampo, Torredonjimeno, Martos y las estaciones de Vado-Jaén y llega hasta Alcaudete y la reserva natural de la Laguna Honda,

En los 55 kilómetros de la vía verde se construyeron nueve viaductos y pontones metálicos y dos túneles

extenso humedal situado en el paraje de Tumbalagraja, junto a la provincia de Córdoba. Naturaleza casi virgen custodiada por el siempre interesante legado del tren: arquitectura ferroviaria de estaciones, casas de pasos a nivel y singulares viaductos. Y a ambos lados, la presencia aquí y allá de cortijos y almazaras.

La vía arranca de Jaén, en la calle de la Fuente del Alamillo, y acompaña en paralelo durante un kilómetro y medio a la línea férrea en activo con dirección a Espeluy, momento en que el camino comienza a bordear en suave ascenso la sierra de la Grana, a cuyos pies se extiende la ciudad de Jaén.

La Ruta Arqueológica de los Torreones se encuentra en el tramo que conduce a la estación de Torredelcampo, primera de la ruta. Se puede observar el conjunto, formado por siete fortificaciones medievales entre torres, castillos





► Una infinita cobertura de verdes olivares acompaña a paseantes y ciclistas a lo largo de la vía verde.

rurales y atalayas, diseminadas estratégicamente en aquellos campos.

En el kilómetro 11 se sitúa la estación de Torredelcampo, que se deja atrás a través del túnel del Caballico, con 333 metros iluminados y que desemboca muy cerca del puente de la Piedra del Águila, sobre el arroyo asomado a los extensos olivares del entorno. No muy lejos de éste – en el kilómetro 15,6 –, y antes de llegar a la estación de Torredonjimeno, aparece el segundo y último túnel de la ruta, con 120 metros de longitud, que sitúa al viajero muy cerca de los terrenos donde estuvo la vieja estación, hoy desaparecida.

Ríos y viaductos

El siguiente hito es Martos, hermoso pueblo blanco recostado en la ladera que asciende hasta la peña que le da nombre y situado en medio de inmensos olivares de picual o marteña. Dejando atrás el pueblo, entre cuyo caserío aún asoman torres medievales y restos de murallas, la vía verde alcanza su punto más alto, pues el resto del cami-

no, a partir de ahí, continúa siempre en suave descenso hasta el final.

Dejando atrás algunos kilómetros de ondulantes lomas tapizadas de olivares, el viajero se encuentra, mediada la ruta, con el valle moldeado por las pacientes aguas del río Salado, hijo del Genil. Ese profundo tajo en el terreno es salvado por una de las infraestructuras más llamativas de la ruta: un impresionante viaducto de 208 metros de longitud sostenido por dos esbeltos pilares de sillería.

Los terrenos quebrados que

continúan a partir de este punto, hacia el kilómetro 34 de la vía verde, vuelven a ser al poco sorteados por otro viaducto que cruza el arroyo del Higueral. Tras él, a poco más de tres kilómetros, la vieja y solitaria estación de Vado-Jaén, alejada de los núcleos urbanos del entorno, sirvió para facilitar el cruce de trenes.

Al poco espera el valle del Víboras, donde la vía verde se topa con el caudaloso río en el kilómetro 42. No importa: el viaducto más largo del recorrido atraviesa sus

aguas con sus 224 metros de longitud, volando junto al cercano y más modesto puente medieval que también tuvo la tarea de franquear el río.

Ya queda poco para llegar a Alcaudete, donde acaba la vía. Pero antes hay que cruzar otros dos viaductos que salvan los arroyos del Chapparral y de la Esponela. Los olivares se difuminan en las inmediaciones de la reserva natural de la Laguna Honda, donde el aire se refresca y menudea la vegetación palustre; eneas y juncos donde tienen su morada aves como la gallineta, la focha o el ánade real.

Los últimos dos viaductos de la vía verde están muy cerca: el que salva el arroyo del Desjarradero y que precede al del río Guadajoz, ambos impresionantes obras de ingeniería de los discípulos de Eiffel.

Pasado ese último gran ingenio de la llamada Edad del Hierro comienza ya la Vía Verde de la Subbética o Vía Verde del Aceite II, que se perderá enseguida por tierras cordobesas. ■







VÍA VERDE **DE LA** **SIERRA NORTE DE SEVILLA**

Hacia un mar de piedra

La existencia de un importante yacimiento de hierro en plena sierra norte sevillana llevó a la construcción de una línea de ferrocarril de 15 kilómetros de longitud que transportara el mineral extraído de las minas del Cerro del Hierro, situadas en el municipio de San Nicolás del Puerto, hasta la estación de Cazalla, perteneciente a la línea Sevilla-Mérida.



Paco Tortosa



► La estación de Cazalla-Constantina (debajo) es el punto de arranque de esta vía verde accesible para ciclistas y paseantes.

A pesar de lo recóndito del lugar, las minas ya fueron explotadas en la época de los romanos, momento del que se han hallado numerosos restos arqueológicos. Pero para agotar sus filones hay que llegar hasta el siglo XIX, cuando los derechos de su explotación recayeron sobre la Compañía de Minas y Fábrica de Hierro de El Pedroso, empresa que, al no poder afrontar la construcción de las infraestructuras necesarias para su explotación y transporte, arrendó en 1893 una gran parte de las minas a la compañía escocesa William Baird

Mining Co. Ltd., que financió la construcción de la vía ferroviaria en 1895.

Las viejas locomotoras de vapor serpenteaban desde entonces salvando las difíciles pendientes de un trayecto que discurre a través del insólito verdor del Parque Natural de la Sierra Norte de Sevilla, las plácidas dehesas de encinas, alcornoques y rebollos, y el bosque de ribera alimentado por el río Huéznar. El mineral extraído fue transportado en su mayoría hacia los altos hornos de Santander hasta 1970, cuando una circular informó al personal de la Red de Ferrocarriles Españoles de un cierre temporal del servicio que resultó ser definitivo, pues nunca más volvió a ponerse en funcionamiento, aunque los trabajos de extracción en las minas se prolongaron hasta 1985.

Las labores de extracción realizadas a cielo abierto, unidas a la acción de la lluvia, dejaron al descubierto una formación kárstica proveniente de antiguos fondos marinos, entre cuyos intersticios se encontraba el mine-





► Una vieja aguada y un estrecho túnel son elementos ferroviarios supervivientes del antiguo trazado del tren.

ral. La caprichosa morfología rocosa de la zona está integrada por pizarras, cuarcitas y calizas marmóreas que se pliegan sobre sí mismas formando valles colgados, agujas, cavidades, simas y travertinos atravesados por estrechas galerías y túneles excavados en la roca. El mágico e inquietante lugar, llamado Cerro del Hierro y declarado Monumento Natural, se sitúa a unos 800 metros de altitud al final de la Vía Verde de la Sierra Norte de Sevilla.



Vía verde

La línea ferroviaria que facilitaba el transporte de los pesados minerales hasta el puerto de Sevilla fue convertida en vía verde por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía en el año 2006. Esta ruta sevillana, que se desliza casi en su totalidad por feraces parajes naturales, cuenta con un túnel de 114 metros y tan sólo pasa por un pequeño pueblo, San Nicolás del Puerto, testigo de la actividad minera del Cerro del Hierro.

La vía verde comienza en la zona de Los Prados, a la que se llega desde la estación de Cazalla-Constantina a través de un estrecho camino de 4 kilómetros que sirve de conexión con las vías del ferrocarril en desuso que llegan hasta el Cerro del Hierro, y que serpentea siguiendo el caprichoso cauce del río Huéznar que acompañará a la vía hasta el kilómetro 10.

Durante estos cuatro primeros kilómetros, el caminante o ciclista se deslizará entre extensos pastos y dehesas mientras el murmullo del río le guía hasta el cortijo de Los Prados, que se encuentra tras atravesar el río por un puente practicable. En este punto se halla el entronque con la línea de Renfe que une Sevilla y Zafra, actualmente activa.



► *Ya sea a pie o en bici, pasear por esta vía verde es un placentero viaje entre dehesas y frondosos parajes. Debajo, túnel de Los Molinos y vista del Cerro del Hierro.*



El camino asfaltado facilita a los viajeros su recorrido, haciendo de él un placentero viaje entre dehesas y frondosos parajes que anuncian la llegada al Parque Natural de la Sierra Norte de Sevilla, donde el camino se adentrará durante un buen trecho. Sus 177.484 hectáreas de superficie abarcan una parte de Sierra Morena, dejando grandes pinceladas verdes sobre el seco paisaje sureño.

Siguiendo la ruta habrá que sortear un puente que salva la carretera que llega a San Nicolás del Puerto hacia el kilómetro 5, y que habrá que volver a cruzar de nuevo a poco más de 500 metros. Pasando este tramo, se accede a un antiguo puente reconstruido que permite cruzar el río, vigilado por los rumorosos árboles que bordean sus orillas.

Tras un agradable paseo en el que se pueden divisar águilas imperiales y buitres negros y leonados, o apreciar las huellas de ciervos y jabalíes, el camino obliga a endurecer el paso por el leve ascenso sobre el valle del Huéznar. En este solitario tramo, el viajero, inmerso en un



apabullante espacio natural, habrá de sortear las jaras que acechan la antigua vía ferroviaria.

Cascadas de Huéznar

En el kilómetro 10, tras atravesar el único túnel de la vía, el río va amainando y escapa de la vía verde llevándose con él un intrincado verdor y dejando paso a luminosas praderas. Desde este lugar se accede al Monumento Natural de las cascadas del Huéznar, donde las aguas suicidas se transforman en sonora espuma. El escandaloso torrente contiene grandes cantidades de carbonato de calcio proveniente del acuífero kárstico de Guadalcanal, que a su paso va cubriendo las paredes del cauce y provocando la disolución de la roca caliza. Para ver el nacimiento del río, afanoso por abrirse paso entre las praderas, habrá que recorrer dos kilómetros más pasando por San Nicolás del Puerto.

A un kilómetro de distancia se encuentra la única localidad por la que pasa la vía, San Nicolás del Puerto. En



▶ Restos de las Casas de los Ingleses, viviendas que albergaron a ingenieros y gestores de la mina en el siglo XIX.

quizá agradezca un poco de reposo, a la vez que se divisa el nacimiento del Huéznar discurriendo entre espacios imposibles.

Jardín pétreo

Dejando atrás el río, el paisaje mezcla bosques de dehesas con prados semidesnudos hasta el kilómetro 15,5, que coincide con el inicio del coto minero del Cerro del Hierro. Dentro de esta zona se respira el decadente encanto del antiguo caserío que albergó a los mineros y de las viejas residencias de estilo colonial británico, llamadas Casas de los Ingleses, donde vivían los ingenieros y gestores de la mina que llevaban a cabo la explotación del yacimiento en el siglo XIX.

Llegando al kilómetro 18,

Parque Natural de la Sierra Norte de Sevilla

- **Superficie:** 177.484 hectáreas
- **Municipios:** Alanís, Almadén de la Plata, Cazalla de la Sierra, Constantina, Guadalcanal, Las Navas de la Concepción, El Pedroso, La Puebla de los Infantes, El Real de la Jara y San Nicolás del Puerto.
- **Ríos:** Viar, Retortillo y Rivera de Huesna, todos ellos afluentes del Guadalquivir.
- **Vegetación:** encinas y alcornoques, quejigo y rebollo o roble melojo. Bosques de galería formados por alisos, fresnos, olmos, chopos, sauces, almeces y avellanos.
- **Fauna:** ciervo, jabalí, venado, conejo, perdiz, zorro, lince, jineta, turón, tejón, meloncillo, gato montés, nutria, águila imperial, buitre negro, mirlo acuático, cigüeña negra.
- **Valores geológicos:** las cascadas de la Rivera de Huesna, el Cerro del Hierro, enterramientos en dólmenes, las Cuevas de Santiago en Cazalla y la Cueva de los Covachos en Almadén de la Plata.

CENTROS DE VISITANTES

EL ROBLEDO

- **Teléfono:** 955 881 597
- **Dirección:** Ctra. Constantina-El Pedroso Km 1 (Constantina).
- **Servicios:** recepción e información y un jardín botánico donde se representan las comunidades de vegetación características de Sierra Morena.

CORTIJO EL BERROCAL

- **Teléfono:** 955 693 074
- **Dirección:** finca Las Navas-Berrocal (Almadén de la Plata).
- **Servicios:** recepción e información, área recreativa y tres senderos que atraviesan distintos escenarios de gran valor paisajístico y didáctico.



este pequeño pueblo de origen celta y de escasos 700 habitantes se puede admirar la iglesia mudéjar de San Sebastián, de finales del siglo XV, y el crucero de piedra sobre una columna corintia, del siglo XVI, que anuncia la entrada a la población.

Pasada la estación se encuentra un desvío –también es segundo acceso a la vía verde– que conduce a un área recreativa donde el viajero

que marca en final del recorrido, se abre por fin el insólito jardín pétreo del Cerro del Hierro, cuya singularidad permite que por allí encuentren refugio cigüeñas negras, búhos reales, cuervos, gorriones chillones, colirrojos o abejarucos, y prosperen infinidad de plantas aromáticas y otras adaptadas a la vida entre rocas, formando un islote de rica biodiversidad. ■



20 años



Por campos andaluces

La antigua línea férrea Valchillón-Marchena, que enlazó desde finales del siglo XIX hasta el último tercio del siglo XX ambas localidades a través de las campiñas cordobesa y sevillana, es parcialmente recorrida hoy por caminantes, ciclistas y jinetes tras la recuperación como vía verde de casi dos tercios de su trazado.



Los más de 90 kilómetros que recorría el ferrocarril denominado “Marchenilla”, que unieron durante más de 80 años Valchillón (Córdoba) y Marchena (Sevilla), han sido recuperados en gran parte como Vía Verde de la Campiña. La línea fue construida por la Compañía de Ferrocarriles Andaluces en 1885 para unir las dos localidades andaluzas atravesando las campiñas cordobesa y sevillana, una ruta alternativa dado que desde 1859 ya existía un ferrocarril de la Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA) que atravesaba el valle del Guadalquivir y unía Córdoba y Sevilla.

La línea Valchillón-Marchena fue integrada en Renfe en 1941, y muy pronto se vio que no podía competir con el trazado construido por MZA, que era más directo, rápido y sencillo para el transcurrir de los trenes.

Cuando entre 1965 y 1971 se cerraron más de 160 kilómetros de vías férreas, entre ellas se encontraba la de Valchillón-Marchena, desmantelada en 1970 y en desuso hasta que el Ayuntamiento de Écija compró los terrenos a Renfe en 1986, dos años después de que se declararan deficitarias 11 líneas ferroviarias andaluzas que sumaban más de 1.200 kilómetros.

Vía verde

Desde el año 2005, la antigua vía ferroviaria se ha ido recuperando por tramos como Vía Verde de la Campiña gracias a las inversiones del Ministerio de Medio Am-

► El firme de la vía verde es una mezcla de asfalto y tierra compactada.



biente. El primer tramo, realizado gracias al empeño de la Diputación de Córdoba y que recibe el nombre de Vía Verde de la Campiña I, discurre entre las localidades de Valchillón y La Carlota durante 28 kilómetros. A partir de aquí se inicia la Vía Verde de la Campiña II, con un trazado de 65 kilómetros entre La Carlota y Marchena de los que se han recuperado como vía verde los 30 kilómetros que discurren por el municipio sevillano de Écija. Quedan para el futuro los que restan hasta llegar a Marchena.

El inicio de la vía verde se encuentra en Valchillón, situada a siete kilómetros de Córdoba. Transcurre hasta llegar a La Carlota por el va-

lle del Guadalquivir durante un pequeño tramo, para adentrarse más adelante en la campiña cordobesa pasando por los cursos fluviales del Guadajoz, el Guadalmezán y la Marota, entre extensos campos de cereal.

Este primer tramo pasa junto a cuatro estaciones que, dispersas por toda la vía, marcan las pausas del viajero, ya que en los 28 kilómetros no se atraviesa por ninguna localidad; la más cercana es Guadalcazar, a dos kilómetros de la estación ubicada en el kilómetro 13 de la vía verde.

En bicicleta o caminando sobre un firme que mezcla asfalto y tierra compactada, se pasará por un túnel y cuatro puentes que salvan el río Gua-

▶ *Paisajes andaluces de campiña y pueblos encajados son uno de los grandes atractivos de la vía verde.*

dajoz y los arroyos del Temple, de la Torvisca y de la Marota. Estos cursos fluviales se rodean de bosques de ribera donde encuentran refugio garzas reales, perdices, cernícalos o aguilucho cenizos que sobrevuelan la campiña cordobesa.

Valle del Guadalquivir

A unos siete kilómetros de Córdoba, en el polígono de Amargacena de la pequeña localidad de Valchillón, arran-

ca la vía verde en una estación en desuso desde donde se divisan a lo lejos los ríos Guadalquivir y Guadajoz.

Caminando en dirección sur, el viajero encontrará un espigado silo de cereal tras el que notará poco a poco la presencia del río Guadajoz escondido entre matorrales y que podrá cruzar mediante un puente de hormigón y ladrillo. Este puente y todos los de la ruta son característicos por su sobriedad y por los materiales utilizados – hormigón y ladrillo –, que vinieron a sustituir, después de la Guerra Civil y debido a su deterioro, a los originales puentes de hierro.

Al otro lado, ya en el kilómetro 2,5, se encuentra la finca La Reina, un latifundio



▶ *Izquierda, mapa de la Vía Verde de la Campiña I. Derecha, uno de los puentes construidos a lo largo del trazado y ciclistas en marcha por la vía verde.*



bien explotado en plena vega del Guadalquivir. Desde esta finca, el camino se inclina levemente cuesta arriba, abandonando el valle del Guadalquivir y encontrándose a su paso trincheras y terraplenes que se encharcan en época de lluvias.

Pasando este pequeño tramo de curvas y cuestas, el viajero llegará al único túnel de la vía verde, llamado de Las Tablas y situado en el kilómetro 6. Este subterráneo de más de 300 metros de longitud también es llamado túnel de los champiñones porque en tiempos se utilizó para cultivar este hongo al amparo de su fresca oscuridad.

Un kilómetro más allá, y tras pasar por extensas pra-

deras preparadas para recibir el arado, se llega al apeadero de Las Tablas de Córdoba, un pequeño chamizo que desde que cesó su función de recibir y despedir viajeros, deja crecer en su interior plantas silvestres que llenan de espesura el vacío de la estancia.

Dejando atrás el abandonado apeadero, el camino sigue entre colinas y pequeñas cañadas que habrá que superar mediante los puentes reconstruidos de hasta tres arcos, el primero de los cuales, que salva el arroyo del Temple, tiene un peculiar pozo en sus columnas. Algunos de estos puentes no tienen barandilla, aunque existe un camino alternativo, a base de pistas apisonadas, que ofrece al

viajero la posibilidad de salvar el desnivel descendiendo por el barranco para evitar el vértigo.

Continuando el camino, otra vez envuelto por campos de cereales, el viajero podrá observar en la lejanía el castillo de Almodóvar del Campo, bajo el que pasa el AVE en su recorrido Madrid-Sevilla.

Estación de Guadalcázar

Siguiendo la ruta, ahora al cobijo de una hilera de esbeltos árboles, se pasa a través del cerro de la Cabaña, tras el que un puente que cruza el arroyo de la Torvisca anuncia la llegada a la estación de Guadalcázar, en el kilómetro 13. Alrededor de es-

ta estación se encuentra un área de descanso con un parque y un antiguo pozo. Desde el puente se podrá acceder al pequeño pueblo de Guadalcázar, situado a dos kilómetros y donde se levanta un castillo del que se conserva la herreriana torre mocha, que desde lejos avisa del antiguo esplendor de la villa. Hoy es el único testimonio que queda del palacio que mandó construir en 1616 el primer marqués de Guadalcázar y virrey de Nueva España, Diego Fernández de Córdoba.

Pasada la estación, hace su aparición el arroyo de la Marota y el puente que lo salva, tras el que los árboles se aprietan para formar grandes sombras que advierten de la llegada al parque de El Hecho, situado en el kilómetro 18. Al paso por el parque, en el que se puede descansar, el viajero hallará un pequeño embalse realizado a partir de un antiguo terraplén ferroviario a modo de dique que alberga las aguas del arroyo Escorial.

El apeadero de Las Pinedas, situado en el kilómetro 20 de la vía verde y a 300 metros del embalse, fue construido a un kilómetro de esta aldea cor-





dobesa y solo conserva unos pequeños poyetes de piedra. Este apartadero ha sido habilitado como un área recreativa situada en medio de un paisaje abierto al horizonte.

A continuación, tras el arroyo de Guadalmezán, hay que superar una sucesión de rectas rodeadas de campos de trigo y girasoles hasta llegar al kilómetro 26, donde se levanta la estación de La Carlota. Este apeadero, que solo conserva la casa del capataz y un pequeño almacén, está situado a algo más de 6 kilómetros de La Carlota y algo más cerca del pequeño pueblo de La Fuencubierta.

Siguiendo dos kilómetros más se encuentra el río Garabato, que marca la línea que separa Córdoba y Sevilla y a partir del cual comienza la Vía Verde de la Campiña II.

De La Carlota a Marchena

La Vía Verde de la Campiña II, apta para atravesarla a pie, en bicicleta o a caballo, discurre durante 30 kilómetros por el municipio sevillano de Écija, entre La Carlo-

La Vía Verde de la Campiña dispone en su trazado de paneles informativos sobre la flora y fauna que pueden divisarse en el trazado.

ta y Villanueva del Rey. A partir de esta localidad la línea ferroviaria continuaba durante 35 kilómetros más, aun sin acondicionar como vía verde, pasando por La Luisiana, Fuentes de Andalucía y, finalmente, Marchena.

La vía verde comienza en la estación de Navalagrulla y

recorre la campiña sevillana hasta llegar a la estación de Écija, desde donde se cruzarán los únicos dos puentes de este tramo, que salvan el río Genil.

Écija, la llamada ciudad de las torres por las once que surgen de entre los numerosos tejados ecijanos, atesora iglesias de estilo barroco que datan del siglo XVIII, y multitud de palacios –entre los que destaca el de Peñafior, declarado monumento histórico-artístico y construido en

torno al año 1700–, monasterios, casas-palacio, miradores, mosaicos, conventos y retablos callejeros.

Tras el obligado paseo por Écija, la vía verde emprende una sucesión de rectas que llevan hasta la pequeña localidad sevillana de Villanueva del Rey, donde termina el tramo acondicionado y se inician los 35 kilómetros de vía desmantelada hasta su destino final en Marchena. En este recorrido, cuando haya sido acondicionado, se podrán visitar los baños romanos de La Luisiana –localidad que debe su nombre a los hijos de Carlos III, Luis y Ana–, donde se encuentra la mayor piscina romana de la Península, que recogía las aguas medicinales de los abundantes arroyos de la zona, utilizadas por las clases altas romanas.

Finalmente, ya en la localidad de Marchena, destino final de la vía verde, es de visita obligada su muralla con sus tres puertas de acceso, construida durante el dominio musulmán y que abraza el antiguo barrio medieval de San Juan. ■





▶ *La vía verde, con una estación en el municipio minero de Serón, discurre por valles poblados de olivos, almendros y naranjos.*



VÍA VERDE **DE ALMANZORA**

El tren del hierro



Los trenes de la línea ferroviaria que unían Andalucía con el Mediterráneo a lo largo de 161 kilómetros, entre Almedricos (Murcia) y Guadix (Granada), atravesaron durante un siglo, desde 1885 a 1985, la sierra de los Filabres en la provincia de Almería, transportando mineral de los ricos yacimientos del alto Almanzora.

El mineral de hierro se extraía en las minas de las comarcas de Bacares y Serón, situadas en la sierra de Filabres, y era transportado a través de cables aéreos hasta los cargaderos ubicados en

las estaciones de Serón, Los Canos y Tíjola para llegar desde allí hasta la localidad murciana de Águilas, desde donde la mercancía se distribuía a diversos destinos nacionales y extranjeros.

Ya desde 1864 se barajó la posibilidad de construir la línea férrea Almedricos-Guadix, que fue finalmente concedida en el año 1885 a The Great Southern of Spain Railway. Esta compañía construyó primero dos tramos: de Águilas a Almedricos y de Lorca a Almedricos. La línea, que llegaría hasta Gra-



► Edificio de la estación de Serón, hoy convertida en restaurante.



nada, se inauguró luego tramo a tramo: Almendricos-Huércal Overa, Huércal Overa-Zurgena, Zurgena-Arboleas-Almanzora y finalmente, en 1894, el tramo Almanzora-Baza.

El último tramo, Baza-Guadix, fue sin embargo concluido por otra compañía inglesa, The Granada Railway, a la que The Great Southern of Spain Railway cedió todos sus derechos. Pronto fue a parar a manos de una tercera compañía, Carde y Escoriaza, de Zaragoza, que en 1907 lo puso en servicio, completando así los 161 kilómetros de vía ferroviaria. En el año 1941 Renfe asumiría la explotación.

La abundancia de mineral mantuvo una importante actividad en la línea hasta la década de los sesenta. Luego, el paulatino cierre de pozos desembocó en una irreversible etapa de decadencia; se tornó cada vez más deficitaria su explotación y finalmente fue clausurada el 1 de enero de 1985.

Vía Verde

La Vía Verde del Almanzora, que ha rescatado un tramo de aquel ferrocarril, discurre en el municipio almeriense de Serón, a lo largo de 11,8 kilómetros situados entre el cargadero de Los Canos y el puente que salva el río Ramil. Acondicionada de 2007 a 2009 por el Ministerio de Medio Ambiente, es uno de los dos tramos convertidos en vía verde. Otro

pequeño tramo también recuperado es el de Olula del Río, situado en la localidad que le da nombre, en Almería, y que fue acondicionado en 2004 por la Junta de Andalucía para convertirlo en un paseo urbano de 1,6 kilómetros.

Actualmente existen proyectos para convertir en vías verdes los tramos de la línea a su paso por Baza, Guadix y otros municipios de Gra-

nada, con el objetivo de recuperar en sucesivas fases los 161 kilómetros que comunicaban la costa mediterránea y Andalucía Oriental.

La Vía Verde del Almanzora discurre a través de la mencionada sierra de los Filabres, a lo largo de valles poblados de olivos, almendros y naranjos, junto a las verdes riberas de los ríos Almanzora y Ramil. Desde la falda norte de la sierra, cuyas mayores alturas superan los 2.000 metros en algunos puntos, aún se pueden ver las huellas de la intensa actividad minera del pasado.

El municipio de Serón, cuyo término atraviesa en su casi totalidad esta hermosa vía verde, vio alzarse desde 1900 sus hoy típicos barrios mineros destinados a acoger a los trabajadores dedicados la extracción del hierro, hasta el cierre de las minas en 1968. De ellos, el más pujante fue el barrio de Las Menas, que se convirtió en un laborioso centro industrial y de servi-



► La vía verde discurre a través de la sierra de los Filabres.



cios de toda la región.

El camino se inicia en el viejo e imponente cargadero de Los Canos, uno de los enclaves más representativos de lo que fue la actividad minera almeriense. Allí se embarcaba en su gran depósito superior, con capacidad para 40.000 toneladas, el mineral procedente del cable aéreo de la compañía Cabarga San Miguel. Debajo de este depósito, las vagonetas esperaban a ser cargadas en las dos galerías paralelas construidas para facilitar el trasvase.

Siguiendo el camino, el viajero o ciclista cruzará un primer puente metálico que da inicio a la fértil vega del Almanzora, enclavada entre la sierra de los Filabres y la sierra de Lúcar. Desde allí es posible otear ya el pueblo de Serón, acomodado entre las colinas. Este pueblo, que en la lejanía deja ver su castillo de origen nazarí y la torre mudéjar de su iglesia erguidos entre diminutas casas blancas, se encuentra a po-

co más un kilómetro de la vía verde, por lo que el desvío para visitar sus interesantes vestigios árabes es obligado.

Discurriendo siempre en paralelo al curso del Almanzora surgirá a la vista otro de los restos que dejó el paso de las compañías mineras, La Zalea, una de las viejas casas señoriales pertenecientes a los ingenieros y capataces de la empresa. Más adelante y dejando atrás la barriada de

Los Zoilos, el camino alterna las zonas arboladas y los prados, y se encuentra con otro puente metálico que salva el barranco de la Jauca antes de adentrarse en la estación de Serón.

Vestigios mineros

En esta estación, convertida junto con el antiguo cochero de locomotoras en restaurante, se situaba otro testigo de la actividad mine-

ra: el cargadero de Los Zoilos, donde confluían dos cables aéreos por los que descendían las vagonetas cargadas con el mineral. También junto a la estación se encuentra una antigua báscula de hierro forjado, de 1889, que pesaba los vagones que transportaban los minerales obtenidos.

Camino adelante, el río Almanzora se ciñe al talud situado en la parte derecha de la vía para abrirse paso entre las rocas, cada vez más ancho y caudaloso. Vigilan su paso los valles de la sierra, que conserva un verdor impensado en esas latitudes sureñas. Cerca del río prosperan los olivos, almendros, granados, cerezos e higueras, y siguiendo la ruta, el viajero oteará entre el verde mar de frutales el blanco resplandor de los cortijos dispersos por la vega.

Hacia el kilómetro 7 de la vía, el río de la Herrería irrumpe desde un cañón de rojizas paredes que hacen in-



Vista desde la vía verde del blanco pueblo de Serón, situado en un alto.



► El trazado de la Vía Verde del Almanzora permite a paseantes y ciclistas admirar algunas estructuras de la vieja línea férrea aún en pie, como este paso superior.

visible por completo el Almanzora. Pero el río Ramil no tarda en reaparecer y sus cantarinas aguas acompañarán ya al viajero durante el resto de la vía verde. En su ribera se levanta la barriada de Fuencaliente, rodeada de fértiles huertas y tupidas alaguarbarriada se encuentra

una pequeña ermita y junto a ella dos manantiales, el de Fuenteperica y el Aljibe, cuyas aguas termales fluyen a 26 grados centígrados.

El tramo de vía que sigue a estos templados manantiales se adentra por sinuosos barrancos de altas paredes, mientras que al pie de la pen-

diente contraria siguen fluyendo plácidamente las aguas del Ramil.

Vistas a la sierra

Pasado el kilómetro 8, el viajero llega al único mirador de la vía verde. Se da vista desde él a una larga su-

cesión de trincheras fruto de la erosión. Y, en medio de tan inhóspito paisaje, sobrevolando su aridez, se podrá contemplar también la bulliciosa actividad de las nutridas colonias de aves rapaces que han encontrado acomodo entre las ruinas que rodean al cargadero del Tesorero.

Tras el mirador, el camino se abalanza de nuevo hacia el verdor de la vega del Ramil. Cerca, unos aerogeneradores atrapan la energía eólica con sus aspas gigantescas y, encumbrado en lo más alto de la sierra de los Filabres, se divisan también las esféricas siluetas del observatorio astronómico de Calar Alto, cercano al municipio de Bacaes. Pronto, la vía verde anuncia su fin, en la vecindad del caserío del Ramil Alto, al que se llega tras atravesar un último puente metálico que salva las mansas aguas del río. ■

Barrio minero de Las Menas

La importante explotación minera que tuvo lugar en el municipio de Serón dejó numerosos restos de lo que fue su enorme actividad hasta el año 1968.

La barriada del poblado minero de Las Menas, cuyas primeras viviendas se remontan a 1887, tomó pronto empaques de gran ciudad. Además de las oficinas de la compañía, se levantaron un hospital, varios talleres, la ermita de Santa Bárbara, escuelas, cine e incluso una plaza de toros. Aquellas construcciones, habitadas o utilizadas por los 2.000 mineros que trabajaban en las explotaciones, convirtieron al poblado minero en un próspero emporio comercial y de servicios.

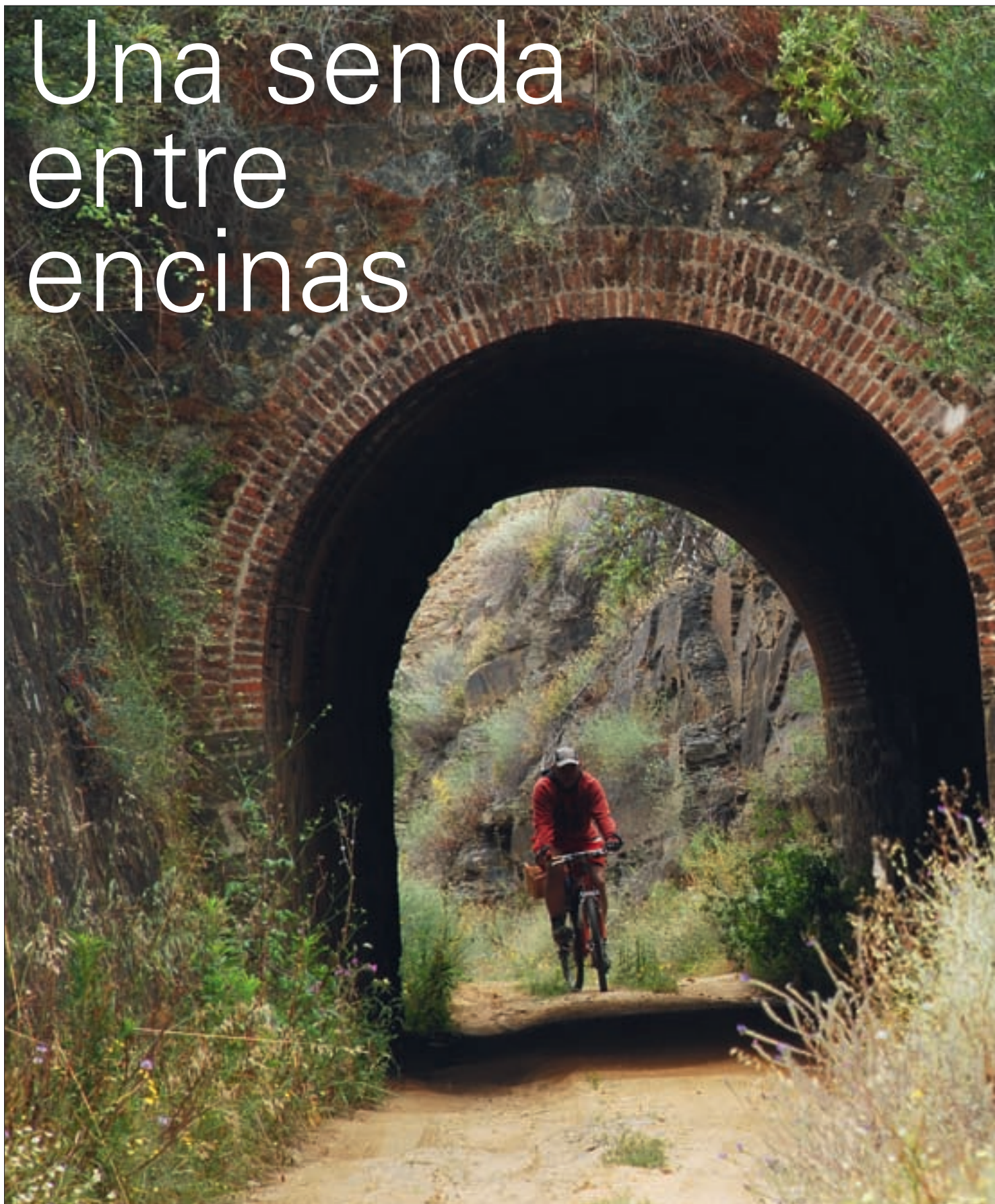
Abandonado paulatinamente a raíz del cierre de las minas, muchas de aquellas edificaciones que dieron al barrio del Serón un peculiar

cosmopolitismo arquitectónico, apreciable en las casas señoriales levantadas para acoger a los directivos e ingenieros holandeses, belgas e ingleses, comenzaron también a sufrir un lamentable proceso de ruina.

Para evitarlo, la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía ha iniciado su recuperación y tiene proyectado crear un complejo multifuncional destinado a impulsar el desarrollo de los pueblos almerienses de la comarca. Se han recuperado ya diversos edificios y está en marcha la restauración de la antigua casa del director para convertirla en un centro de interpretación geominero. También se trabaja en el acondicionamiento de otro edificio que albergará un centro de interpretación de la historia natural y la biodiversidad de la sierra de Filabres.



Una senda entre encinas



► *Un ciclista solitario se adentra en el interior de uno de los cinco túneles que salpican el recorrido de la Vía Verde del Guadiana.*



El ferrocarril minero Puerto de la Laja-Las Herrerías sirvió durante los siglos XIX y XX para dar salida a los minerales de cobre y manganeso desde las minas onubenses hacia el exterior a través del río Guadiana. Algo más de la mitad de su sinuoso trazado de 32 kilómetros, clausurado por su falta de rentabilidad, ha sido acondicionado como vía verde desde 2001 para disfrute de caminantes y ciclistas.

En 1884, en la comarca onubense de El Andévalo, junto a la sierra de Aracena y la frontera portuguesa, fue descubierto uno de los mayores yacimientos de cobre del momento. Se trataba de la mina Cabezas del Pasto, situada en el término municipal de Puebla de Guzmán. Nueve años después y a tan solo cuatro kilómetros del casco urbano de este pueblo, la misma compañía que explotaba aquella inmensa mina perforó el subsuelo de Las Herrerías en busca de nuevos yacimientos, hallando otro importante yacimiento de manganeso, cobre y piritas que inauguró el siglo XX ya a plena producción, aglutinan-

do a su alrededor nuevos asentamientos, como el poblado de Minas de Herrerías.

La abundancia de aquellos yacimientos en la comarca de El Andévalo impulsó la creación del llamado ferrocarril del Guadiana, una línea de cerca de 32 kilómetros que unía los principales yacimientos mineros con el puerto fluvial de La Laja, situado en la orilla izquierda del río Guadiana, en el municipio fronterizo de El Granado, desde donde se daba salida al mineral hacia Europa.

En 1887, la compañía inglesa The Bede Metal & Chemical, explotadora de los yacimientos entre 1880 y 1912, decidió efectuar el transporte de materiales, que se venía



► El cargadero fluvial sobre el río Guadiana, en el puerto de La Laja, se construyó aprovechando la pendiente natural de la ribera.

haciendo mediante carros tirados por mulas, por un ferrocarril. Su construcción no fue sencilla, ya que el trazado debía salvar un terreno escarpado y con importantes desniveles. Por eso, en una primera fase se construyó una vía férrea de 20 kilómetros uniendo la mina Cabezas de Pasto con El Sardón, y desde allí el mineral se transportaba por vía aérea mediante cables por los que se deslizaban las 110 vagonetas que salvaban la parte más accidentada del trazado férreo, a lo largo de 4.300 metros, hasta el embarcadero de La Laja. Aquellas vagonetas metálicas llegaron a transportar hasta 1920, año en que dejaron de operar, toda la producción de Cabezas del Pasto, las piritas de La Joya y los manganesos de las minas La Codiciada, La Isabel y El Toro.

La venta de la línea por par-

te de la compañía inglesa a los hermanos Sunheim, propietarios de numerosas concesiones mineras en la zona, incluyendo las importantes minas de

Herrerías, impulsó la prolongación del ferrocarril hasta Herrerías y la sustitución del cableado de El Sardón por vías férreas, lo que llegó a sumar

cerca de 32 kilómetros de trazado férreo en el año 1905.

Esa línea, de sinuoso y difícil trazado, era recorrida de sol a sol por 16 vagones de cuatro toneladas, dirigidos por un maquinista, un fogonero y dos guarda-frenos, y solo llevaron como pasajeros a los propios mineros que viajaban hasta el economato de la compañía para hacer la compra semanal. Disponía de dos estaciones intermedias, Los Santos y La Cañada de Sardón, para el cruce de los trenes, y salvaba cinco viaductos, entre ellos uno metálico de 30 metros de longitud hecho a base de viga de celosía, sobre la riera de la Viguera, y el puente del barranco del Lobo, de mampostería, con tres arcos y 65 metros de longitud.

Entre 1952 y 1956 las locomotoras de vapor ceden el paso a las diésel y la producción no dejó de aumentar. Pero en



► Túnel roqueño con emboquillado en ladrillo al principio del recorrido.



► *El trazado ferroviario incluyó la construcción de cinco viaductos, sobre los cuales ahora caminan o pedalean los usuarios de la vía verde.*

1965, un informe económico del Banco Mundial fue determinante para el cierre de la línea al argumentar que el transporte del mineral por carretera sería más rentable. Tras el cierre de la línea, los nuevos trenes diésel fueron vendidos y los demás desguazados, aunque la actividad minera continuó, con altibajos, hasta finales de 1980.

Vía verde

En el año 2001, 17 kilómetros del trazado ferroviario, entre el puerto de La Laja y el poblado minero de La Isabel, fueron acondicionados como vía verde por el Ministerio de Medio Ambiente. Este proyecto también fue llevado a cabo gracias a la iniciativa de la mancomunidad de municipios Beturia, que organiza, junto a los ayuntamientos de El Granada y El Almendro, la Jornada Me-

dioambiental y de Senderismo en la Vía Verde del Guadiana, que ya ha alcanzado su VIII edición.

El río que da nombre a la vía, el Guadiana, delimita también la frontera con Portugal. Sus aguas dan inicio a la vía verde a la altura del puerto de La Laja, desde donde se tiene también una magnífica vista de su cauce y de las numerosas especies vegetales y animales que acoge.

Ya en los depósitos de mineral del puerto de La Laja, al que se llega por carretera desde la localidad de El Granada, se inicia el recorrido en un entorno de monte bajo caracterizado por matorrales de zarzas, acebuches y jaras. Este corto tramo depara al caminante magníficas vistas al Guadiana, al antiguo cargadero de mineral y a Portugal, en la orilla opuesta.

El camino ofrece aquí al

paseante buenos miradores y merenderos, a la sombra amigable de las encinas, testigos de otra desaparición del río que cambia de rumbo para continuar por el llamado barranco del Infierno.

El camino, que comienza a ascender ligeramente, llega en el kilómetro 1 a un túnel roqueño y con emboquillado a base de ladrillo. Y tras él se cruza el puente que salva el arroyo del Infierno por la carretera HU 6400. Una vez al otro lado, el camino prosigue, lejos del arroyo, entre una prolongada trinchera de pizarra, desde donde se le podrá echar un última vista al caudaloso Guadiana.

Monte Granada

Tras rodear el cerro del Cabezo del Hombre, y dando vista al floreado y colorido barranco del Contrapeso y a

sus sotobosques de encinas y jaras a menudo visitadas por los ciervos, el paseante caminará hasta llegar al canal de Boca Chanza, en el kilómetro 4,8. Siempre en prolongado ascenso, tras atravesar un campo de aerogeneradores, se alcanza el kilómetro 6,5 de la vía verde. Aquí el trazado del ferrocarril se tornó muy sinuoso para superar el monte Granada, que se rodea por la cumbre de la Atalaya, entre olivos y almendros.

Hacia el kilómetro 8, la vía se encuentra con el arroyo Rochana y el barranco de igual nombre. Tras él espera una reconfortante área de descanso antes de afrontar, un kilómetro después el paso del viaducto del barranco del Lobo.

Después de un corto camino atrincherado, la senda atraviesa un terreno menos abrupto hasta la estación de El Sardón, coincidiendo con el



► *Puente sobre el barranco del Lobo, de 65 metros de longitud y tres arcos de medio punto. Debajo, vegetación junto a la vía verde.*

kilómetro 10,8 de la vía verde, desde donde se divisan a lo lejos los modernos molinos de viento que se contemplaban a los pies del monte Granada. En esta estación, rodeada por eucaliptos desordenados, se ha habilitado una apacible área de descanso.

Más adelante, un puente cruza el arroyo Rochana, tras el que el viajero podrá desviarse de la ruta por un estrecho camino de tierra que lleva, 600 metros arriba, hacia el poblado minero de El Sardón, donde se encuentran las antiguas edificaciones en ruinas que constatan la importancia del ferrocarril.

Hacia el kilómetro 11, otra trinchera de pizarra marca el inicio del descenso que llevará al viajero al final de la vía verde en el poblado de La Isabel. Durante los dos kilómetros siguientes, el sendero se rodea de arboledas, eucaliptos y, finalmente, de un espeso pinar, hasta que la vía llega a los denominados Llanos de las Hoyuelas, donde el pai-

Un conjunto protegido

Tanto el antiguo trazado ferroviario como sus instalaciones y núcleos urbanos asociados han recibido recientemente un importante reconocimiento por parte de la Junta de Andalucía, que ha acordado inscribir a este conjunto en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz, con la tipología de Lugar de Interés Industrial. El conjunto protegido, que ocupa una superficie de 24,8 hectáreas, es representativo del patrimonio industrial legado por compañías extranjeras en los siglos XIX y XX en la provincia de Huelva.

El trazado ferroviario protegido, hoy convertido en vía verde, está constituido por un tramo de 11,5 kilómetros entre La Laja y El Sardón, obra del ingeniero alemán Guillermo Rüdiger Zimmermann, que también participó en los trazados de Buitrón, Riotinto y Huelva-Zafra. Entre las estructuras que aún están en pie figuran los puentes del

barranco del Lobo y del paraje de la Fragua.

El decreto de protección también ampara al muelle-cargadero, construido en 1858 junto al Guadiana para dar salida al mineral. Sus instalaciones, que aprovechan la pendiente natural de la ribera, constan de una plataforma para la maquinaria, un espacio intermedio para acopio de material y el edificio de almacenaje. Junto al cargadero surgió en el último cuarto del XIX un asentamiento humano caracterizado por su singular organización en "cuarteladas", pequeñas viviendas mineras organizadas en una o dos plantas.

Por último, el reconocimiento de la Junta incluye también al poblado de La Cañada del Sardón, surgido a finales del XIX como asentamiento para el almacenaje y carga de mineral, con viviendas "cuarteladas", y que en 1912 se transformó en estación de ferrocarril.

saje se abre mostrando una extensa pradera.

A partir del kilómetro 14, el camino discurre por un barranco formado por el arroyo del Medio, hasta llegar a una pasarela metálica que lleva al paseante a la otra orilla, rodeada de jaras, brezo y coscoja, donde habitan conejos.

Saliendo del barranco, el caminante o ciclista pasará por otra pasarela metálica que salva el arroyo del Acebuche, precedida por rojizas y angostas trincheras que encajonan el camino que seguía el ferrocarril. Tras la pasarela, se abren coloridos prados hasta llegar al kilómetro 16, a partir del cual el trazado discurre entre dehesas plagadas del árbol omnipresente en toda la vía verde, la encina.

Habrà que superar un último tramo en ascenso para llegar al final, en el kilómetro 17, donde se encuentran las numerosas y blanquecinas casas que forman el antiguo poblado minero de La Isabel. ■



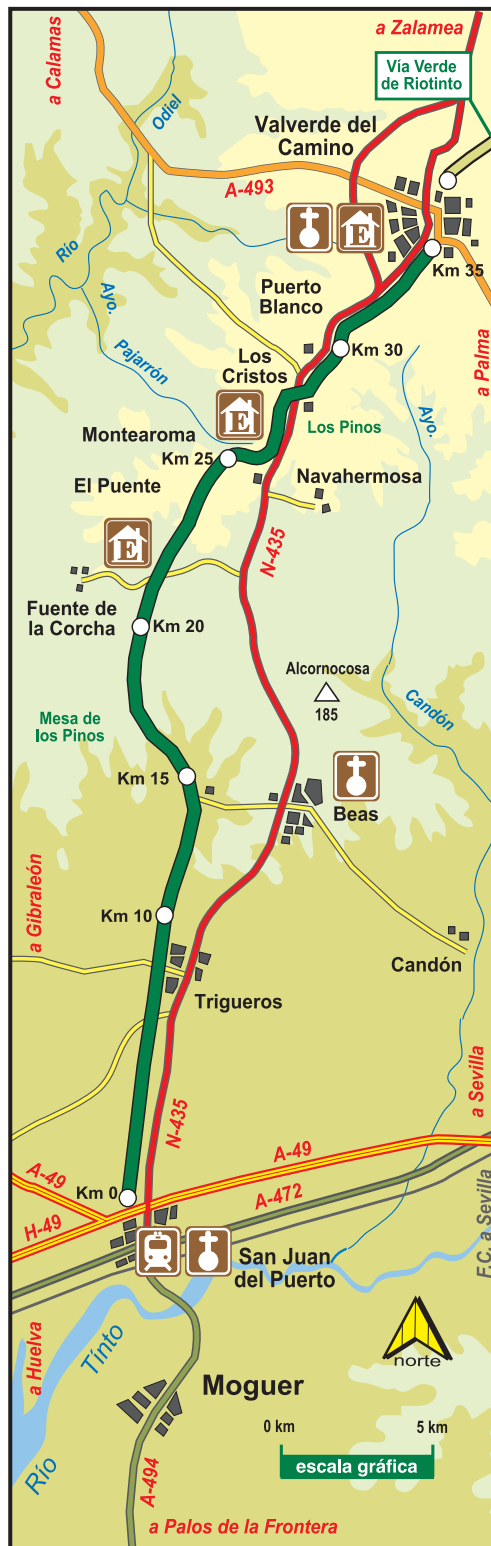
El ferrocarril del Tinto



Hubo un tiempo, a caballo de los siglos XIX y XX, en que las empresas británicas construyeron numerosas líneas férreas de vía estrecha para explotar las minas de hierro y cobre en la provincia de Huelva. Sobre el trazado de una de estas líneas, entre Buitrón y San Juan del Puerto, clausurada en 1969, se ha acondicionado la Vía Verde de los Molinos de Agua, que permite a caminantes y ciclistas compaginar el disfrute de la naturaleza con la evocación de aquella época pasada.



El viejo trazado ferroviario construido en los siglos XIX y XX se ha acondicionado como vía verde en el siglo XXI.



En el mapa de los ferrocarriles de la provincia de Huelva, durante los últimos años del siglo XIX y buena parte del XX, fue creciendo una tupida red de líneas promovidas por las em-

presas mineras que obtenían permisos de explotación para los ricos yacimientos de la provincia. Por aquellas vías férreas los trenes circulaban con destino a los puertos marítimos y fluviales del sur onubense, desde donde los carga-

mentos de metales, principalmente hierro y cobre, embarcaban rumbo a los mercados internacionales. Tantas eran las vías y tantos los ramales desplegados para alcanzar cada yacimiento, que Huelva llegó a ser, durante los primeros

y bonancibles años del siglo pasado, una de las zonas con mayor concentración de tráfico ferroviario del mundo.

El ferrocarril Buitrón-San Juan del Puerto, convertido en parte de su trazado en la Vía Verde de los Molinos de Agua,



fue el primero de los construidos en Huelva y el tercero entre los ferrocarriles nacionales de vía estrecha, después de los de Sama de Langreo-Gijón y Denia-Carcagente.

Su origen estuvo en la mina de hierro y cobre de Castillo de Buitrón, situada a siete kilómetros al norte de Valverde del Camino. La explotación de aquel enorme yacimiento adquirió su mayor auge tras el desembarco, en 1862, de la compañía inglesa The South Europe Mining Company Limited, que edificó junto a la mina almacenes, oficinas y viviendas para los trabajadores, introdujo maquinaria para mejorar la extracción del mineral y construyó un muelle a orillas del río Tinto, en San Juan del Puerto, para dar salida al mineral.

Durante los años en los que esta compañía explotó el yacimiento, el transporte de minerales se realizaba a base de mulas de carga que avanzaban en lentas e interminables rea-

tas desde la mina hasta la ría de San Juan. No es de extrañar que la escasa agilidad de este método de transporte llevara a la empresa a plantearse la necesidad de proyectar una línea férrea, en aquellas fechas el método más moderno y efectivo, que abaratara costes y aligerara la comercialización de los minerales.

Para construir la vía férrea

se creó una nueva sociedad, The Buitrón & Huelva Railway & Mineral Company Limited, que arrendó la explotación a la anterior entidad inglesa y consiguió la concesión del ferrocarril en 1867.

De proyecto a realidad

En la primavera de aquel mismo año arrancaron las

obras en San Juan del Puerto, con un costo de 3.747.825 pesetas. Tres años después, el 1 de septiembre de 1870 llegó el primer tren a la mina de Buitrón después de construir, en el último tramo, un túnel y el primer puente de hierro de la provincia de Huelva, que salvaba el arroyo de Los Aldeanos. En total, 48 kilómetros que fueron ampliándose con nuevos ramales, y por los que llegaron a circular 19 locomotoras.

En 1906, nuevamente otra compañía inglesa, The United Alkali Company Limited, creó una filial española, la Compañía Anónima de Buitrón, que compró diversas minas en la provincia de Huelva, y se hizo con la propiedad del ferrocarril Buitrón-San Juan del Puerto junto con todos sus ramales, que por aquellas fechas ya eran numerosos dada la frenética actividad minera desarrollada en las dos primeras décadas del siglo XX.

Años más tarde, la crisis fi-





nanciera de 1924 propició el cierre de gran número de minas, lo que provocó también que en 1932 la United Alkali traspasase la propiedad de los yacimientos a la Compañía del Ferrocarril de Buitrón. Diez años más tarde la línea revertiría al Estado, que se hizo cargo de su explotación hasta su clausura en 1969.

Vía Verde

En 2001, la Mancomunidad Campiña-Andévalo firmó un convenio con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha para elaborar un proyecto de acondicionamiento de la antigua línea de Buitrón para su uso público como vía verde.

La vía verde se extiende a lo largo de 36 kilómetros que pueden recorrerse a pie, en bicicleta o a caballo entre las localidades de San Juan del Puerto y Valverde del Camino, pasando por Trigueros y a 3 kilómetros de Beas.

La Vía Verde de los Molinos de Agua tiene su origen en San Juan del Puerto, junto a las rojizas aguas del río Tinto, desde donde sigue la huella del ferrocarril minero. Este pueblo, con aproximadamente 9.000 habitantes, tiene una situación estratégica excelente por su conexión por carretera con Sevilla, Extremadura y Portugal, y por

► *La vía verde, con firme mixto (asfalto y tierra compactada), discurre por la campiña, bosques de pinos, dehesas de alcornoques y repoblaciones de eucaliptos.*

su cercanía al río Tinto. Esto favoreció que se convirtiera en uno de los centros de mayor actividad comercial de la provincia. De hecho, ya



desde el siglo XVIII contaba con uno de los puertos fluviales más importantes del sur de España.

Pervive del viejo esplendor ferroviario la hermosa y peculiar estación de San Juan del Puerto, construida en estilo neomudéjar, al igual que muchas otras infraestructuras ferroviarias levantadas hacia finales del siglo XIX, como las estaciones de Toledo, Plaza de Armas en Sevilla, Aranjuez o Jerez de la Frontera, todas ellas aún en pie.

Desde esta estación el paseante caminará con dirección a la autovía A-49 (Sevilla-Huelva), atravesando la localidad de San Juan del Puerto, interesante por sus marismas y su histórico muelle del Tinto, magnífico reflejo de la importante actividad portuaria que allí se desarrolló.

Siempre en dirección norte, la vía verde atraviesa a continuación parajes llanos dedicados fundamentalmente al cultivo de cereal, hasta el ki-



► *La Vía Verde de los Molinos de Agua se extiende a lo largo de 36 kilómetros, que se pueden recorrer a pie, en bicicleta o a caballo.*

lómetro 9, donde se encuentra Trigueros, una pequeña población cercana a los cauces de los ríos Tinto y Odiel.

Muy cerca de esta localidad, en la finca “La Lobita”, se yergue, solitario, el Dolmen de Soto, un monumento megalítico datado en el año 2.500 a. C., en muy buen estado de conservación y uno de los más importantes de la Península.

Una vez atravesado el pueblo por sus serpenteantes y angostas calles blanqueadas, espera al viajero un descenso de 6 kilómetros a través de un entorno más frondoso, con dehesas de alcornoques, eucaliptos y pinos, sobrevolados por grajillas, cernícalos, abujillas y tórtolas.

Beas

Tras un suave y prolongado descenso aparece, en el kilómetro 15, la antigua estación de Beas, de la que no se conservan edificaciones. Esta localidad, perteneciente a la co-

marca de La Campiña, se encuentra a 3 kilómetros de la vía verde, desde donde se puede divisar, sobre una colina, la iglesia parroquial de San Bartolomé Apóstol, edificio gótico-mudéjar del siglo XVI.

Desde la estación se accede

al camino de Nicoba, a través del cual se llega al arroyo Renegoso, cuyo caudal sirvió a numerosos molinos de agua que dan nombre a la vía verde.

Desde aquí la ruta vuelve a toparse con paisajes de pinares y eucaliptos hasta el kiló-

metro 21, donde se alza el sobrio edificio de la estación de Pallares. Su referente se suma a un nuevo firme teñido de color verde, a veces protegido por trincheras, terreno por el que el viajero discurrirá en este último tramo.

Marcan esta última etapa la estación de El Cuervo, más tarde llamada estación de Los Pinos de Valverde, situada en el kilómetro 29, donde arranca otra línea ferroviaria que llegaba hasta las minas de Sotiel; y por último, la localidad de Valverde del Camino y su estación.

Las edificaciones ferroviarias de la estación de Valverde del Camino han sido conservadas y destinadas a otros usos. Así, el antiguo edificio de oficinas y de viajeros se ha convertido en conservatorio de música, mientras que el taller donde se reparaban todo tipo de artilugios ferroviarios se ha destinado a Feria de Muestras. ■

Museo Casa Dirección

Durante la segunda mitad del siglo XIX, el establecimiento de numerosas empresas inglesas que buscaban el cobre y la pirita de la provincia de Huelva dio lugar a la creación de núcleos residenciales con reminiscencias de la arquitectura colonial de ese país, como ocurre en Valverde del Camino, donde se construyeron varias edificaciones, entre las que destaca especialmente la Casa Dirección.

Construida en el año 1912 con cierto aire señorial y un

jardín donde perduran los pinos de Flandes y las palmeras, era el lugar de residencia del director de la Alkali United Company, empresa que compró los derechos mineros de la mina de Sotiel. Hoy se ha habilitado como Museo Etnográfico donde, a lo largo de varias salas, se han recreado las actividades más representativas de la localidad, desde la época inglesa hasta hoy. También cuenta con un pequeño anfiteatro al aire libre y un parque ferroviario en el jardín.



2.000 kilómetros de Vías Verdes repartidos en más de 100 itinerarios que discurren sobre antiguos trazados ferroviarios por toda España ... ¿Aún no las conoces?

- Visita www.viasverdes.com. Una dinámica web con cerca de **4 millones de paginas vistas/ año**, con detallada información de todas las vías verdes, visor cartográfico, excursiones organizadas, ...
- Noticias y novedades a través del **Boletín Info Vías Verdes**, mensual y gratuito. Ya lo reciben más de 24.000 suscriptores. ¡No te lo pierdas!
- Y mucho más : seminarios, documentación técnica, otras publicaciones, enlaces de interés, ...
- 90 Vías Verdes y sus alrededores descritas con todo detalle en 3 volúmenes de la **Guía de Vías Verdes** (ed. Anaya Touring)
- Únete y síguenos en **Facebook** (más de 9.000 amigos) y **Twitter** (1.800 seguidores)
- Magníficos videos en el canal **Vive la Vía** en **YouTube**, que registra casi **500.000 visitas**



¡ Vive la Vía !

VÍA VERDE **DE LA SIERRA**



El legado del tren



A la Vía Verde de la Sierra le cabe el honor de haber sido la primera acondicionada como tal en 1993. Su historia repite la de tantas otras vías verdes distribuidas por España: un trazado ferroviario proyectado en el primer cuarto del siglo XX, destinado a revitalizar la economía de la Sierra de Cádiz, del que finalmente solo se construyó una quinta parte, y que tuvo un uso efímero. Hoy, el antiguo trazado entre Puerto Serrano y Olvera, de 36 kilómetros, acoge una vía verde con numerosos túneles y viaductos que hablan de su difícil construcción en un entorno orográfico bello pero muy complejo.



Treinta y seis kilómetros jalonados por treinta túneles, cinco estaciones y cuatro viaductos separan Puerto Serrano de Olvera por la Vía Verde de la Sierra. Es la herencia del tren que apenas llegó a pasar. La proyectada línea de 199 kilómetros que pretendía unir Jerez de la Frontera con Almargen (Málaga), con la finalidad de impulsar la economía de la zona y unir las bases militares

de Cartagena y Cádiz, nunca llegó a terminarse.

Las obras comenzaron en 1926, durante la dictadura de Primo de Rivera. Durante los primeros años avanzaron a buen ritmo. En su construcción llegaron a trabajar más de 1.000 hombres provenientes de casi todos los pueblos de la provincia y también del cercano Portugal. De hecho, el tren circuló por los 21 kilómetros que separan Jerez de la Frontera de la azu-

El itinerario discurre por un paraje agreste en el que se han construido 30 túneles.



► El recorrido de la vía verde, de 36 kilómetros, se desarrolla entre Puerto Serrano y Olvera.

cada se desestimó definitivamente su finalización.

Aquel inacabado proyecto fue reconvertido en el año 1993 en la primera de las 102 vías verdes españolas, que hoy ya suman 2.000 kilómetros. El Programa de Vías Verdes es fruto de la colaboración de varias instituciones. Coordinado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, intervienen el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, Renfe, Adif, Feve, comunidades autónomas, diputaciones, ayuntamientos y colectivos ciudadanos. Vías que aprovechan las viejas infraestructuras ferroviarias, convertidas muchas veces en auténticos museos al aire libre, para promover el desarrollo rural, el turismo ecológico, la educación medioambiental y la movilidad sostenible. Y como tal marchamo de calidad, “Vía Verde” es una marca registrada por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles en 1994 cuyo uso está legalmente restringido a los itinerarios que discurren sobre antiguas infraestructuras ferroviarias.

Los treinta túneles construidos para salvar las múltiples formaciones rocosas de la Sierra de Cádiz suman en total 6,5 kilómetros, lo que muestra lo abrupto del terreno y las dificultades que hubo de sortear el proyecto ferroviario. A estas costosas infraestructuras, entre las que destaca el túnel que salva el cerro del Castillo, con 990 metros de longitud, se unen los cuatro esbeltos viaductos que suman 856 metros de longitud y que salvan las vueltas y revueltas de los ríos Guadalquivir, Guadalporcún y Guadamanil, que acompañan a la ruta en todo su recorrido.

Y entre medias, las viejas



carera del pueblo gaditano de Jédula, pero nunca fue más allá.

Se tendieron vías desde Jerez hasta Arcos de la Frontera, y el resto del recorrido

quedó marcado por un camino preparado a falta de instalar los tendidos ferroviarios. Pero el estallido de la Guerra Civil significó el final del proyecto y de las expectati-

vas que los habitantes de la zona habían puesto en él. Hasta mediados de los años 60 todavía quedaban esperanzas de que las obras se retomaran, pero en aquella dé-



Los usuarios recorren la Vía Verde de la Sierra a pie, en bicicleta o a caballo, siempre a través de un paisaje natural de gran belleza.

estaciones que aún mueven a la nostalgia, aunque sólo la de Navalagrulla permanece sin uso y en su estado original. Las de Puerto Serrano, Coripe y Olvera han sido rehabilitadas como hoteles-restaurante de carácter tradicional, mientras que la estación de Zaframagón acoge el centro de interpretación y observatorio de buitres. Completan el equipamiento los cuatro accesos a la vía, donde se han acondicionado aparcamientos, zonas de descanso, miradores y fuentes.

Naturaleza en estado puro

Del mantenimiento y gestión de la Vía Verde de la Sierra, que recibió en 2005 el premio a la mejor vía verde de Europa, concedido por la Asociación Europea de Vías Verdes, se encarga la Fundación Vía Verde de la Sierra, integrada por las diputaciones de Cádiz y Sevilla, y los ayuntamientos de Coripe, El Coronil, Montellano, Olvera, Pruna y Puerto Serrano, pueblos aledaños a la vía en los que el visitante puede encontrar interesantes edificios de trazas musulmanas, ba-



rrocas y neoclásicas, numerosos yacimientos arqueológicos y abundantes vestigios de pueblos romanos y musulmanes.

Acompaña a la serpenteante ruta por la vía la ribera fluvial del río que prestó su nombre a una histórica batalla, el Guadalete, que pierde sus aguas en la bahía de Cádiz, además de las del Guadalporcún y Guadamanil, que toman el relevo de aquel en el kilómetro 9 de la vía.

La Vía Verde de la Sierra

atraviesa preciosos tramos de bosque mediterráneo, bosques de galería en las riberas y parajes de campiña olivera. Hábitat tan diversos acogen una muy variada fauna, entre la que destacan las rapaces, protagonistas absolutas en la Reserva Natural del Peñón de Zaframagón que se yergue imponente en el kilómetro 20,5 de la vía verde. La mole de piedra, con escarpes que ascienden hasta los 200 metros de altura, acoge una de las mayores colonias de

buitres leonados de Europa, que nidifican en sus inaccesibles paredes. Además, se pueden avistar alimoches, águilas perdiceras, halcones comunes y búhos reales, y los más modestos aviones roqueros, collalbas negras, grujillas y chovas piquirrojas.

La primera estación

El viajero partirá de la estación de Puerto Serrano, convertida en centro de acogida, para recorrer, a pie, en bicicleta o a caballo, los 36 kilómetros que la separan de Olvera. Quizá antes de comenzar el camino convenga visitar, en el pueblo, el molino Siré, antiguo convento carmelita de arquitectura barroca y neoclásica del siglo XVII, que posteriormente tuvo función de molino de aceite y que ha sido declarado Bien de Interés Cultural por la Junta de Andalucía. O la necrópolis prehistórica de la Edad del Bronce de Fuente de Ramos, que contiene varios enterramientos de cueva artificial y junto a los cuales se han encontrado fosas excavadas en la roca, pertenecientes a una necrópolis his-



▶ En el recorrido se han construido cuatro viaductos para salvar los ríos Guadalete, Guadalporcún y Guadamanil.

pano-musulmana.

Hasta llegar a la siguiente estación, la de Coripe, habrá que atravesar tres viaductos y nueve túneles. Y en el camino se habrá de encontrar, a partir del Llano de la Reyerta, una serie de molinos hidráulicos que robaban la energía del agua al río Guadalete, y el lugar –kilómetro 9 de la ruta– en el que se encuentran los ríos Guadalete y Guadalporcún, llamado por ello la Junta de los Ríos. Y muy cerca de allí, el área recreativa de la Toleta, donde el viajero puede reponer fuerzas.

Mas adelante, habrá que atravesar los 990 metros del

túnel más largo de la vía verde, para ver una de las maravillas de la naturaleza que se alza en este tramo: la espectacular encina con 700 años de edad, 30 metros de diámetro y 14 de altura, conocida como el Chaparro de la Vega. Declarada Monumento Natural, se dice que bajo su copa pueden resguardarse todos los vecinos de su pueblo, Coripe, que tienen en este venerable árbol un lugar de celebración de festejos y romería

Tras 14,5 kilómetros de andadura el viajero llegará a la estación del pueblo de Coripe, situado en la provincia de Sevilla y asomado a Cádiz, y

antaoño fronterizo entre los reinos cristiano y musulmán de Granada. Una etapa de la que se conservan los restos de una torre defensiva musulmana datada entre los siglos IX y XI.

Seis kilómetros más allá, y sin perder el contacto con las aguas del río, se encuentra la estación de Zaframagón, rehabilitada y transformada en el Centro de Interpretación de la Vía Verde de la Sierra gracias a un convenio firmado entre la Diputación de Cádiz y la Fundación Vía Verde de la Sierra. Aquí se puede obtener información sobre los parques naturales de Anda-

lucía y las vías verdes, y también se puede acceder a una pequeña biblioteca y a un interesante observatorio de aves, en el que a través de una pantalla se pueden observar los nidos de los buitres leonados que habitan en el peñón de Zaframagón. Son imágenes grabadas de forma continua que sirven a los técnicos medioambientales como documentación para el estudio de estas aves. Y de fondo, la Sierra de Líjar que se alza en este tramo y sobre cuyas laderas no es raro contemplar el colorido vuelo de los parapentes.

La estación de Navalagruña se levanta, desamparada, en el kilómetro 27,3 de la ruta, en mitad de los parajes que componen el recorrido de la Vía Verde de la Sierra y bastante alejada de la vida de los pueblos gaditanos. A partir de ahí, espera un paseo de dos kilómetros sobre una ladera que separa los ríos Guadalporcún y Guadamanil, y seguidamente los ecos de trashumancia que trae la antigua vía pecuaria conocida como la Colada de Morón.

Fin de trayecto

Llegando al kilómetro 36, se encuentra la estación, rehabilitada y convertida en hotel-restaurante, del pueblo de Olvera, que ostenta desde 1983 título de conjunto histórico-artístico. Su caserío surgió en torno al castillo árabe levantado en el siglo XII como defensa del reino nazarí de Granada. Una fortaleza que se alza sobre el pueblo blanco y con calles llenas de pequeños recovecos, que merecen un paseo. La estación de Olvera marca el final de la ruta, al menos por el momento y en tanto se haga realidad un proyecto de ampliación de la vía verde con 10 kilómetros más hacia tierras malagueñas. ■



Centro virtual de publicaciones del Ministerio de Fomento:

www.fomento.gob.es

Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado:

<http://publicacionesoficiales.boe.es>

Título de la obra: **Revista del Ministerio de Fomento, N° Especial 2013. 30 Vías Verdes por España.**

Año de edición: **Marzo 2013**

Edición digital:

1ª edición electrónica: **Septiembre 2013**

Formato: **PDF**

Tamaño: **35 MB**

NIPO: 161-13-031-5

I.S.S.N.: 1577-4929

P.V.P. (IVA incluido): 5,00 €

Edita:

Centro de Publicaciones
Secretaría General Técnica
Ministerio de Fomento©

Aviso Legal: Todos los derechos reservados. Esta publicación no podrá ser reproducida ni en todo, ni en parte, ni transmitida por sistema de recuperación de información en ninguna forma ni en ningún medio, sea mecánico, fotoquímico, electrónico o cualquier otro.

