



TRENES HISTÓRICOS Y TURÍSTICOS EN ESPAÑA



Nostalgia de los viajes lentos

El despegue del turismo como industria y fenómeno social ligado al ocio no podría entenderse hoy sin el carácter masivo de los medios de transporte (avión, tren) y, sobre todo, su rapidez, casi inmediatez, para unir destinos en muy breves márgenes de tiempo.

Es precisamente esa rapidez la que ha reducido la experiencia del viaje a un tiempo de espera cada vez más exiguo, en las monótonas salas de embarque o bien ya a bordo, sobrellevado con lecturas o películas para la ocasión. Y es que en el modo de viajar actual no hay ya más etapas previas, pues el destino final lo es todo.

Esa velocidad con la que el viajero moderno puede acceder a muchos lugares antes desconocidos es hoy su gran ventaja, pero también significa en buena medida su gran renuncia. El tiempo del traslado, que sería el del viaje, ya apenas si cuenta, pero en su lugar, también desaparecen casi por completo los paisajes del itinerario y sus sorpresas.

A contracorriente de todo ello, el tren sigue deparando aún hoy una manera alternativa de viajar, más lenta si se quiere, pero en la que el trayecto y los escenarios que se despliegan en la ventanilla ante los ojos del pasajero forman también parte sustancial de su experiencia.

Son viajes para la nostalgia, en trenes que en muchas ocasiones han conservado adrede el aire casi íntegro de otros tiempos, que invitan a sumir la mirada en grandes horizontes casi siempre perdidos para el pasajero urbano. Y las más de las veces, también, su propuesta, más que un viaje en el espacio lo es en el tiempo: a la época exacta en que las viejas locomotoras de vapor irrumpieron abriendo nuevas rutas agrícolas, industriales o mineras con toda su promesa de futuro.

En nuestro país la oferta de trenes históricos y turísticos se ha hecho cada día más amplia y diversa. Combina desde algunos de los mejores cruceros ferroviarios que hoy ruedan por el mundo, como el Transcantábrico o el renacido Al Andalus, a trayectos más asequibles y temáticos. Muchos de ellos reúnen, además, el mérito de rescatar y poner en valor un patrimonio histórico singular, y es común a todos el de ofrecer la sencilla posibilidad de un disfrute casi olvidado: el de que el destino final sea solo el propio viaje, y que éste contenga siempre una ilusión de felicidad.

ANTONIO RECUERO

Agradecimientos. La Revista del Ministerio de Fomento agradece la colaboración prestada para la elaboración del presente monográfico a Feve, Renfe, Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya, Ferrocarril de Sóller, Museo del Ferrocarril de Madrid, Fundación Río Tinto y Fundación del Museo Vasco del Ferrocarril.

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.

Elaboración página web: www.fomento.gob.es/publicaciones. Concepción Tejedor.

Colaboran en este número: Jesús Ávila Granados, Pepa Martín, Begoña Olabarrieta, Beatriz Rodríguez López y Julia Sola Landero.

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 Planificación e Infraestructuras*), Eloísa Contín Trillo-Figueroa (*Jefa del Gabinete del Subsecretario*), 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*).

Información de publicaciones del Ministerio de Fomento: 915 976 449 / 78.

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: cpublic@fomento.es
Dep. Legal: M-666-1958. ISSN: 1577-4589. NIPO: 161-12-004-1

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

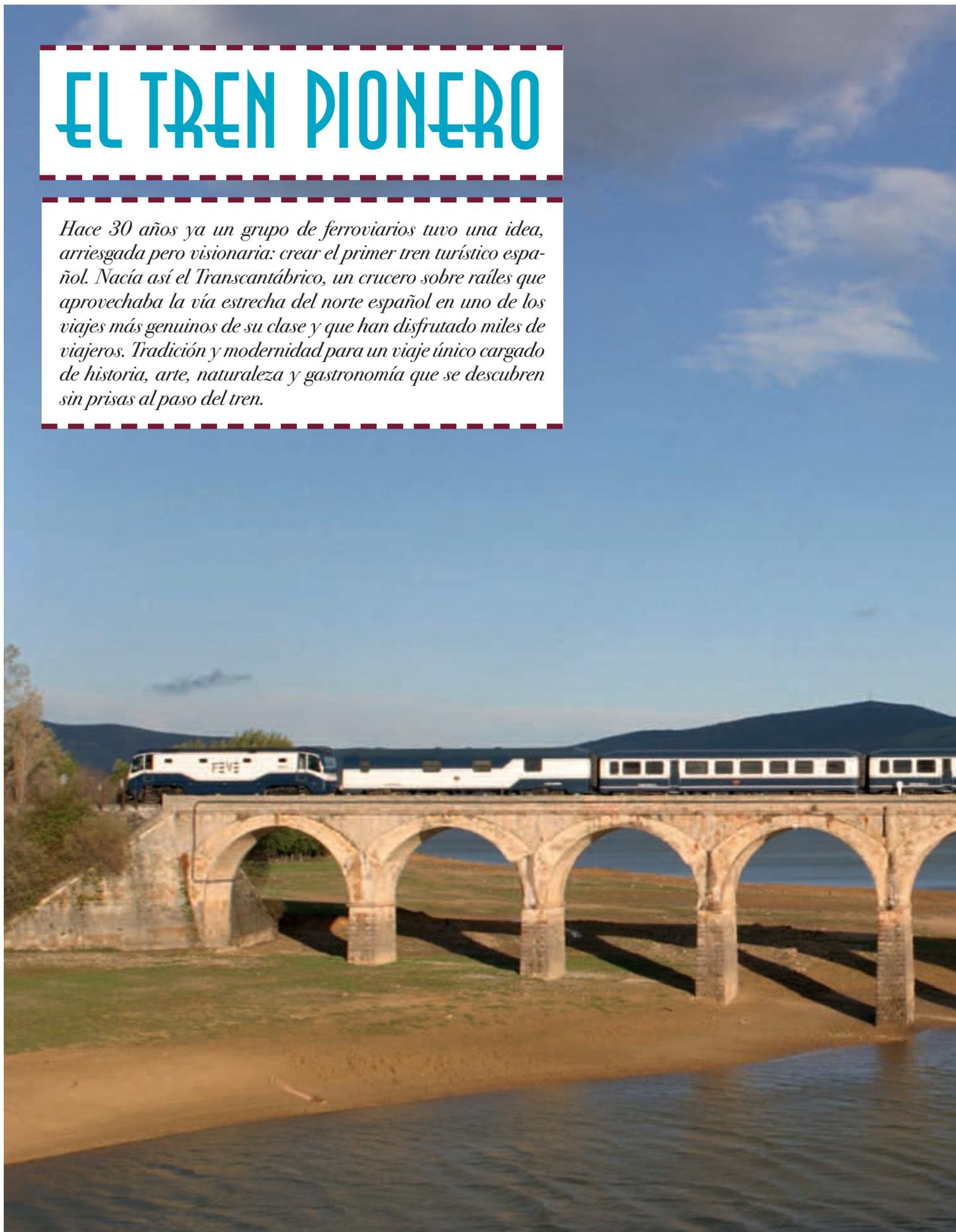
Esta revista se imprime en papel con un 60% de fibra reciclada postconsumo y un 40% de fibras vírgenes FSC.



-
- | | |
|---|---|
| <p>4 <i>Transcantábrico Clásico</i>
El tren pionero</p> | <p>48 <i>Tren de los lagos</i>
Un viaje de vértigo</p> |
| <p>10 <i>Transcantábrico Gran Lujo</i>
Exclusividad sobre raíles</p> | <p>54 <i>Ferrocarril del Alto Llobregat</i>
El tren del cemento</p> |
| <p>16 <i>Tren Al Andalus</i>
Un viaje monumental</p> | <p>60 <i>Ferrocarril de Sóller</i>
La excepción insular</p> |
| <p>22 <i>Expreso de La Robla</i>
Nostalgias a bordo del hullero</p> | <p>70 <i>Trenes Turísticos de Madrid</i>
Historia en las vías</p> |
| <p>28 <i>Trenes Turísticos del Norte</i>
Viajes por mar y montaña</p> | <p>78 <i>Tren turístico del Urola</i>
Vapor en el valle</p> |
| <p>36 <i>Ferrocarril de Núria</i>
El tren de las nubes</p> | <p>82 <i>Ferrocarril Turístico Minero de Riotinto</i>
El tren de las minas</p> |
| <p>42 <i>Tren cremallera de Montserrat</i>
El tren de la montaña sagrada</p> | |
-

EL TREN PIONERO

Hace 30 años ya un grupo de ferroviarios tuvo una idea, arriesgada pero visionaria: crear el primer tren turístico español. Nació así el Transcantábrico, un crucero sobre raíles que aprovechaba la vía estrecha del norte español en uno de los viajes más genuinos de su clase y que han disfrutado miles de viajeros. Tradición y modernidad para un viaje único cargado de historia, arte, naturaleza y gastronomía que se descubren sin prisas al paso del tren.



*Convoy del Transcantábrico Clásico
circulando por el
puente de Arijá sobre
el embalse del
Ebro (Cantabria).*





Begoña OLABARRIETA. Fotos: FEVE

a Robla-Cistierna, Cistierna-León. Este fue el viaje iniciático del primer tren turístico de España de vía métrica: el Transcantábrico. Era 1983 y tan solo había pasado un año desde que Feve (Ferrocarriles de Vía Estrecha) apostó por devolver el esplendor del pasado al sinuoso ferrocarril del norte. Ese mismo año este cruce ya estaba listo para su primer viaje de ocio entre León y Ferrol, en una andadura que se ha consolidado durante tres décadas.

Hoy, la oferta turística de los ferrocarriles operados por Feve es un referente nacional e internacional, conjugando tradición y modernidad a bordo de un convoy con el sabor de los de antes y con las ventajas y equipamientos del siglo XXI.

Y es que fue a partir de la restauración de coches históricos de distintas épocas con lo que se creó ese primer tren turístico que acabaría llamándose Transcantábrico, como no podía ser menos considerando su recorrido por Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco y norte de Castilla y León, entre valles y montañas en un tortuoso camino antaño largo y ajetreado que hoy es un disfrute para los sentidos.

El proyecto tuvo tanto éxito que años más tar-

El Transcantábrico Clásico discurre en parte de su recorrido junto al litoral marítimo.

de, en 1999, se inició la construcción de un segundo tren en los talleres de El Berrón (Asturias), para acoger la creciente demanda de pasajeros que querían realizar la ruta. En este gemelo, el Transcantábrico II, que empezó a operar en 2000, se puso especial cuidado en la calidad de atención al cliente, incorporando coches con mayores prestaciones y servicios.

Con esta nueva incorporación se permitió, además, la remodelación del primer convoy y ofrecer durante algunos años un servicio combinado de dos trenes que iniciaban su recorrido de forma simultánea en Santiago de Compostela y en León, cruzándose en Llanes (Asturias).

La idea del tren turístico funcionó y lo sigue haciendo de tal manera que Feve decidió lanzarse de nuevo a la

aventura años más tarde con otros dos proyectos: el Tren de la Robla, en 2010, emulando al mítico "hullero" que transportaba mineral desde las minas leonesas a las siderurgias vascas, y el Transcantábrico Gran Lujo, en 2011. Este úl-

56.000 pasajeros han viajado a bordo del Transcantábrico Clásico desde su entrada en servicio

Un crucero sobre raíles

Uno de los factores clave del éxito del Transcantábrico Clásico ha sido la recreación de un ambiente que emula los viajes de principios del pasado siglo.

Tiempos en los que llegar era solo una parte del viaje, que se disfrutaba y vivía en cada tramo del camino. Esa idea se respira a bordo de sus salones y coches-cama, creados para que cada trayecto sea una experiencia, lo que le ha llevado a ser seleccionado como uno de los cinco mejores trenes turísticos del mundo.

Restaurado por Feve en los talleres del Berrón (Asturias), el Transcantábrico Clásico se compone de cuatro coches-salón, verdaderas joyas que recrean un ambiente de antaño tanto en su diseño exterior como en su decoración interna. Son espacios para compartir charla, juegos de mesa, lectura o dejarse llevar por el paisaje. Pero también espacios de diversión en la pista de baile de uno de los salones, tomar algo en el coche bar o distraerse en la videoteca y la biblioteca.

Para el descanso, el Transcantábrico Clásico cuenta con coches-cama que albergan suites sobre raíles, con todas las comodidades de un hotel de cinco estrellas, equipadas con baño privado e hidromasaje, aire acondicionado y camas dobles.



timo creado a partir de aquel *gemelo*, que renació para dar respuesta a la demanda de un nuevo tipo de público.

UN CLÁSICO QUE SE CONSOLIDA

Hoy, el Clásico, el pionero y el más consolidado de los cruceros sobre raíles operados por Feve, es el que tiene mayores índices de ocupación, que para toda la oferta oscilan entre 92% y 86% dependiendo del tren.

A bordo de este crucero sobre raíles han viajado, desde su entrada en servicio en 1983 y hasta el cierre de la temporada pasada, 56.181 personas. Un público cada vez más internacional, como muestran los datos de Feve en el último ejercicio: del total de viajeros del Transcantábrico Clásico, un 65% fueron extranjeros, procedentes de Estados Unidos, Austr-

Los coches del Transcantábrico Clásico mantienen la esencia de inicios del pasado siglo.

lia, Alemania, Reino Unido o Finlandia, frente a un 35% de españoles.

“Los trenes turísticos de lujo dan una imagen de prestigio a Feve, tanto dentro como fuera de nuestras fronteras, ofreciendo la posibilidad de conocer el norte de España a miles de personas cada año”, afirma José Antonio Rodríguez, director gerente de Trenes Turísticos de Feve.



Un convoy del Transcantábrico Clásico en la estación de Gama, en Bárcena de Cicero (Cantabria).

Modernidad, tradición y paisaje

La ruta del Transcantábrico Clásico combina aspectos tan diferentes como el modernísimo acero del Guggenheim de Bilbao, las pinturas rupestres de Altamira, el silencio monacal del románico palentino o la exuberante naturaleza de los Picos de Europa.

Un recorrido de ocho días que se puede iniciar en Santiago de Compostela o en León, y que combina los trayectos en el crucero y las vistas guiadas en autobús. Si se sale desde León, el viaje comienza con el descubrimiento del casco antiguo de la ciudad, para embarcar después a bordo del tren y hacer noche en San Feliz.

El segundo día amanece en ruta con un desayuno servido en los coches-salón mientras el tren se adentra hacia tierras palentinas. Tiene su primera parada en

Guardo, desde donde en autocar se visita uno de los conjuntos de arte románico españoles de mayor entidad: Carrión de los Condes, Villalcázar de Sirga y Frómista, sin olvidar la villa romana de la Olmeda. Después del almuerzo en Villalcázar, ya de regreso al tren, desde Mataporquera se va bordeando el paisaje del pantano del Ebro y las Merindades, para cenar y pernoctar en Villasana de Mena.

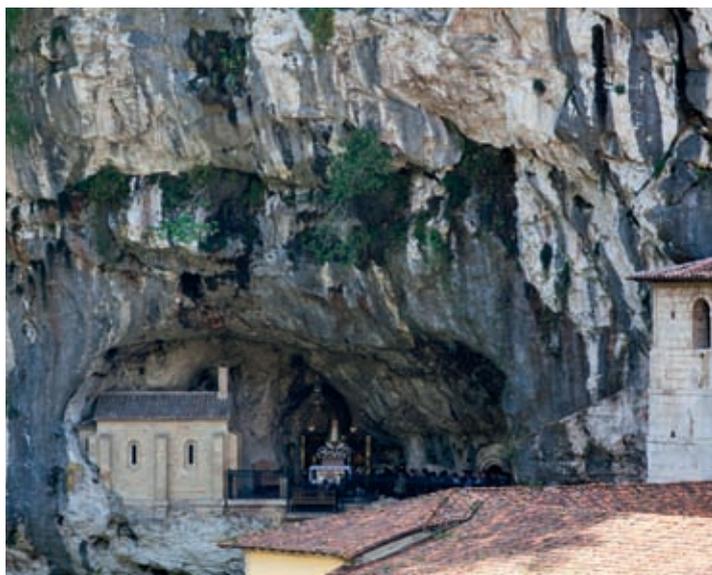
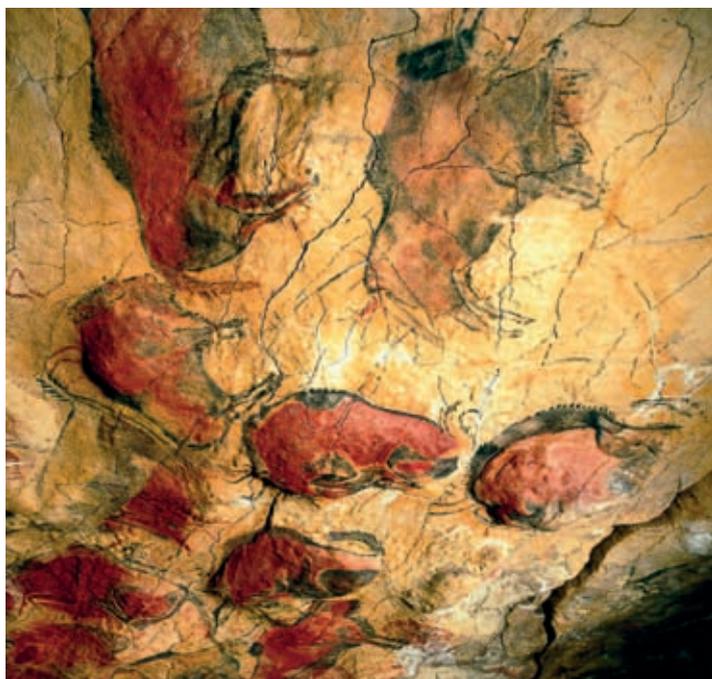
La modernidad arquitectónica y artística del Museo Guggenheim es uno de los platos fuertes del tercer día de ruta, en el que el tren entra por el valle de Mena y por tierras vizcaínas hasta llegar a Bilbao. Como colofón al día el convoy llega a Santander.

En la cuarta jornada, ya en el ecuador del recorrido, se hace un viaje a la Prehistoria visitando la

neocueva de Altamira y la reproducción de sus pinturas rupestres. Santillana del Mar será el último punto cántabro visitado antes de entrar en tierras asturianas por Ribadesella.

En el quinto día la naturaleza entra en juego en el recorrido, con una excursión a los parajes del Parque Nacional de los Picos de Europa y con la ascensión a los Lagos de Covadonga. Gijón y Oviedo son paradas imprescindibles en la ruta, al igual que, un día después, Luarca.

Será el séptimo día cuando el convoy entre en tierras gallegas, con las Rías Altas de telón de fondo, para culminar el último día de viaje en Santiago de Compostela, fin de trayecto para unos y principio para otros que realizan el viaje en sentido inverso hacia León.



De arriba abajo, locomotora del Transcantábrico, cuevas de Altamira (Cantabria) y santuario de Covadonga (Asturias).

Un prestigio avalado por la certificación de Calidad ISO 9001/2008 y el reconocimiento de la “Q” que concede el Instituto para la Calidad Turística Española (ICTE). Estos reconocimientos abarcan todos los aspectos relacionados con el ferrocarril, desde la gestión de las reservas (que se pueden realizar *online*) a todo lo relacionado con las guías, los restaurantes concertados en la ruta, las excursiones, la gestión de los clientes, los servicios a bordo y las compras y proveedores.

Se trata de aspectos importantes ya que, además de ofrecer una opción turística de calidad y de negocio para Feve, estos cruceros ayudan en buena medida al desarrollo de las economías locales de las zonas por las que discurren sus itinerarios y al propio mantenimiento de la vía estrecha.

Con los trenes turísticos “se genera empleo directo a trabajadores de la propia compañía, pero también a todos los proveedores que forman parte del global de los servicios que componen los viajes que ofrecemos, e igualmente generan entrada de divisas en el país”, concluye Rodríguez. ■

Temporada 2012 ya en marcha

La nueva temporada de operación del Transcantábrico Clásico comenzó el 31 de marzo y se mantendrá operativa hasta el 1 de diciembre. En total, este año habrá 14 salidas desde Santiago y otras 15 desde León. Los precios se han fijado este año en 2.600 euros por persona en suite clásica doble y 3.600 euros si se opta por el uso individual. Hay un suplemento para la suite triple de 1.200 euros, para menores de 12 años. Los precios incluyen las siete noches de alojamiento, siete cenas y siete comidas con gastronomía típica, al igual que los desayunos. Asimismo, las excursiones en autocar, con entradas a todos los lugares a visitar y guía, prensa, revistas, servicio de seguridad, al igual que la música y las fiestas del coche-pub para amenizar las veladas.

*Más información y reservas:
trenesturisticosdelujo@feve.com*

EXCLUSIVIDAD SOBRE RAÍLES





El último de los Transcantábricos, el Gran Lujo, nació en 2011 para dar respuesta a un tipo de viajero que buscaba el recorrido cultural y gastronómico de la vía estrecha del norte de España conjugado con servicios e instalaciones exclusivos. A tan solo un año de su puesta en marcha, este tren turístico de Feve ha sido catalogado como el más lujoso del mundo, junto con el Blue Train sudafricano.



Begoña OLABARRIETA. Fotos: FEVE

os 30 años de experiencia de su antecesor, el Transcantábrico Clásico, por los caminos férreos del norte peninsular avalaron una nueva iniciativa de Ferrocarriles de Vía Estrecha (Feve): crear uno de los trenes crucero más exclusivos del mundo. Se utilizó para ello uno de los dos convoyes que durante años cubrieron de forma simultánea el recorrido entre León y Santiago de Compostela, adaptándolo y remodelándolo para ofrecer un viaje aún más especial.

Nace así el Transcantábrico Gran Lujo, una experiencia única que experimentaron 675 personas durante el primer año de su andadura en 2011 y que abrió de nuevo sus puertas en marzo pasado, con el inicio de la temporada 2012. Con una capacidad máxima para albergar a 28 personas, el Transcantábrico Gran Lujo ofrece un recorrido que discurre entre San Sebastián y Santiago de Compostela durante ocho días.

VIAJAR EN OTRA ÉPOCA

Una expedición a bordo de un tren pensado para revivir aquellos grandes viajes que en los

La iniciativa de Feve ha tenido una gran acogida en el mercado internacional.

años 20 del pasado siglo estaban al alcance de unos pocos afortunados.

Hoy las maderas nobles de los coches se combinan con las nuevas tecnologías, y los ordenadores personales y accesos a Internet conviven con mobiliario, espejos y cortinajes que nos recuerdan los años dorados del Orient Express. El ayer y el hoy conjugados para que el pasajero del Gran Lujo pueda viajar en el tiempo sin salir del siglo XXI.

El tren está compuesto por una docena de





vagones: siete destinados a habitaciones, cuatro a salones y uno a cocina.

Las zonas comunes son un auténtico museo rodante donde se ha conseguido plasmar todo el aire de antaño, utilizando para ello coches Pullman originales de 1923, auténticas joyas ferroviarias, recuperados en todos sus detalles y especialmente decorados al estilo de otra época. Comprenden un salón panorámico desde el que ver el paisaje a través de sus grandes ventanales, un coche-comedor donde degustar la oferta gastronómica exclusiva, un salón de té y el coche-*pub* donde tomar algo o escuchar música en vivo.



Videoteca, biblioteca, prensa nacional e internacional, juegos de mesa o una charla con los compañeros de expedición complementan las propuestas de ocio a bordo. Todo siguiendo un estilo decorativo que tiene su máximo esplendor en las *suites* exclusivas creadas para este crucero.

El Transcantábrico Gran Lujo revive los grandes viajes en tren de los años 20 del pasado siglo.

Son solo siete coches-cama, con un total de 14 *suites* equipadas con todas las comodidades de una habitación de lujo en un espacio que alberga una zona de estar, baño privado con hidromasaje y sauna de vapor, y el espacio de dormitorio con dos camas o una doble de 150 x 200 cm.



Santiago de Compostela y, los lagos de Covadonga, visitas obligadas.

Como no podía ser menos, la decoración de los años 20 y el equipamiento más innovador: dos televisiones, sistema integrado de información con películas, música, ordenador con conexión gratuita a Internet, doble climatización,... En definitiva, un hotel de cinco estrellas superior sobre ruedas.

Con este nuevo tren la oferta Feve sube aún más la calidad del viaje transcantábrico, una apuesta que ha tenido muy buena aceptación en el mercado internacional: un 48% de los viajeros que lo probaron en 2011 procedían de México, Estados Unidos, Australia, Argentina y Venezuela.



Estación de Bilbao, origen y final del recorrido, desfiladero de la Hermida y detalle interior del tren.



A esta visión innovadora se añade la posibilidad de utilizar el Transcantábrico Gran Lujo en viajes a medida para grupos, empresas o congresos, ya que cuenta con las instalaciones y equipamientos necesarios para ello.

DE SAN SEBASTIÁN A SANTIAGO

El viaje del Transcantábrico Gran Lujo combina arte, cultura y gastronomía. Coincide en parte de su recorrido con el Clásico, pero ofrece algunas variaciones.

El inicio del trayecto se puede hacer en San Sebastián o en Santiago de Compostela. Saliendo desde la capital guipuzcoana, el sábado a mediodía, se inicia el viaje con una visita a la señorial ciudad que rodea la playa de la Concha. Después de comer, el traslado en

autocar de lujo a Bilbao da comienzo al cruce sobre ruedas. Allí se embarca en el Transcantábrico Gran Lujo y comienza el itinerario camino de Balmaseda.

Bilbao y, cómo no, el Museo Guggenheim abren la jornada del segundo día. Una visita tras la cual se regresa para avanzar hacia Santander. Es el momento de disfrutar de una comida a bordo mientras el ferrocarril de vía estrecha avanza por los paisajes cantábricos.

Para el tercer día se reserva una excursión por la exuberante naturaleza del norte, con un viaje en autocar a través del desfiladero de la Hermida para llegar a Potes y visitar el monasterio de Santo Toribio de Liébana.

Santillana del Mar y la nueva cueva de Altamira se visitan el cuarto día, en el que el





tren entra en tierras asturianas, donde ya en la quinta jornada de expedición es obligada la visita al Parque Nacional de Picos de Europa, los lagos de Covadonga y Cangas de Onís.

Oviedo, Luarca y Gijón serán las tres últimas localidades asturianas del recorrido antes de entrar en tierras gallegas por Ribadeo, y vivir el impresionante paisaje de las Rías Altas camino a Viveiro. El viaje termina en Santiago de Compostela, meta de los peregrinos jacobeos y culmen de un viaje mítico, para volver a empezar de nuevo con los viajeros que decidan realizarlo en sentido contrario.



Universidad Pontificia de Comillas y colegiata de Santillana del Mar y el monasterio de Santo Toribio de Liébana, tres joyas en el recorrido.

LA RUTA PARA LA TEMPORADA 2012

La segunda temporada del Transcantábrico Gran Lujo comenzó en marzo pasado y terminará con la salida del último convoy del año el próximo 1 de diciembre. En total, están previstas 14 salidas: siete desde San Sebastián y otras tantas desde Santiago de Compostela.

El precio del viaje a bordo de este tren es de 3.900 euros por persona en *suite* deluxe compartida, o bien de 7.800 euros para uso individual. También se puede reservar con tres camas, con suplemento de 1.800 euros. Este precio incluye las siete noches de alojamiento, siete cenas y otras tantas comidas con la mejor gastronomía típica, incluyendo vinos, cafés y licores, así como siete desayunos gran lujo en el bufé libre.

También se incluyen las excursiones programadas, con entradas a museos, catedrales, etc., con guía durante todo el recorrido y autocar de lujo. Prensa diaria y revistas, música en vivo y fiestas en el coche-pub y servicio de seguridad son otros de los servicios gratuitos para este exclusivo viaje. ■

Más información y reservas:
www.trenesturisticosdelujo.com





UN VIAJE MONUMENTAL

En mayo pasado el mítico tren Al Andalus reiniciaba, de la mano de Feve, una nueva vida comercial tras casi ocho años en el dique seco. Con una impecable puesta al día de sus elegantes vagones Belle Époque y una de las composiciones más largas –cerca de 400 metros– de todos los trenes turísticos que hoy circulan por el mundo, este ferrocarril ha regresado a lo grande para cubrir un recorrido de seis días por los paisajes y monumentos más bellos de Andalucía.

Begoña OLABARRIETA Fotos: FEVE

a aquilatada experiencia de Feve en la explotación de trenes turísticos animó a la compañía a rescatar de la vía muerta el mítico Al Andalus Express y reforzar su oferta de cruceros ferroviarios de lujo, ceñida hasta mayo del presente año a los viajes del Transcantábrico por el norte de España.

Feve no ha escatimado esfuerzos para poner a punto un producto que, como su hermano mayor, ha entrado a formar parte desde su primer viaje del selecto club de los cinco mejores trenes de lujo del mundo. En colaboración con Renfe, Integria restauró los cuatro coches-salón del Al Andalus original que, desde 2004, estaban aparcados en un rincón de las cocheras de la estación de Santa Justa (Sevilla). Por su parte, los coches-cama fueron restaurados por la empresa asturiana Fenit Rail.



ATMÓSFERA AÑOS 20

Así, la nueva composición del Al Andalus incorpora cuatro coches-salón procedentes de la Compañía Internacional de Coches Cama, originales de los años 20 y en los que la monarquía británica se trasladaba desde Calais a la Costa Azul durante las vacaciones estivales. Se han restaurado con sumo cuidado para devolverles no solo todo su esplendor y genuina atmósfera de la *Belle Époque*, sino para adaptarlos al confort y prestaciones de las nuevas tecnologías (wi-fi, TV de plasma, etc). Dos de esos coches, los bautizados como *Alhambra* y *Gibraltar*, acogen sendos restaurantes. En ellos se puede degustar una muy cuidada oferta gastronómica, con productos

El singular tren reapareció en las vías férreas andaluzas el pasado mes de mayo.

locales de los que se abastecen las cocinas del tren en las paradas desde primera hora de la mañana. Las experimentadas manos del chef asturiano Ramón Celorio, con un largo bagaje en los fogones del Transcantábrico, cuidan todos los detalles a fin de hacer del paladar otra de las experiencias más gratas del viaje, desde el desayuno-bufé hasta la cena.

Los coches-salón denominados *Giralda* y *MedinaAzahara* acogen las otras dos zonas comunes y se han acondicionado como coche-bar y salón de té, respectivamente. Son espacios en los que charlar, leer o asistir a una actuación musical se pueden combinar con tomar una copa o un picoteo informal. Permanecen

abiertos durante las 24 horas del día y en ellos el viajero puede encontrar, además de una bien surtida biblioteca, la prensa del día, conexión gratuita a Internet y televisión con amplia oferta de películas y documentales.

Para la estancia del pasaje Feve ha dispuesto de otros siete coches-*suite* con capacidad para 64 personas, cuyo alojamiento se distribuye en 20 *suites* de categoría superior, equipadas con cama matrimonial de 150 x 200 cm, amplio cuarto de



Recorrido del Al Andalus

baño completo, minibar, caja fuerte y armario ropero. Cuentan con una cama supletoria que, al igual que la de matrimonio, se puede convertir en sofá para hacer de la *suite* un confortable salón. Por su parte, las otras 12 *suites*, de categoría estándar, incluyen dos camas individuales, convertibles en sofás, además de caja fuerte, minibar, armario ropero y cuarto de baño independiente. Las habitaciones de una y otra categoría están climatizadas con reguladores independientes y disponen también de conexión eléctrica de 220 voltios. De los siete coches, cinco son Wagons Lits 16x3500 y otros dos son WL 12x3500.

La tracción del tren Al Andalus se ha confiado finalmente a dos máquinas míticas de los años 60 del pasado siglo, pertenecientes a la serie 319 de Renfe, en concreto la 319-323 y la 319-319. Minuciosamente restauradas por Integria, son herederas de las diésel Co-Co cuyas primeras unidades fueron fabricadas por Macosa y General Motors a principios de los años 60.

EL VIAJE

El Al Andalus arranca y finaliza su viaje de seis días en la misma ciudad de Sevilla, en la estación de Santa Justa. Durante el primer día se visita la ciudad de Córdoba. Siempre acompañados de un guía, además de recorrer el casco histórico y el barrio de la judería de la ciudad califal, se accede también al interior de sus grandes monumentos Patrimonio de la Humanidad, como son la mezquita o los Reales Alcázares. La cena tiene lugar en un restaurante típico y se pernocta a bordo del tren, estacionado en la terminal de Adif.

Durante la mañana del segundo día, tras el desayuno a bordo, el ferrocarril tiene su siguiente parada en la estación de Linares-Baeza, donde aguarda el autocar para trasladar a los viajeros hasta el Museo del Aceite y el casco histórico de Baeza, declarado Patrimonio de la Humanidad por la Unesco. Posteriormente se viaja a la vecina Úbeda, con comida en un restaurante de la localidad y posterior visita guiada. La cena tiene lugar a bordo del tren mientras se prosigue viaje hasta Granada.

Tras el desayuno a bordo, los viajeros tienen la oportunidad de visitar durante el tercer día la Alhambra y los Jardines del Generalife. Y después del almuerzo, las visitas guiadas a la catedral y a los barrios del Sacromonte y Al-



El interior de los vagones mantiene la esencia de los años 20 del pasado siglo.

baicín. La cena discurre en un restaurante típico con espectáculo de flamenco incluido.

El Al Andalus parte de la estación de Granada en el cuarto día con destino a Ronda a través de los impresionantes paisajes de su serranía. Tras la visita y el almuerzo en esta ciudad malagueña, se prosigue ruta hasta Cádiz. Aquí se tiene la oportunidad de recorrer sus rincones más típicos y cenar en uno de sus mejores restaurantes.

Al quinto día, tras el desayuno a bordo, el tren llega a Jerez de la Frontera, donde se visita alguna de sus típicas bodegas y se puede asistir a los espectáculos de doma de la Real Escuela Andaluza de Arte Ecuestre. El viaje prosigue luego en autocar hasta Sanlúcar de Barrameda para almorzar en uno de sus restaurantes y recorrer en barco la desembocadura del río Guadalquivir y sus vistas del Parque Nacional de Doñana. Y al



caer la noche se regresa a Jerez, con cena en uno de sus más típicos restaurantes y una fiesta especial fin de viaje.

En la mañana del sexto día el Al Andalus emprende su regreso a Sevilla, con visita guiada a la ciudad y sus principales monumentos: catedral, Giralda y Torre del Oro, hasta poner fin a un viaje inolvidable otra vez en la estación en torno a las dos del mediodía. ■

La composición del tren alcanza los 400 metros. Debajo, Córdoba y Ronda, dos destinos del Al Andalus.



Fechas de salida

- Salidas desde Sevilla en 2012
- 6, 13, 20 y 27 de mayo
- 3, 10, 17 y 24 de junio
- 16, 23 y 30 de septiembre
- 7, 14, 21 y 28 de octubre
- 4, 11, 18 y 25 de noviembre
- 2 de diciembre

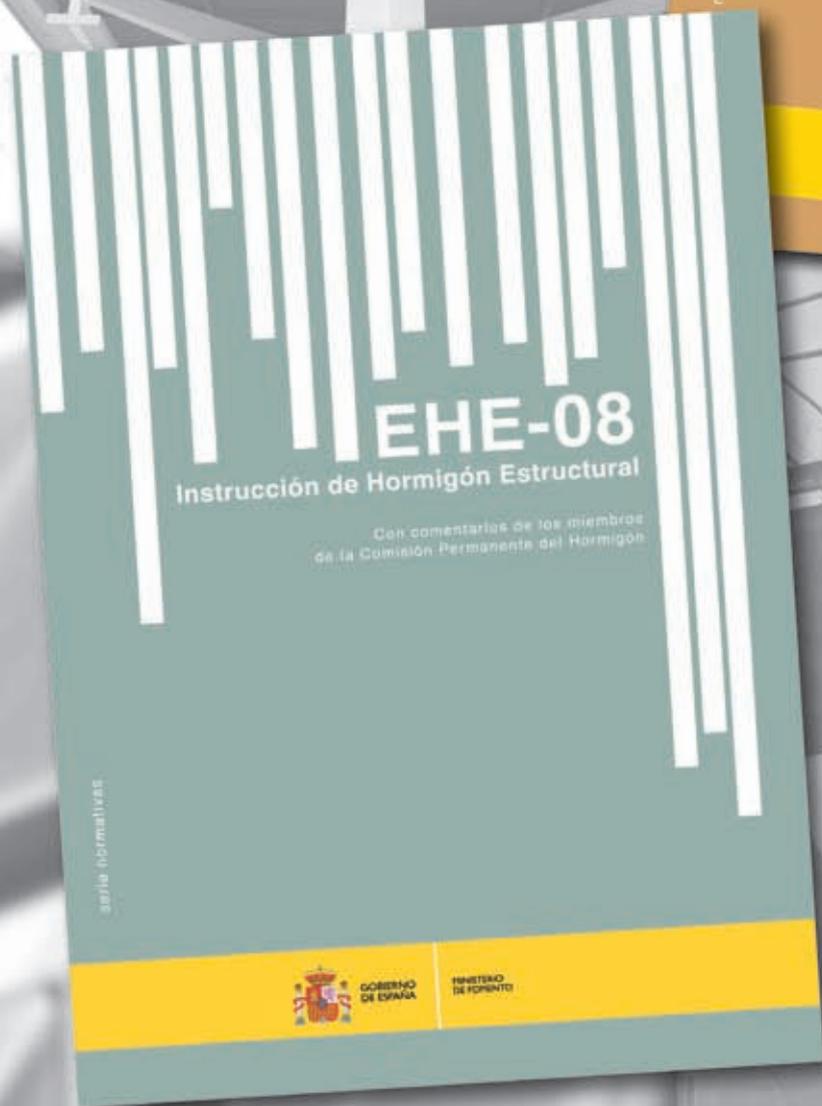
Incluido en el viaje

- Autocar para desplazamiento desde la estación a los lugares de visitas guiadas o restaurantes.
- Entrada para los monumentos y visitas programadas.
- Servicio de seguridad y atención médica coordinada con centros sanitarios en ruta.
- Bufé libre en desayunos.
- Comidas y cenas con vinos, café o infusiones y licores.
- Actuaciones musicales.
- Prensa diaria y revistas.

Tarifas 2012 (IVA incluido)

- Suite doble estándar
 - ◆ Precio en doble: 2.500 €/ persona.
 - ◆ Precio en individual: 3.500 €.
- Suite doble superior
 - ◆ Precio en doble: 2.950 €/ persona
 - ◆ Precio en individual: 4.150 €
 - ◆ Suplemento triple: 1.000 €

PVP: 33 €



PVP: 28 €



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE FOMENTO

CENTRO DE PUBLICACIONES





NOSTALGIAS A BORDO DEL HULLERO

Lo que antaño fuera el tren hullero, que unía las cuencas mineras leonesas y palentinas con la pujante siderurgia vizcaína, es hoy un tren de lujo. El Expreso de La Robla, tal vez el trayecto más emblemático de la vía estrecha en el norte de España, ofrece un viaje cargado de nostalgias y modernidad.



Begoña OLABARRIETA Fotos: FEVE

En 1894 el norte español tenía la línea de vía estrecha más larga de Europa occidental para dar servicio al Ferrocarril de La Robla. Un total de 335 kilómetros que salían desde las cuencas hulleras de León y Palencia para llegar a las siderurgias vizcaínas. Un trayecto que atraviesa un paisaje serpenteante hacia el mar y que hoy se puede rememorar a bordo de uno de los trenes turísticos que opera Feve (Ferrocarriles de Vía Estrecha). Es el Expreso de la Robla, una oferta de lujo sobre raíles, que se inició en el año 2010 y que ya han experimentado más de 3.500 viajeros de todo el mundo.

Junto con los Transcantábricos Clásico y Gran Lujo, los Trenes Turísticos del Norte y el Al Ándalus, el de La Robla es uno de los cruceros en ferrocarril que proponen una nueva forma de viajar sin prisas, combinando cultura, gastronomía e historia.

Pensado como un tren de lujo, el Expreso de La Robla del siglo XXI supuso en su inicio una inversión de 3 M€ y la creación de un buen número de puestos de trabajo directos e indirectos, derivados de la recuperación pa-

El tren se detiene en pequeñas estaciones de varias provincias del norte.

ra el turismo de una vía que atraviesa un sinfín de pequeñas localidades.

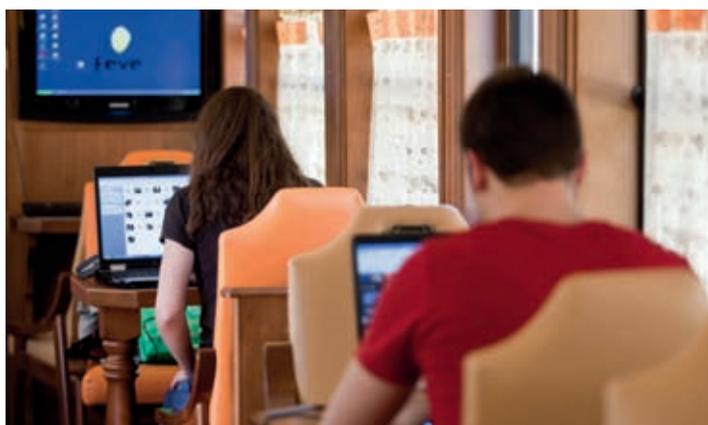
El “hullero”, como se le conocía a finales del siglo XIX y principios del XX, transportaba mercancías y pasajeros, en su camino por las provincias de León, Palencia, Cantabria, Burgos y Vizcaya. Todo ello a bordo de la vía estrecha, una nueva forma de hacer ferrocarril que vino de la mano de los pujantes empresarios vascos.

La recuperación del tren hullero ha permitido la creación de un buen número de puestos de trabajo, tanto directos como indirectos

Se convirtió en uno de los viajes más emblemáticos del ferrocarril que, pasados los años, empezó a sufrir la falta de mantenimiento de la infraestructura y las consecuencias de las nuevas formas de transporte. Será en 1972 cuando Feve se haga cargo de la vía, y muchos años más tarde, siguiendo la estela del primer tren turístico, el Transcantábrico, decida recuperar el Expreso de La Robla. Así, en marzo



El Expreso de La Robla inició una nueva vida en 2010, ahora reconvertido en ferrocarril turístico.



(Asturias) se construyeron tres vagones-salón con el modelo de los antiguos coches de la serie BB de mediados del siglo XX. Clasicismo y modernidad que permiten espacios para contemplar el paisaje donde se inserta el trazado ferroviario, pero también nuevas tecnologías compatibles con conferencias o reuniones. A ellos se unen los cuatro coches-cama, con siete compartimentos cada uno, equipados con literas. Se trata de habitaciones con todas las comodidades contemporáneas, desde baños con hidromasaje a climatización, que permiten al viajero descansar confortablemente durante las tres noches que se prolonga la travesía.



Aires de nostalgia para un recorrido que nos transporta en el tiempo a aquellos viajes largos de los trenes de carbón, en los que pasajeros, mercancías y el trasiego de curiosos y viandas se entremezclaban en las estaciones del trayecto.

TERCERA TEMPORADA

El 29 de marzo pasado el Expreso de La Robla iniciaba su tercera temporada, consolidándose como producto turístico especialmente entre el público español, que ha representado un 67% de los viajeros que han disfrutado de este servicio desde su inicio. El 33% restante fueron personas procedentes de Reino Unido, Irlanda, Dinamarca, Francia o Australia.

de 2010 el hullero retoma el camino, reconvertido en un tren de época, con todas las comodidades propias del siglo XXI.

Para conseguir rememorar el espíritu del hullero, en los talleres de Feve en El Berrón

El tren combina comodidades modernas y clasicismo.



Se presentan en esta ocasión dos rutas diferentes para cubrir la temporada, que terminará a mediados del mes de diciembre. El Itinerario de La Robla, que efectúa el trayecto León-Bilbao, o en sentido contrario, que opera entre los meses de marzo y junio, y entre septiembre y diciembre.

El segundo es el Itinerario Jacobeo, ofertado para los meses de julio y agosto, una peregrinación a Santiago de Compostela saliendo desde Gijón, ciudad de origen y final del trayecto.

Este año el Expreso de La Robla tiene previsto realizar un total de 28 salidas desde Bilbao en su itinerario hacia La Robla, entre marzo y diciembre (interrumpiéndose en los meses de julio y agosto). Para el Itinerario Jacobeo, en los dos meses de verano se han programado nueve salidas desde la ciudad de Gijón.

El precio para ambos itinerarios es de 800 euros por persona en compartimento doble, con literas, y de 1.000 euros para uso individual. Los precios incluyen el alojamiento, los desayunos a bordo, los traslados

Paisajes con encanto y estaciones de sabor añejo salpican el recorrido del Expreso de La Robla.

complementarios en autocar para llegar a los lugares a donde el tren no accede, las entradas y visitas en todo el itinerario con guía acompañante y, por supuesto las comidas y cenas en lugares elegidos para degustar la mejor gastronomía de las zonas que atraviesa el ferrocarril. ■

Más información:
www.trenesturisticosdelujo.com



La Robla, el itinerario original

El viaje entre León y Bilbao es el que más fielmente rememora las andanzas del antiguo tren hullero. Discurre por las provincias de León, Palencia, Burgos y Vizcaya, con paradas en ciudades y localidades como Balmaseda, Espinosa de los Monteros, Medina de Pomar, Sotoscueva, Mataporquera, Vado Cervera, Guardo, Carrión de los Condes, Villalcázar de Sirga, Frómista, Matallana de Torío o León. A lo largo del recorrido se visitan el complejo kárstico de Ojo Guareña, uno de los mayores del mundo, y las cuevas de Valporquero, famosas por sus impresionantes estalactitas y estalagmitas.

También se visitan importantes muestras del patrimonio histórico artístico de la zona: la catedral y la basílica de San Isidoro de León, los monumentos más emblemáticos del románico palentino, o el alcázar de los Condestables de Medina de Pomar.

Peregrinación sobre raíles

El Itinerario Jacobeo, entre Gijón y Santiago de Compostela o viceversa, opera exclusivamente en los meses de verano, concretamente entre el 5 de julio y el 30 de agosto.

Está pensado como una “peregrinación sobre raíles”, siendo la capital gallega el objetivo principal del recorrido, aunque no el único.

Tras atravesar los paisajes del Occidente asturiano, el Expreso de La Robla, en su recorrido por la cornisa cantábrica, nos lleva a localidades como Ribadeo, Viveiro, Ortigueira, Cedeira, Ferrol, Santiago Compostela, A Coruña, Foz y Mondoñedo. Entre las visitas programadas destacan la catedral de Santiago de Compostela y el casco antiguo de esta ciudad, la desembocadura del Eo, el cabo Ortegal, el santuario de San Andrés de Teixido («a quien va de muerto quien no fue de vivo»), la coruñesa Torre de Hércules o la catedral de Mondoñedo, entre otros atractivos parajes y paisajes de la geografía galaico-asturiana.

De arriba abajo, hoces de Valporquero, cuevas de Valporquero (León) y complejo kárstico de Ojo Guareña (Burgos).







VIAJES POR MAR Y MONTAÑA



El mar Cantábrico es testigo desde 2005 de las idas y venidas de los Trenes Turísticos del Norte, iniciativa de Feve para realizar recorridos turísticos de un día, entre mayo y octubre, de trenes clásicos restaurados y acondicionados. Tres son los ferrocarriles que forman parte de esta oferta: el Histórico, que recorre Cantabria y Vizcaya; el Estrella del Norte, con itinerarios por Asturias, y el Costa Verde, que circula por la montaña leonesa. Todos ellos tienen en común la duración del trayecto, un día, y el precio, 59 euros, que incluye el viaje en ferrocarril, los desplazamientos en autocar, las comidas y las visitas guiadas.

Julia SOLA LANDERO. Fotos: FEVE

El Histórico

Compuesto por tres vehículos construidos entre 1929 y 1960 para el traslado de autoridades, este venerable ferrocarril transporta un máximo de 104 pasajeros por parajes insólitos de Vizcaya, Cantabria y Castilla y León. Su oferta incluye cuatro itinerarios diferentes por lugares de interés artístico, medioambiental, histórico y gastronómico. Los vagones, enmoquetados y ornamentados a base de maderas nobles, ofrecen al viajero todo tipo de comodidades.

El primer itinerario es el de la Historia, con origen y final en Bilbao. El tren viaja hasta Espinosa de los Monteros (Burgos), donde un autocar traslada al pasaje hasta Ojo Guareña, el mayor complejo kárstico de España y uno de los mayores conjuntos de cuevas del mundo, con más de 100 kilómetros de galerías. Allí se visita la ermita de San Tirso y San Bernabé, enclavada en la roca, y la cueva de Ojo Guareña, que atesora bellas estalactitas y estalagmitas, además de pinturas rupestres y 16 especies de invertebrados únicos en el mundo.

De regreso al tren que descansa en Espinosa se pasa por el paraje natural de Puente de Nela. Tras recuperar fuerzas a base de quesos pasiegos o carnes de la zona, el convoy se dirige a Galdames, en la comarca vizcaína de las Encartaciones, donde se visita la torre de Loizaga, un museo de 75 coches antiguos y clásicos en forma de fortaleza que da carácter histórico a la visita. La última visita es al parque de Arenatzarte, en Güenes, que alberga más de 30 especies arbóreas y obras escultóricas, antes de regresar a Bilbao.

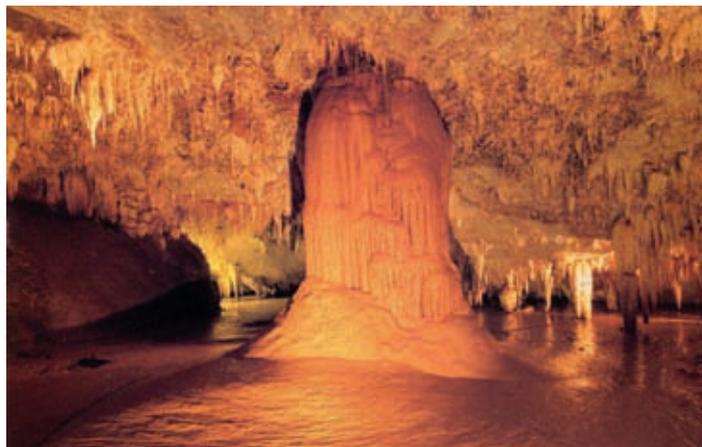


Interior de uno de los vagones de El Histórico. Debajo, Laredo y la cueva de Pozalagua, dos visitas del recorrido.

El segundo itinerario, el del Soplao, arranca en la estación de Santander y conduce hasta Unquera, desde donde un autocar traslada a los pasajeros a la cueva del Soplao. Con más de 20 kilómetros de galerías pertenecientes a las minas de blenda y galena de la Florida, esta cueva por la que pasaron los trenes mineros alberga verdaderos tesoros geológicos, con salas sorprendentes y singulares formaciones de helictitas de calcita y aragonito.

A continuación se visitan dos localidades declaradas Conjunto Histórico-Artístico: CARMONA (con las típicas cascos montañosas cántabras con artesanado de madera) y BÁRCENA Mayor (enclavada en la Reserva Nacional del Saja). De camino a la última parada, Cabezón de la Sal, el viajero podrá disfrutar de los montañosos y verdes parajes del valle de Cabuérniga.

El Histórico realiza recorridos por lugares de valor histórico y medioambiental de tres comunidades autónomas





Una vez visitada esta localidad, el tren pone rumbo a Santander, donde finaliza el viaje.

El tercer itinerario del Histórico, el de las Marismas, parte de Bilbao y se dirige hasta Gama (Cantabria), desde donde un autocar traslada al pasaje hasta Argoños. Allí los viajeros podrán caminar junto a las marismas, sobre las que prospera el verdor de las plantas herbáceas entre espartillos, malvaviscos y salicornias. La siguiente parada es Santoña, donde se visita su casco histórico y se embarca en el puerto para acercarse hasta la vecina Laredo, para recorrer la Puebla Vieja, que atesora uno de los conjuntos monumentales más importantes del medievo.

Tras paladear los pescados del Cantábrico en el parador de Limpias, la siguiente parada del recorrido es Carranza (Vizcaya), con visita al zoo El Carpín, que alberga más de medio centenar de especies propias de los valles del

norte (lince, osos, gatos monteses...). Posteriormente el tren emprende el viaje de regreso a Bilbao.

El cuarto itinerario, denominado Mar y Montaña, comienza en Santander y conduce hasta Carranza, desde donde un autocar lleva a cabo el traslado del pasaje hasta las cuevas de Pozalagua. Estas cuevas, que poseen la mayor concentración del mundo de las delicadas estalactitas excéntricas, que crecen en cualquier dirección, tiene 400 metros de longitud y cuatro fosas gemelas de 40 metros de profundidad.

Al término de esta visita, los viajeros se dirigirán hacia Limpias, tierra en la que brotaban aguas térmicas y donde se visitará el santuario del Santo Cristo. A partir de aquí, el recorrido es igual que en el Itinerario de las Marismas, pero a la inversa, hasta concluir de nuevo en Santander.

Arriba, vagón de El Histórico. Debajo, paisaje cántabro y parador de Limpias.





Estrella del Cantábrico

Subir a bordo de este tren es viajar a los años 60 del pasado siglo, ya que pese al tiempo transcurrido y pese a estar totalmente restaurado, conserva la esencia y los detalles de un tren de época. Con mesas, lámparas y acabados en madera sobre asientos de cuero, los 120 pasajeros que acoge podrán disfrutar de los dos recorridos por tierras asturianas que propone Feve.

El itinerario de Covadonga arranca en la estación de Oviedo y conduce hasta Arriondas, a 65 kilómetros. Desde allí se llega hasta el Parque Nacional de Covadonga, primer espacio protegido en España, con más de 64.000 hectáreas en las que abundan los bosques de hayas, pinos y acebos, y donde conviven todas las especies de la fauna cantábrica: rebecos, urogallos, osos pardos o lobos ibéricos.

Internados en este parque nacional, los viajeros se dirigirán hasta el santuario de la Virgen de Covadonga, en el que la capilla románica construida por Luis Menéndez Pidal en los años 40 se inserta entre las rocas. Un paisaje idílico y cargado de historia en el que también se visitará la cercana basílica del santuario, neorrománica, que se levanta majestuosa entre las moles montañosas.

La siguiente parada es Cangas de Onís, siempre unida a la historia del levantamiento de Don Pelayo frente a la ocupación musulmana. Localizada junto al río Sella y dominada por los Picos de Europa, los viajeros caminarán por sus calles cada vez más estrechas hasta llegar al casco histórico, salpicado por casonas-palacio que datan del siglo XVI. El paseo por

la historia en esta localidad finalizará con una comida para degustar la carne roja o las fabes con almejas acompañadas de la sidra tradicional asturiana.

De regreso a Arriondas, se ha de tomar de nuevo el tren, que se desplazará hasta Nava, localidad que desde 1969 celebra el Festival de la Sidra y donde se encuentra el Museo de la Sidra. Allí se puede conocer la historia, producción y consumo de esta popular bebida a través de imágenes y muestras de piezas exclusivas. Tras esta visita al museo, los viajeros regresarán a Oviedo, a 30 kilómetros de Nava.

El segundo itinerario del Costa Verde, el de la Biosfera, parte de Gijón en dirección a San Vicente, barrio de El Entrego, donde se visita el Museo de la Minería y de la Industria, asentado en el antiguo pozo minero de San Vicente. Los viajeros se adentrarán por el interior de la mina, que recrea las condiciones de trabajo de los mineros asturianos, realizada a escala natural y con utensilios reales, y en cuyo camino irán apareciendo los secretos de la labor minera.

Después de algo más de dos horas de ruta en esta galería, un autobús se adentrará por parajes salpicados por hayas y grandes praderas donde canta el urogallo y pasta el venado. Se trata del Parque Natural de Redes, declarado como tal en 1966. En su interior se en-

El Estrella del Cantábrico conserva la esencia de un tren de hace medio siglo.





cuentra la colegiata de Santa María de Tanes, edificio de estilo renacentista con reminiscencias góticas construido en el siglo XVI y situado en un bellissimo enclave natural, al borde del pantano de Tanes. En este enclave natural también se visitan el Museo de la Apicultura y la cueva Deboyu, cavidad kárstica declarada Monumento Natural en 2003, por donde se desliza el río Nalón y que es cobijo de murciélagos, nutrias y mirlos acuáticos. Pone fin al recorrido por estos parajes una degustación en una quesería artesanal donde se elabora el típico queso Casín.

Los verdes valles asturianos son el destino de los itinerarios del tren Estrella del Cantábrico.

Después de desplazarse hasta un restaurante cercano para comer los platos típicos asturianos en este verde y fresco entorno, se visitará el Centro de Interpretación del Parque Nacional de Redes, para conocer los elementos naturales y culturales del territorio a través de la exposición permanente que contiene fotografías, vídeos y juegos para los más pequeños. Un último paseo por la calzada y puente romanos, llevarán a los turistas de vuelta al autobús, que se dirigirá hasta Laviana para coger el tren de regreso, que hará parada en Berrón antes de regresar a Gijón.





Costa Verde

Ya en los años 70 traqueteaba este ferrocarril de vía estrecha por los parajes norteños, y todavía hoy sirve de transporte a 290 personas que pueden disfrutar de un recorrido en los cómodos asientos de sus cinco coches verdes, mientras contemplan los campos leoneses desde los grandes ventanales del convoy. El tren Costa Verde, que reinició la temporada el pasado 7 de julio, cubre el trayecto por las vías del Tren de La Robla desde León hasta el corazón de la montaña leonesa.

El viaje arranca en la estación de Feve en León, aunque este año, al estar levantado el trazado urbano con motivo de las obras de los futuros trenes-tram de Feve, los pasajeros son trasladados en autobús a la estación de San Feliz, a 11 kilómetros, desde donde, a las 9:25 horas, arranca el recorrido en tren con dirección a Cistierna. La primera parada es Matallana de Torío, desde donde un autobús guiará a los pasajeros hasta Vegacervera, donde se encuentran las hoces del río Torío que componen un espacio natural protegido. El río, que corre por un espectacular cañón kárstico, se abre paso entre angostas paredes y matorrales de aliagas y enebros, y en medio de un bosque de robles, hayas, sauces y álamos entre los que perviven ejemplares de lobo.

Posteriormente se llega a las cuevas de Valporquero, escondidas bajo la roca a 1.309 metros bajo el pueblo que les da nombre, que conforman uno de los recursos más atractivos del turismo espeleológico español. Más de un kilómetro de húmedo y oscuro recorrido jun-



Exterior e interior del tren Costa Verde.

to al río Valporquero lleva al viajero por serpenteantes caminos con abundantes estalagmitas y estalactitas. La mayor atracción es la Gran Rotonda, esbelto espacio catedralicio de 6.000 m² de superficie y 20 metros de altura.

De vuelta a Matallana, tras una degustación de embutidos leoneses en una de las fábricas de Vegacervera, el tren acerca al visitante hasta Boñar. En esta parada se aprovecha para degustar los platos propios de la zona, como las carnes del ganado de corral, el cordero o la cecina, finalizando con los nicanores de Boñar, los famosos dulces de hojaldre creados en 1880 por Nicanor Rodríguez.

La espectacular montaña leonesa es el singular destino que descubre al viajero el tren Costa Verde

La siguiente parada es Sabero, donde se encuentra el Museo de la Minería y la Siderurgia, una reha-



bilitación de la antigua ferretería de San Blas que formó la primera industria siderúrgica en España en 1846. El museo recoge la historia de la minería de este valle leonés y permite recorrer los restos de los altos hornos donde se descomponía el carbón de cok para fabricar hierro y acero.

De vuelta al tren, en el trayecto se pasa cerca del río Esla, afluente del Duero que trae sus aguas desde la cordillera Cantábrica recorriendo casi 300 kilómetros, hasta alcanzar Cistierna. En esta localidad, con una importante huella ferroviaria, está programada la visita al Museo del Ferroviario, compuesto por tres salas con objetos, proyecciones, fotografías y un taller de reparación de locomotoras que ilustran la historia de las líneas de tren. Este museo es la última visita del itinerario por la montaña leonesa. A continuación, el tren regresa sobre raíles a su punto de origen en San Feliz y por carretera hasta León, adonde se llega a las 20:30 horas. ■

El trazado ferroviario discurre por la parte oriental de la montaña leonesa.

El Histórico

■ ITINERARIO DE LA HISTORIA

Salidas los domingos de:

mayo: 20 y 27

junio: 3, 10, 17, 17 y 24

julio: 1, 8 y 15

septiembre: 16, 23 y 30

octubre: 7 y 14

■ ITINERARIO DEL SOPLAO

Salidas los sábados de:

julio: 21 y 28

agosto: 11, 18 y 25

septiembre: 1 y 8

■ ITINERARIO DE LAS MARISMAS

Salidas los sábados de:

mayo: 19 y 26

junio: 2, 9, 16, 23 y 30

julio: 7 y 14

septiembre 15, 22 y 29:

octubre: 6 y 13

■ ITINERARIO MAR Y MONTAÑA

Salidas los domingos de:

julio: 22 y 29

agosto: 12, 19 y 26

septiembre: 2 y 9

Estrella del Cantábrico

■ ITINERARIO DE LA BIOSFERA

Salidas los sábados de:

junio: 16, 23 y 30

julio: 7, 14, 21 y 28

agosto: 11, 18 y 25

septiembre: 1, 8 y 15

■ ITINERARIO DE COVADONGA

Salidas los domingos de:

junio: 17 y 24

julio: 1, 8, 15, 22 y 29

agosto: 12, 19 y 26

septiembre: 2, 9 y 16

Costa Verde

■ ITINERARIO DE LA MONTAÑA LEONESA

Salidas los sábados de:

julio: 7, 14, 21 y 28

agosto: 11, 18 y 25

septiembre: 1





EL TREN DE LAS NUBES

El tren de Núria fue el primer ferrocarril de cremallera de la Península y hoy, con 81 años de existencia cumplidos, es también el más escalador de todos, pues sus vagones alcanzan los 1.964 metros de altitud tras superar un desnivel de 1.059 metros en apenas 12,5 kilómetros de trayecto. El recorrido, que se realiza en unos 45 minutos, permite descubrir algunos de los paisajes más espectaculares del Pirineo catalán y alcanzar el santuario de Núria.

Jesús ÁVILA GRANADOS (Texto y fotos)

En el norte de la comarca del Ripollès (Girona), a la sombra del mítico Puigmal (2.913 metros), el santuario de Núria es motivo de peregrinación, tanto por los devotos de la imagen que, hasta este apartado paraje del Pirineo catalán, cerca de las nubes, llegan para adorar a la Virgen negra de Núria, como por los amantes de los deportes de invierno, el montañismo, el arte o la historia.

Como tantos otros lugares de nuestro país, Núria no se entiende sin sus ancestrales tradiciones. Cuenta la leyenda que fue un tal Gil, santo procedente de Provenza, quien, durante la dominación visigoda, comenzó a predicar el cristianismo por estas aisladas montañas. Más tarde (finales del siglo XI), otro santo, Amadeo, asumió la misión de hallar los objetos sagrados dejados ocultos por Gil: una campana, una olla y la cruz, los tres símbolos de Núria. No tuvo suerte y esos tres objetos serían encontrados algunos años más tarde, en 1079, y para celebrarlo se decidió levantar la primera capilla en honor a la Virgen de Núria: una imagen negra, de 56 cm de altura, hallada milagrosamente dos generaciones antes. El santuario, que se alza sobre una roca blanca en la confluencia de dos ríos, a casi 2.000 metros de altitud y en medio de un paradisíaco escenario natural, no tardó en convertirse en centro de peregrinación para las gentes de la región, que utilizaban para llegar hasta allí el angosto sendero de alta montaña (el cual aún se conserva, y sigue paralelo a la vía del



La vía vista desde la cabina del tren. Debajo, estación de Ribes-Enllaç.

tren, desafiando ventisqueros, precipicios de vértigo y terribles gargantas). La senda parte desde la aldea de Queralbs para continuar por el *Camí Vell*, fragmento de la antigua calzada romana que enlazaba *Gerunda* (Girona) con *Carcaso* (Carcasona) a través de los Pirineos Orientales y de la que aún hoy se pueden apreciar algunas losas originales y miliarios cerca de los raíles.

El santuario de Núria está abierto todo el año. La actual talla de la Virgen es románica, del siglo XII, y se dice que está relacionada con los templarios.

Numerosos y espectaculares son los puentes medievales que evocan este legendario camino, buena parte del año cortado por los aludes de nieve. Por ello, y también por el auge que a principios del siglo XX iban alcanzando los deportes blancos, fue tomando cuerpo la necesidad de proyectar una línea férrea que enlazara la población de Ribes de Freser con el santuario de Núria. Recordemos que en es-





tos desolados valles el deporte del esquí fue muy madrugador, pues en 1909 ya subían los primeros deportistas cargados con trineos, botas, esquís y palos, a través del estrecho y peligroso sendero que, cubierto de placas de hielo, suponía un peligroso desafío.

PROYECTO FERROVIARIO

El material requerido para el normal mantenimiento del santuario, y también para la construcción de las nuevas instalaciones deportivas, solo podía llegar a través del antiguo sendero (de origen romano), conocido como *Camí Vell* de Queralls, que se corresponde con el actual “GR-11” (senda pirenaica). Los acemileros debían afrontar un durísimo trayecto, largo y lleno de dificultades. Los devotos de la Virgen de Núria que deseaban visitar el santuario tenían el mismo problema: para acceder a la plataforma superior debían caminar durante cuatro agotadoras horas en sentido ascendente. Para resolver estos inconvenientes se agilizaron los preparativos del

Detalle de las características técnicas de la cremallera, estación término de Núria y encuentro de los trenes a mitad de trayecto.

proyecto ferroviario, cuya construcción, que ha cumplido sus primeros 80 años de historia, fue una proeza de la ingeniería ferroviaria española del siglo XX.

Fue en 1924 cuando la empresa Ferrocarrils de Muntanya de Grans Pendants (FMGP), que ya explotaba comercialmente la línea de montaña Monistrol-Montserrat, inició el proyecto de la futura infraestructura. En noviembre de 1927, bajo el reinado de Alfonso XIII, el Gobierno aprobó por Real Decreto la concesión del ferrocarril de Ribes de Freser a Núria a la mencionada empresa.

La construcción de la línea comenzó en mayo de 1928 simultáneamente desde sus dos extremos, Ribes-Enllaç y Núria. Durante tres años, más de 2.000 operarios trabajaron en esta faraónica obra, realizada en condiciones climatológicas adversas, que exigió excavar túneles, construir viaductos y nivelar tramos de pendientes de vértigo. El presupuesto de ejecución superó los 11 millones de pesetas. El



19 de marzo de 1931 se inauguró oficialmente la nueva infraestructura ferroviaria, y un mes después hizo su primer trayecto comercial el tren de cremallera, pionero en España de esta singular forma de tracción.

El trazado, sobre el que se instaló una vía de ancho métrico, mide 12,5 kilómetros, de los cuales 5,5 kilómetros son de adherencia y los 7 restantes están equipados con una cremallera central (sistema Abt) para poder superar el 15 % de pendiente. El desnivel que debe salvar entre Ribes de Freser y Núria es de 1.059 metros. Con la llegada del tren de cremallera, Núria no tardó en convertirse en uno de los principales centros turísticos del Pirineo catalán, facilitando la práctica de los deportes blancos en invierno, dejando para el resto del año otros como montañismo, senderismo, tiro con arco, hípica y vela, deporte que se practica en el embalse construido en 1955. En 1981, la Generalitat se hizo con el control de

El tren circula junto a las frías aguas del embalse.

El tren de cremallera ha convertido a Núria en uno de los principales centros turísticos del Pirineo catalán

FMGP; y en 2008 finalizó la construcción del túnel Roc del Dui.

El trayecto, que actualmente dura unos 45 minutos, permite admirar los impresionantes escenarios naturales que jalonan la vía, como la cascada de la Cola de Caballo, que ruga con furia al caer al fondo del barranco. Y también construcciones históricas como el castillo de San Pedro, en Ribes de Freser, enclave medieval relacionado con los cátares, o la aldea de Queralls, con su interesante iglesia románica, y los puentes de piedra que facilitan el trayecto del sendero “GR-11”, aún utilizado por numerosos peregrinos. Una de las particularidades del trazado son los indicadores que recuerdan al viajero la altitud del lugar asociada con otros enclaves ferroviarios de la geografía hispana, como por ejemplo, al alcanzar la cota de 1.379 metros (puerto de Pajares).

Pero antes de la partida del tren, en la misma estación de Ribes-Enllaç, es aconsejable visitar el moderno Museo del Ferrocarril, que pasa revista a los 80 años de historia del ferrocarril de Núria. También en Núria, junto a la estación, hay otro museo más pequeño que explica las gestas de la construcción de este singular trazado ferroviario con fotografías



Sala del Museo del Ferrocarril de Núria.



Imagen de la Virgen de Núria en su camarín.

de época, materiales recuperados para su exposición y audiovisuales didácticos.

Los amantes de la historia y el arte deben visitar el interior del santuario, donde se custodia la bella imagen de la Virgen de Núria, patrona de estos valles. Después, ya en el exterior, junto a la fuente y el oratorio de San Gil, tras beber de sus aguas, se puede tomar el sendero que pasa frente al embalse y seguir el camino hasta el mirador inferior, porque la panorámica que se ofrece es impresionante en todas las direcciones. También le permitirá valorar en toda su dimensión el titánico esfuerzo desplegado en la construcción del camino para la *serpiente metálica* que, silbando entre los ventisqueros, se atreve a tocar las nubes. ■

Características técnicas del tren cremallera

■ **Inauguración de la línea:** 19 de marzo de 1931. A cargo de la compañía FMGP (Ferrocarrils de Muntanya de Grands Pendants). Ha funcionado desde el principio con energía eléctrica.

■ **Longitud del trazado:** 12,5 kilómetros (los primeros 5,5 km, en adherencia, y el resto, con cremallera central de sistema Abt).

■ **Desnivel:** 1.059 metros (diferencia de altitud entre el santuario de Núria, 1.967 metros, y Ribes-Enllaç, 908 metros). Rampas máximas: 15%.

■ **Duración del trayecto:** 45 minutos. El tren circula a 22 km/h en la subida y a 13 km/h en la bajada.

■ **Estaciones:** 4 (Ribes-Enllaç, Ribes-Vila, Queralbs y Núria). Apeadero: 1 (Rialb, entre Ribes de Freser y Queralbs, funciona como parada facultativa). Las estaciones de Ribes Renfe y Ribes-Enllaç están interconectadas, por lo que para montarse en el cremallera de Núria no es preciso descender del tren que, desde Barcelona, va a Puigcerdà y conecta con la Tour de Carol (Francia).

■ **Anchura de vía:** 1.000 mm.

■ **Sistema de cremallera:** ABT.

■ **Tipos de carril:** 45 kg/m, 20 kg/m (zona de Núria).

■ **Traviesas:** de madera, VonRoll, épsilon.

■ **Electrificación:** 1.500 Vcc, 2 subcentrales y 12 seccionadores.

■ **Parque móvil:** 4 automotores Beh 4/8, 2 automotores GTW 2/6, 1 quitanieves, 1 locomotora diésel, 1 locomotora eléctrica, 4 coches y 1 coche salón. Tres generaciones de trenes aún conviven en la línea: la primera se remonta a los años 1930/31, la segunda a 1985 y la tercera a 2003.

Teléfonos de interés

■ **Atención al Cliente:** 972 732 020.

■ **Central de reservas:** 972 732 030.

Horarios

■ **Cinco trayectos al día. Salidas de Ribes-Enllaç en dirección a Núria a las 09:40, 11:20, 13:00, 14:55 y 16:45 horas.**



EL TREN DE
LA MONTAÑA
SAGRADA



El tren remonta en un trazado ascendente la ladera oriental de la montaña de Montserrat.

En el corazón de Cataluña, y elevada entre las comarcas del Bages, l'Anoia y Baix Llobregat, se alza la montaña de Montserrat, el centro religioso más importante de Cataluña. Desde hace nueve años (junio de 2003), gracias a la acertada recuperación del tren de cremallera, es más cómodo alcanzar el monasterio benedictino, en cuya iglesia se rinde culto a la patrona de los catalanes, una Virgen negra –la Moreneta–, permitiendo, al mismo tiempo, la conexión con el funicular que lleva a la iglesia de Sant Joan, en la plataforma superior de la montaña, o bien el que desciende hasta la Santa Cova, en las entrañas de la montaña.

*Jesús ÁVILA GRANADOS
(Texto y fotos)*

La montaña de Montserrat es el corazón espiritual de los catalanes. Se dice que antiguamente, en primavera, la gente solía subir a su cima para lavar sus pecados y sanar de sus enfermedades.

Afirma la tradición que la primera imagen de la Virgen la encontraron unos pastores en el siglo IX en el interior de una cueva y que, aunque el obispo pidió que trasladaran la talla



Tren estacionado en la estación superior.



Carteles de época alusivos al tren de Montserrat.



Cartel alusivo a las raíces del tren de Montserrat (finales del XIX).

hasta Manresa, fue imposible porque pesaba demasiado. El obispo interpretó el mensaje como el deseo de la Virgen de permanecer en aquel lugar y mandó construir una ermita, origen del actual monasterio. La talla románica que actualmente puede verse data del siglo XII, y está realizada en madera de álamo. Se trata de una figura de la Virgen, con el niño Jesús en su regazo y sosteniendo una esfera en la mano derecha que simboliza el Universo. La Virgen de Montserrat fue coronada, por privilegio pontificio del papa León XIII, el 11 de septiembre

de 1881, y entronizada en un retablo de plata ofrecido por el pueblo catalán en 1947, ubicado en el camarín (cámara santa) posterior al altar mayor.

Entre las innumerables tradiciones que se mantienen en esta montaña-santuario está la de llevar a los recién nacidos ante la “Moreneta”, en confirmación acaso de ancestrales cultos de fecundidad. Escondido en la sierra está el monasterio de Montserrat, del siglo XI, con dos núcleos bien diferenciados. Por un lado, la basílica y las dependencias monacales, donde actualmente residen un centenar de monjes benedictinos; por otro, los edificios de servicios, que incluyen apartamentos destinados al alojamiento de los peregrinos, restaurantes, tiendas, etc. Durante las guerras napoleónicas, el monasterio fue quemado y saqueado en diversas ocasiones, siendo reconstruido años más tarde.

GESTA DE LA INGENIERÍA

La montaña de Montserrat se encuentra a solo 45 kilómetros de distancia de la ciudad de Barcelona, en el centro geográfico de Cataluña. Se trata de un poderoso macizo rocoso que, desde enero de 1987, es parque natural. La grandiosidad de esta mole no reside solo en sus dimensiones o en las formas romas de sus cimas, sino también en su agreste espectacularidad física. El macizo, de forma ovalada, con una cierta inclinación de SE a NW, tiene 10 kilómetros de longitud, entre el desfilade-



ro del Cairat, por donde se abre paso el curso del Llobregat, al este, y el coll de Can Magana, a poniente; y 5 kilómetros de anchura. El valle de Marganell y la meseta de Collbató-Els Brucs limitan la montaña por el norte y sur, respectivamente. Son, en total, 3.630 hectáreas de superficie.

Por lo tanto, dominar la cima con un medio mecánico que facilitara la subida a la montaña y el acceso al santuario supuso todo un reto. Miles de devotos y peregrinos tradicionalmente subían a la montaña a pie o a lomos de caballerías, los menos, o por el difícil camino de Santa Cecilia, que en 1698 se transformó en carretera. Y no fue hasta la segunda mitad del siglo XIX cuando se pensó en una vía alternativa más cómoda y rápida. Gracias a los Ferrocarriles del Norte, de vía ancha, el tren llegaba a la estación de Monistrol-Montserrat. En este punto, la propia compañía, entre 1858 y 1859, construyó una carretera de 14 kilómetros de longitud aprovechando el antiguo sendero de herradura, cuyo trazado duro facilitó el desplazamiento de diligencias, con un área de descanso en la fuente de los Monjes para monturas y viajeros, en un trayecto de 3 horas y media.

Inicio de la subida a la montaña de Montserrat, con sus características formaciones rocosas de fondo.

Pero el constante aumento de peregrinos y visitantes al santuario animó a Joaquim Carrera, un ingeniero catalán enamorado de los trenes de montaña suizos, a convencer al empresario Josep M. González de la necesidad de construir un tren de cremallera que enlazara la estación de Monistrol de Montserrat con el monasterio superior. El 31 de diciembre de 1881 se constituyó la Compañía de Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes y el 27 de julio de 1882 se aprobó la concesión. El 5 de mayo de 1892, los obreros que perforaban el túnel de los Apóstoles se encontraron en la mitad del trazado férreo. La inauguración de este ambicioso proyecto tuvo lugar el 6 de octubre de aquel mismo año. A partir de entonces, el tren de cremallera de Montserrat no tardó en convertirse en el más popular y tradicional de España, auspiciando la convocatoria de 200 romerías anuales. El tren, a diferencia de

El tren cremallera de Montserrat, cuya primera línea operó entre 1892 y 1957, inició una segunda vida en 2003



Ermita de Santa Cecília, ejemplo del románico primitivo catalán.



Ermita de San Miguel, documentada en el siglo X y reconstruida.



Fachada de la iglesia de la abadía de Montserrat.



Caseta del guardaagujas de Monistrol, convertida en Museo del Ferrocarril.

las diligencias, aportaba notables ventajas, tanto en la cifra de peregrinos trasladados como en la mayor frecuencia de los viajes y la reducción del tiempo en los desplazamientos. Desde la estación de Monistrol hasta el monasterio, el trayecto duraba una hora y cinco minutos.

Pero lo más significativo era que el cremallera, desde Monistrol, estaba enlazado directamente con Barcelona, a través del tren regular, ofreciendo a los viajeros la posibilidad de visitar Montserrat en una sola jornada, por lo que el novedoso tren no tardó en convertirse en un dinamizador económico para la zona. Concretamente, Monistrol vio crecer un barrio entero, el de Viserta, fruto del tren de cremallera. Los años 20 del pasado siglo fueron los de mayor apogeo de este tren. En 1931, la compañía FMGP sufrió una primera crisis financiera que afectó a la línea, profundizada durante la Guerra Civil. En 1947, con motivo de la entronización de la Virgen, se superaron los 274.000 viajeros. Sin embargo, el 25 de julio de 1953 marcó el declive de la línea, aunque el cierre definitivo no se produjo hasta el 12 de mayo de 1957.

EL NUEVO TREN DE CREMALLERA

A pesar de ello, la ilusión de volver a ver funcionar este singular tren nunca se perdió. La nostalgia, el incremento de visitantes al

santuario y la necesidad de descongestionar la montaña de vehículos, al dañar la calidad del aire de un parque natural, dieron lugar, en los años 80, a que la Dirección General de Transportes de la Generalitat de Catalunya llevara a cabo diversos estudios encaminados a soventar el problema del transporte en la zona. En 1991, Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya (FGC) redactó un proyecto que se convirtió en la base del cremallera actual, presentándose en 1999 para ser definitivamente aprobado al año siguiente. En el verano de 2001 se iniciaron las obras del nuevo trazado, con cinco unidades ya adjudicadas para la puesta en servicio. Poco después, el 11 de junio de 2003, entró en funcionamiento el nuevo cremallera, haciendo realidad los sueños de mucha gente que no había perdido la fe en que el tren volvería a silbar entre las laderas de la montaña sagrada. Como dato de interés, en 2008 el tren de cremallera transportó a Montserrat un total de 489.665 viajeros. ■

Trazado en pendiente del funicular de Sant Joan.



Características

- **Primera línea férrea a Montserrat: 6 de octubre de 1892. Cierre: 12 de mayo de 1957. Duración del trayecto: 3:30 h.**
- **Segunda línea férrea: Inauguración el 11 de junio de 2003. Duración del trayecto: 15 minutos.**
- **Longitud del trazado: algo más de 5 kilómetros.**
- **Estaciones: Monistrol-Vila y Montserrat. Luego, si lo desea, puede enlazar con los funiculares que suben a Sant Joan, en la plataforma superior, o bien los que descienden a la Santa Cova.**
- **La capacidad de transporte es de 1.500 personas a la hora.**

Qué visitar

- **La abadía, situada en la plataforma superior de la montaña, a 720 metros de altitud, en cuya iglesia se rinde culto a la patrona de Cataluña, la Virgen de Montserrat, conocida como la Moreneta.**
- **El Museo de Montserrat, que atesora magníficas colecciones de arte sumerio, egipcio, griego y romano, además de una extraordinaria pinacoteca de grandes pintores españoles y extranjeros de los siglos modernos y contemporáneos, como los de de la escuela de Olot.**
- **La Santa Cova, a la que se puede llegar bien en funicular, bien descendiendo a pie por el sendero abier-**

to en la roca. También merecen una visita las ermitas de Sant Joan, Sant Miquel, Sant Jeroni y Santa Cecilia.

- **El Museo Ferroviario, situado en la estación de Monistrol-Vila, es imprescindible. Los amantes de la fotografía y la naturaleza podrán disfrutar en las cuatro estaciones y a cualquier hora del día, porque la luz cambia constantemente el decorado natural de esta montaña sagrada.**

Teléfonos de interés

- **Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya: 932 051 515.**
- **Consorcio de Turismo del Baix Llobregat. 936 852 400; www.turisme Baix Llobregat.com**
- **Oficina de Turismo de Manresa. 938 784 090. www.manresaturisme.cat**
- **Área de Turismo del Consell Comarcal del Bages. 936 930 396. www.bagesturisme.net**
- **Dirección del Parque Natural de la Montaña de Montserrat. 938 777 777.**
- **Patronato de la Montaña de Montserrat. 932 956 810.**
- **Ayuntamiento de Marganell. 938 357 063. E-mail: marganell@diba.cat**
- **Abadía de Montserrat. (Departamento de Prensa). 938 777 775. E-mail: serveidepremsa@abadia-montserrat.net**





UN VIAJE DE VÉRTIGO

Aunque fue en febrero de 1924 cuando comenzaron los primeros viajes entre Lleida y Balaguer, solo en 1951 se pudo concluir la línea hasta La Pobla de Segur, casi 90 kilómetros de un trayecto cubierto con locomotoras diésel y cuatro vagones por convoy que atraviesa escalofriantes desfiladeros y viaductos de vértigo levantados sobre el fondo de lagos y embalses de azuladas aguas.



Revisando la locomotora de vapor Garrofeta.

Jesús ÁVILA GRANADOS

o le faltó razón al novelista y viajero norteamericano Upton Sinclair (1878-1968), cuando dijo en una ocasión que si las tierras pertenecen a sus dueños, el paisaje es de quien sabe apreciarlo. Y los paisajes que descubre el tren de los lagos de principio a fin, entre Lleida y la Pobla de Segur, no pueden ser más espectaculares. Pero antes es preciso hacer un poco de historia.

La línea Lleida-Balaguer se inauguró el 3 de febrero de 1924; sus máquinas de vapor aún parecen resoplar en los tramos de este corto trayecto y el aire aún recuerda la nube de humo que llenaba los túneles, con la tradicional *Garrofeta*. Después se pensó en construir una línea férrea mucho más ambiciosa que comunicara la ciudad de Lleida con la localidad francesa de Saint-Girons (l'Ariège) a través del puerto de Salau, para dar salida a la producción maderera de las numerosas serrerías existentes a un lado y otro de los Pirineos. El proyecto, no obstante, quedó suspendido debido a la Segunda Guerra Mundial.

Pero la iniciativa estaba sobre la mesa, y si no pudo hacerse el tramo completo, sí se logró establecer una línea férrea que desde la misma ciudad de Lleida alcanzara hasta La Pobla de Segur, en la comarca del Pallars Jussà. Fue en 1951 cuando ambas poblaciones quedaron definitivamente enlazadas por una singular línea de ancho ibérico de 89,35 kilómetros de longitud. Desde 2005, esta infraestructura es propiedad de FGC (el operador ferroviario de la Generalitat catalana). Pero no se trata sim-



Atardecer sobre la fortaleza y colegiata de Mur. (foto: Battlevell). Debajo, Congost de Mont-Rebei, en el Montsec d'Ares. (Foto: Arthur F. Selbach).



plemente de un tren turístico, ya que en su tramo inicial (Lleida-Balaguer) opera como servicio de Cercanías, mientras que hasta La Pobla de Segur cobra su carácter más turístico, con salida en días señalados a las 10:30 horas de la estación de Lleida-Pirineus (ver Calendario), siendo en el mismo andén, un cuarto de hora antes de partir, donde los viajeros reciben la bienvenida del grupo de teatro "La Cremallera". Luego, media hora más tarde, al llegar a la estación de Balaguer, la sorpresa se



Embalse de Terradets, con los Pirineos como telón de fondo. (Foto Nelson Souto).



la llevan cuando, por gentileza del Ayuntamiento de la capital de La Noguera, son obsequiados con una variedad de exquisitas cocas y una copa de cava.

EL RECORRIDO

Al inicio del trayecto, a la salida de la propia capital, sobre una colina, se puede admirar la monumental Seu, la magnífica catedral de Lleida, y en el otro extremo, dominando el curso inferior del Segre, el castillo templario de Gardeny.

La siguiente parada no queda lejos: Alcoltege, un pueblo recoleto que debe buena parte de su prosperidad a una cuidada producción hortofrutícola y ganadera. Después no se

El tren a punto de alcanzar la zona del castillo de Mur. (Foto: Oscar Urgelés).

de la España medieval. Gerb, siguiente parada, depara dos notables monumentos: el castillo y los lavaderos medievales..

LA MONTAÑA, EN ESTADO PURO

A partir de aquí, el tren se adentra en algunos de los más grandes espacios naturales leridanos. Sant Llorenç de Montgai es famoso por su embalse, cuyas aguas facilitan la práctica de numerosos deportes; el lugar está declarado reserva natural de fauna salvaje. No lejos, en la confluencia del Noguera Pallaresa y el Segre, se encuentra Camarassa, uno de los pueblos medievales más interesantes de Cataluña que además ofrece a los visitantes su más que interesante Parque Arqueológico Didáctico (PAD). Vilanova de la Sal debe su nom-



Torre de vigia de Alsamora, en el Montsec d'Ares. (Foto: Arthur F. Selbach).



bre a unas fuentes de aguas salinas de montaña, explotadas ya en el siglo XI, actividad que se mantuvo hasta 1989; en su iglesia parroquial, hasta 1967, se conservaron los restos de los condes d'Urgell. La siguiente parada, Santa Linya, es un apeadero (a 6 kilómetros del pueblo), en el municipio de les Avellanes; cerca se encuentra la Balma de la Cova Gran, refugio de bandoleros en otros tiempos.

Àger, la siguiente estación, merece ser visitada sin prisas, a pesar de que el pueblo esté a 9 kilómetros. La colegiata románica es de obligada visita, así como el callejeo por el casco medieval. No lejos, sobre el lago, se alza la ermita románica de la Pertusa, colgada en el abismo. Es recomendable recorrer el sendero rupestre excavado en las paredes calcáreas del

Raiers de La Pobla de Segur. (Foto: Turmix).

Tremp, la capital del Pallars Jussà, cuenta con el municipio más extenso de Cataluña (303,97 km²) y reúne muchos atractivos. Entre ellos cabe mencionar el Museo Comarcal de Ciencias Naturales y el antiguo hospital de los Pobres (fundado en 1521). Y fuera del casco urbano, el valle de los Buitres, en la *serra* de Sant Gervàs, un paraje paradisiaco. Salàs de Pallars, penúltima estación del recorrido, conserva un coqueto casco medieval que mantiene todavía vivo el viejo comercio de ultramarinos, a los que ha dedicado un centro de interpretación que es de obligada visita. Los alrededores de esta localidad son también del mayor interés: el embalse de Sant Antoni, la cascada de Rivert y la Font de Dalt, reserva del tritón pirenaico.

Mont-Rebei, uno de los parajes naturales más impresionantes de la zona. Para los amantes de la astronomía, el Centro de Observación de la Unesco (tel: 973 053 022), a 3,7 kilómetros de Àger, permite contemplar el universo bajo una cúpula de 12 metros de diámetro.

La siguiente parada es Cellers-Llimiana, cuya estación se encuentra a orillas del embalse del Terradets, con edificio acondicionado como albergue de excursionistas. Desde aquí se puede hacer una excursión a la *cova* dels Murisecs. En Llimiana hay que hacer un alto en la iglesia románica de la Virgen de la Cinta. A mitad de camino entre el embalse del Terradets y el castillo de Mur –fortaleza de piedra en forma de barco, del siglo XI, con colegiata románica–, se encuentra Guàrdia de Tremp y su evocador entramado de calles medievales. Palau de Noguera, siguiente parada, es un pueblo *nuevo*, creado tras la Constitución de Cádiz (1812).



LA POBLA DE SEGUR

Encajada entre dos profundos valles fluviales, La Poble de Segur conserva la tradición de los *raiers*, los balseros de troncos cuya memoria está hoy presente en el museo donde se puede apreciar la dureza y los riesgos de este oficio hoy extinguido. Pero si se tiene la oportunidad, merece la pena acercarse el primer domingo de julio, cuando tiene lugar en este pueblo el Día de los *Raiers*, declarada Fiesta de Interés Nacional. Si se dispone de tiempo, además de admirar el trazado medieval de La Poble, merece la pena visitar la *Vall Fosca*, un estrecho valle abierto por el río Flamisell, donde se inicia el vuelo del teleférico de los Lagos y se encuentra la central hidroeléctrica de Capdella. Y para una estancia de unos días, nada mejor que practicar el senderismo en la *serra del Boumort* (macizo montañoso donde, durante la temporada de celo, se escucha la brama del ciervo), o en el desfiladero de Collegats, uno de los más impresionantes de Europa, donde existen asimismo numerosas posibilidades para toda suerte de deportes de aventura o la caza fotográfica. Y otros parajes cercanos, como el estanque de Montcortés, a 1.065 metros de altitud, o las salinas de Gerri, a 1.500 metros de altura, al borde del Noguera Pallaresa, no dejarán de ser siempre una grata sorpresa para los viajeros más inquietos. ■

Excursionistas a través del escalofriante cañón de Mont-Rebei. (Foto: Arthur F. Selbach).

El tramo inicial de la línea es operado por el Cercanías, mientras que hasta La Poble cobra su carácter como tren turístico

Características técnicas de la línea

- Longitud: 89,35 kilómetros (de vía sin electrificar).
- Ancho de vía: 1.668 mm (ibérico).
- Estaciones: 17 (Lleida-Pirineus, Alcoletge, Vilanova de la Barca, Tèrmens, Vallfogona de Balaguer, Balaguer, Gerb, Sant Llorenç de Montgai, Vilanova de la Sal, Santa Linya, Ager, Cellers-Llimiana, Guàrdia de Tremp, Palau de Noguera, Tremp, Salàs de Pallars y La Poble de Segur).
- Túneles: 41 (El más largo es el de Palau, con 3.499 metros, bajo la sierra del Mont-roig).
- Puentes: 31 (El más largo, de 160 metros, salva el río Segre en Balaguer).
- Pasos a nivel: 21.
- Tipos de locomotoras: Diésel 10817 y 10820, arrastrando cada convoy cuatro vagones de época.
- Forma de bloqueo: telefónico.

Horarios

- Salida de Lleida-Pirineus a las 10:30 horas y llegada a La Poble de Segur a las 12:30.
- Salida de La Poble de Segur a las 17:30 horas y llegada a Lleida-Pirineus a las 19:30.

Calendario

- Días 2, 9, 16, 23 y 30 (en junio);
- Días 7, 14, 21 y 28 (en julio);
- Días 4, 11, 18 y 25 (en agosto);
- Días 1, 8, 15, 22 y 29 (en septiembre).

Teléfonos de interés

- Estación de Lleida-Pirineus: 973 220 202
- Estación de Balaguer: 973 445 503
- Oficina Municipal de Turismo de La Poble de Segur: 973 680 257
- Oficina de Información Municipal de Salàs de Pallars: 973 676 266

EL TREN DEL CEMENTO

En paralelo a los rugientes cañones del río discurre el corto pero más que interesante trayecto del Ferrocarril Turístico del Alto Llobregat. La línea, que históricamente unió la antigua fábrica de cemento Asland, en Castellar de n'Hug, con Guardiola de Berguedá (Barcelona), guarda sorpresas memorables, como los Jardines Artigas, proyectados por Gaudí en La Pobla de Lillet, o la imponente silueta de la cementera Asland y su curioso museo, donde se explican los orígenes de una revolución industrial que a finales del siglo XIX cambió por completo el devenir de la construcción.



El tren atraviesa parajes de gran belleza dentro del parque natural del Cadí-Moixeró.

Jesús ÁVILA GRANADOS
(Texto y fotos)

on las 12 del mediodía, a finales de la primavera, y el Ferrocarril Turístico del Alto Llobregat, conocido popularmente como el “tren del cemento” aguarda en las vías. Un numeroso y heterogéneo grupo de viajeros ya están situados en el andén, dispuestos a subir al vagón. Un tercio de este colectivo humano peina ya canas, o nada. Se oye hablar en catalán, castellano, francés, alemán e inglés. No es necesario recordar que los trenes turísticos están en auge en buena parte de Europa, y que en España estamos también recuperando viejos ferrocarriles no solo para disfrute de nostálgicos, sino porque forman parte de un patrimonio que también es historia y cuya conservación se puede rentabilizar y compatibilizar como oferta de ocio. Y este es el caso de este peculiar tren, que la pasada campaña tuvo más de 22.000 pasajeros.

En pocos minutos, los dos vagones ya están repletos y más de medio centenar de personas esperan en sus asientos el sonido del silbato como señal de salida de la locomotora, con las cámaras fotográficas o de vídeo a punto. En ese mismo momento, entre el griterío de los más pequeños, se puede oír a un grupo de viajeros franceses hablar de un trencito similar en la región de la Auvernia.

Después de atravesar un pequeño túnel, el paisaje comienza a desplegarse en todo su esplendor ante los ojos de los viajeros, con espesos bosques de pinos, abetos y robles, masías aisladas en pequeñas plataformas de roca y el río Llobregat siempre a los pies. Y no tardan en aparecer las primeras casas de La Pobla de Lillet, siendo La Pobla Centre la primera parada en este trayecto ferroviario, donde descienden los viajeros que allí residen, mientras que otros, senderistas en su mayoría, ocupan los escasos asientos vacíos.



Después de cruzar un puente sobre el Llobregat, y observar con asombro la profundidad de la garganta abierta por el agua a lo largo de los tiempos, la montaña parece devorar a la vía férrea, que se pierde entre la espesa vegetación. Enfrente, altas cascadas y el agua rugiendo en las profundidades de los acantilados fluviales al romper con las rocas. Estamos en un territorio repleto de leyendas, donde el románico inició su andadura histórica bien pronto (siglo IX), los castillos de las altas cumbres custodiaban los pasos naturales y los pueblos se acurrucan entre las paredes de las montañas.

JARDINES DE GAUDÍ

Ya están cercanos los Jardines Artigas. Fue a finales del siglo XIX cuando el gran arquitecto del modernismo, Antoni Gaudí, invitado y alojado en la mansión de la familia Artigas, y en agradecimiento a la hospitalidad allí recibida, no dudó en proyectar para estos mecenas unos jardines justo detrás de su fábrica, dentro del municipio de la Pobla de Lillet. Estos fotogénicos y singulares jardines nos muestran cómo, en la más perfecta de las ar-

Llegada del tren a la estación término en la antigua cementera Asland.

monías, la arquitectura combina a la perfección con los elementos de una naturaleza que se encuentra en estado salvaje (fuentes, bancos, barandillas y puentes), con el sempiterno río Llobregat bañando las entrañas de este paraíso exclusivo. Llamen poderosamente la atención la glorieta (pérgola), el puente de los arcos, la cascada, la gruta, las figuras de los animales y el murmullo constante del agua como música de fondo. Es una naturaleza sutilmente decorada, donde la acción del hombre es prácticamente inapreciable y donde todo ha sido concebido de forma expresa para

valorar el detalle. En definitiva, un verdadero cuento de hadas que sumerge al viajero en otra dimensión.

El tren cementero, que dejó de circular en 1963, reapareció como ferrocarril turístico en 2005

Los Jardines Artigas están muy próximos a la estación del mismo nombre. Por ello, es recomendable bajarse allí para descubrirlos, y después reemprender el viaje en el siguiente tren.



LA MONTAÑA DEL CEMENTO

Tras retomar el viaje con el siguiente convoy, nuevos espacios naturales se abren ante los ojos del viajero, hasta que surge, de repente y como de la nada, una exposición de máquinas de ferrocarril antiguas, alineadas sobre una plataforma rocosa. Fueron las locomotoras históricas que protagonizaron una pequeña revolución industrial, la que hace un siglo se vivió en estas montañas, gracias a la riqueza de sus minerales.

Y ya cerca del final del trayecto, tras un recodo de la montaña, se despliega toda una serie escalonada de estructuras, cubiertas de excepcionales bóvedas de ladrillo plano. Se trata de la antigua fábrica cementera Asland, fundada por el industrial catalán Eusebi Güell i Bacigalupi, pionera en la producción del cemento Portland en nuestro país. El lugar es conocido como el Clot del Moro, enclave al sur del municipio de Castellar de n'Hug, que tiene como telón de fondo una montaña que muestra en varios lugares su naturaleza blanquecina para la transformación industrial del mineral en cemento, tras la acción del calor de los hornos.

La figura de Eusebi Güell, uno de los grandes mecenas del arte modernista catalán, está bien presente en este lugar. Fue él quien, tras la constitución junto a otros socios de la Compañía General de Asfaltos y Portland Asland, requirió en el año 1902 la presencia de Gaudí en estos parajes del Pirineo para hacer realidad la impresionante mole del edificio. Gaudí se alojó en la casa de los Artigas, desde donde visitaba casi a diario la fábrica para seguir de cerca su proceso constructivo. También diseñó, en la cercana sierra del Catllaràs, la vivienda de los ingenieros de las minas de carbón del Catllaràs, que abastecieron los



Cartel de la estación de La Pobla Centre, el tren junto a los Jardines Artigas y operación de cambio de máquina.

hornos de la cementera. Todo estaba interrelacionado.

Solo restaba un problema. El Clot del Moro, lugar en donde se alzó la espectacular fábrica, se hallaba a 32 kilómetros de distancia de la estación de tren más cercana. Por lo tanto, había que proyectar una conexión de tren entre ambos lugares, y por ello se construyó una pequeña línea de ferrocarril industrial. El recorrido arrancaba en la misma fábrica del Clot del Moro y llegaba hasta Guardiola de Berguedà, donde enlazaba ya con otras líneas. Los vagones transportaban no solo el cemento, sino toda clase de mercancías. Durante aquellos primeros años, este tren solo estaba al servicio de la fábrica, pero a partir del 1 de agosto de 1914 comenzó a realizar servicios de pasajeros, lo que facilitó de forma notable las comunicaciones y el comercio entre los valles más altos de esta co-



Sala del Museo del Cemento Asland, único en España.



Iglesia románica de la Pobla de Lillet.

marca del norte y las ciudades del centro de Cataluña (Manresa, Terrassa, Igualada, Martorell, etc.).

A mediados del siglo XX, y debido al crecimiento del transporte por carretera, la locomotora del nostálgico “tren del cemento” dejó de latir, y la línea inició su decadencia, clausurándose el 14 de octubre de 1963. A partir de 1986 se llevaron a cabo diferentes acciones encaminadas a la recuperación de la antigua línea de viajeros entre La Pobla de Lillet y Castellar de n’Hug, pero no fue hasta el 1 de julio de 2005 cuando, finalmente, entró en funcionamiento de nuevo, bautizado ahora como Ferrocarril Turístic de l’Alt Llobregat. Este tren turístico es el único medio existente para alcanzar el Clot del Moro, la plataforma en donde se encuentra la antigua fábrica de cemento Asland, a menos que se suba la montaña a través de senderos a contracorriente del río Llobregat.

MUSEOS DEL CEMENTO Y DEL TRANSPORTE

En el Clot del Moro, en la antigua fábrica, declarada Bien Cultural de Interés Nacional con la categoría de monumento histórico, se ha instalado el Museo del Cemento Asland, con dos zonas diferenciadas de visita. En la primera, que comprende una serie de salas didácticas situadas en el interior del edificio principal de la fábrica, se pueden conocer de cerca el cemento y sus múltiples aplicaciones en la construcción a lo largo de la historia. La segunda, ya en el exterior, consiste en un recorrido que discurre por las ruinas industriales de la fábrica y las áreas de producción del cemento, en el que el visitante debe ir protegido con un casco. En los momentos de mayor apogeo industrial de esta fábrica, que funcionó entre 1904 y 1975, se contabilizaron hasta 1.500 obreros.

Al lado del edificio modernista de la antigua fábrica de cemento, al otro lado del curso del río Llobregat y muy cerca de la estación del tren, se encuentra el Museo del Transporte de Cataluña. Inaugurado en el año 1991, en sus salas interiores se exhibe una de las mejores colecciones de vehículos antiguos de Europa (ferrocarriles, tranvías, automóviles y autobuses). Este centro dispone también de una escuela-taller de restauración, que se complementa con un trayecto en el tren turístico, el único medio, igualmente, para llegar a este museo.

Gracias al tren turístico del Alto Llobregat se ha incrementado la oferta de visitas que pueden hacerse en estos bucólicos parajes de



Atardecer en los valles del Alt Berguedà, con el poderoso Pedrorforca al fondo.

la comarca del Berguedà, en su sector más próximo al Pirineo. En Castellar de n'Hug tiene especial interés para el visitante la singular Casa del Pastor, un nuevo espacio museístico que exhibe objetos y herramientas relacionados con el oficio del pastoreo. Como recuerdo de esta tradición, el último domingo de agosto se celebra aquí el concurso internacional de *gossos d'atura* (perros pastores). Castellar de n'Hug es un pueblo de piedra acurrucado entre montañas, rodeado de bosques y de profundos desfiladeros. En su municipio, y cerca del Clot del Moro, se encuentra Les Fonts, el nacimiento del río Llobregat, cuyas aguas brotan de las entrañas de la montaña en forma de espectaculares cascadas.

Y en La Pobla de Lillet, paso histórico de cátaros que en los siglos medievales bajaban huyendo de las hogueras de la Inquisición francesa a través del legendario Camino de los Buenos Hombres, que pasa por Bagà y la montaña sagrada del Pedraforca, se condensa un interesante patrimonio monumental. El pueblo, situado a 843 metros de altitud, se alza sobre los ríos Arija y Regatell, afluentes del Llobregat. El *pont vell* (puente antiguo) recuerda al viajero el trasiego humano de esta villa a lo largo de la historia. A pocos kilómetros, en dirección Ripoll, se encuentra Sant Miquel de Lillet, una de las iglesias románicas de planta circular más interesantes de España, relacionada con los templarios. Y en Mataplana, de cuya fortaleza apenas quedan al-



Locomotora Schöma DTC2.

gunos lienzos de su muralla, estaba la corte de amor cortés más importante de la Cataluña medieval, centro de encuentro de trovadores, juglares y poetas. ■

Características de la línea

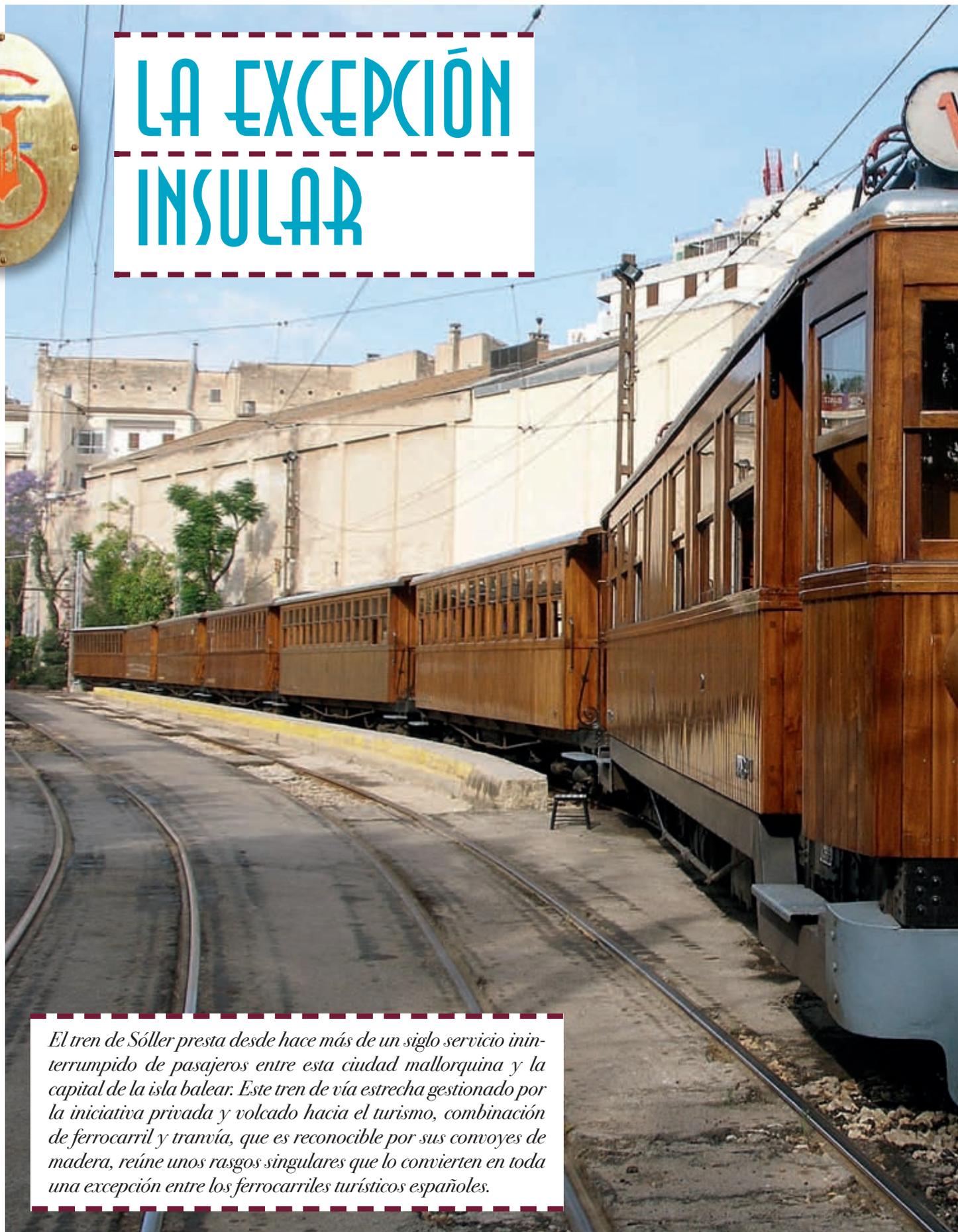
- **Construcción:** 1914 (En julio de 2005 la línea se recuperó al tráfico ferroviario, pero ya como tren turístico).
- **Finalidad:** Transporte de cemento y de mercancías desde la fábrica de Castellar de n'Hug hasta Berga, y desde esta población en tren normal a Barcelona.
- **Anchura de vía:** 60 cm.
- **Longitud del trazado:** 3,5 kilómetros (Entre La Pobla de Lillet y Castellar de n'Hug, al nordeste de la comarca barcelonesa del Berguedà).
- **Estaciones:** 4 (La Pobla de Lillet, La Pobla Centre, Jardines Artigas y Clot del Moro).
- **Duración del trayecto:** 20 minutos.
- **Temporada (2012):** Del 1 de abril a mediados de noviembre.
- **Horarios:** De 10:30 a 19:30 horas.

Direcciones de interés

- **Ferrocarril Turístico del Alto Llobregat.** Tel: 932 051 515; Web: www.fgc.cat
- **Dpto. de Prensa de FF.CC. de la Generalitat de Cataluña:** Tel: 933 663 181 (c/ Cardenal Sentmenat, 4; 08017 Barcelona).
- **Museo del Cemento Asland de Castellar de N'Hug.** Paratge del Clot del Moro, s/n; 08696 Castellar de n'Hug (Barcelona). Tels: 938 257 037 y 938 257 077. Web: www.mnatec.com y www.castellar.diba.es
- **Jardines Artigas.** Oficina de Turismo de la Pobla de Lillet. Parc Xesco Boix, s/n; 08696 La Pobla de Lillet (Barcelona). Tel: 938 236 146. E-mail: tur.lillet@diba.es Web: www.lillet.diba.es



LA EXCEPCIÓN INSULAR



El tren de Sóller presta desde hace más de un siglo servicio ininterrompido de pasajeros entre esta ciudad mallorquina y la capital de la isla balear. Este tren de vía estrecha gestionado por la iniciativa privada y volcado hacia el turismo, combinación de ferrocarril y tranvía, que es reconocible por sus convoyes de madera, reúne unos rasgos singulares que lo convierten en toda una excepción entre los ferrocarriles turísticos españoles.



Mateo Reus

Javier R. VENTOSA

Fotos: Ferrocarril de Sóller S.A.

El Ferrocarril de Sóller es un caso excepcional entre los trenes españoles. En servicio desde abril de 1912, por lo que acaba de cumplir su centenario, es el único ejemplo de negocio ferroviario privado surgido a principios de siglo aún activo en España, habiéndose mantenido sin ayudas oficiales. Es también único por explotar una línea que combina dos medios de tracción eléctrica: el tren, entre Palma y Sóller, y el tranvía, entre Sóller y el puerto de Sóller, a semejanza del primer ferrocarril español entre La Habana y Güines (Cuba). Y lo hace circulando sobre una vía estrecha con una anchura de 914 mm (la yarda mallorquina), muy poco común en España. Su excepcionalidad se extiende también al material eléctrico móvil, que es el original de hace más de ocho décadas, mantenido artesanalmente, por lo que subir a bordo es viajar exactamente igual a como se hacía a principios del siglo pasado.

Este singular ferrocarril ha tenido la virtud de reinventarse constantemente a sí mismo, adaptándose siempre a las necesidades del mercado, lo que permite ahora escribir su centenaria historia. Surgido de una necesidad perentoria para comunicar el aislado municipio de Sóller con la capital de la isla, prestó un servicio público de transporte de viajeros y mercancías en sus primeras décadas, primero con locomotoras a vapor y desde 1929 con tracción eléctrica. Hacia la mitad de su vida, a raíz del *boom* turístico de Mallorca, fue abandonando sus funciones originales para convertirse en una atracción exclusiva para el turista, con imaginativas propuestas. Junto al viaje de época a través de bellos parajes de la sierra de Tramontana, secreto sobre el que se asienta su éxito, ha añadido en este siglo una dimensión cultural, con la exhibición en



sus estaciones y su fundación de obras de artistas contemporáneos de talla mundial. Todo ello hace que el Ferrocarril de Sóller del siglo XXI, reinventado a lo largo de un siglo, sea hoy una atracción turística y cultural de primer orden que figura en el catálogo patrimonial de la isla.

ORÍGENES DEL PROYECTO

A finales del siglo XIX, la localidad costera de Sóller, con su vigorosa industria y sus famosos huertos de naranjos, enriquecida por las fortunas de los indianos, vivía virtualmente aislada del resto de la isla de Mallorca por la sierra de Alfàbia, estribación de la sierra de Tramontana que obstaculizaba el transporte terrestre de viajeros y mercancías con el puerto de Palma y el resto de la isla, ya vertebrada por una red ferroviaria creciente. La al-

ternativa a la ruta marítima para viajar de Sóller a Palma era una diligencia que debía salvar un gran desnivel, subiendo y bajando el coll de Sóller por un camino estrecho y empinado de 64 vueltas y contravuelvas, fatigoso para los animales de tiro, en un viaje de más de cuatro horas. La proyección económica y social de Sóller, y de su pujante burguesía, estaba, por tanto, muy limitada por la geografía.

Antes de finalizar el siglo, y de la mano de emprendedores sollerenses, surgieron las primeras iniciativas para resolver el problema de las comunicaciones entre Palma y Sóller mediante una línea férrea que acabara con el aislamiento. Al proyecto de 1892 de Jerónimo Estades, diputado y cofundador de la compañía de navegación sollerense, para construir una línea turística de 36 kilómetros que pasara por Valldemosa y Deià, le sucedió un año después el del industrial Juan Morell, quien propuso una línea directa a Palma bajo la sierra de Alfàbia a través de un túnel, más corta y económica que la anterior. Ambos proyectos se descartaron, pero Estades retomó la filosofía del segundo y encargó al ingeniero Pedro Garau redactar un proyecto de línea. Este proyecto, expuesto en el Ayuntamiento de Sóller en 1904, captó el interés de inversores locales

y propició la creación, en 1905, de la Compañía del Ferrocarril Palma-Sóller S.A., nacida con el objeto de construir y explotar la línea férrea Sóller-Palma, con un coste estimado en 3.149.517 pesetas. Su primer presidente fue Guillermo Colom.

Entre 1907 y 1912, coincidiendo en el tiempo con la presidencia de Estades al frente de la compañía, se dieron todos los pasos para poner el tren en servicio. Una vez obtenida la concesión de la línea por parte del Estado por un periodo de 100 años, declarada de utilidad por la Ley de Ferrocarriles Secundarios de 1908 y asegurada la financiación con capitales sollerenses, las obras se iniciaron en junio de 1907 simultáneamente desde Palma y Sóller. Durante 51 meses, las brigadas de operarios se afanaron en construir un trazado de 27.264 metros, en gran parte llano, pero que

Arriba, locomotoras de vapor y eléctrica, pasado y presente de la línea. Debajo, el tren llega a la estación de Sóller a principios del pasado siglo.



en su parte montañosa debía salvar un desnivel de 199 metros, con una pendiente máxima del 2,5% y algunas curvas con radios inferiores a 185 metros para cruzar la sierra de Alfàbia, en el que hubo que construir 13 túneles que sumaban 4.000 metros (entre ellos el túnel mayor, de 2,9 kilómetros, uno de los más largos de España) y varios viaductos (entre ellos el de Cinc Ponts, con cinco arcos de 8 metros de luz cada uno). Mientras se ejecutaban las obras, concluidas en septiembre de 1911,

El ferrocarril atraviesa la sierra de Alfàbia que separa Palma de Sóller. Debajo, el turismo es el motor principal del tren de Sóller.

la compañía adquirió el material móvil que recorrería la línea: cuatro locomotoras de vapor de MTM (bautizadas como *Palma*, *Sóller*, *Bunyola* y *Son Sardina* en alusión a las estaciones de la línea), 10 coches de Carde y Escoriaza y 24 vagones de carga. El 16 de abril de 1912, en una jornada en la que Sóller “olía a fiesta y entusiasmo”, según cuentan las crónicas, las autoridades de la isla realizaron el recorrido inaugural de la línea Palma-Sóller, dejando a ambas ciudades a una hora de viaje,

lo que provocó la supresión del servicio de diligencia a través del *coll* de Sóller.

ELECTRIFICACIÓN

Los trenes, con una gran acogida de la sociedad mallorquina, funcionaron desde entonces con regularidad entre Palma y Sóller, pero la línea, desde el punto de vista administrativo, aún estaba incompleta. Y es que la concesión fijaba un kilometraje mínimo (32,1 kilómetros) para la infraestructura,





por lo que la compañía, para cumplir esta exigencia, decidió ampliarla en 4.868 metros hasta el puerto de Sóller. La anchura de vía elegida para esta sección imitó la del tren, la singular yarda mallorquina (914 mm), pero no el sistema de tracción, al seleccionarse el eléctrico en vez del vapor, concretamente el tranvía, de gran éxito en las ciudades de la época, incluida Palma. Así, tras la construcción del trazado según el proyecto de Pedro Garau y la ejecución de una central eléctrica, y una vez adquiridos tres automotores eléctricos y dos remolques, el 4 de octubre de 1913 se inauguró la sección Sóller-Puerto de Sóller, independiente aunque complementaria de la línea férrea, dedicada a los pasajeros y, en menor medida, a las mercancías. A raíz de ello, la compañía, presidida en el próximo cuarto de siglo por Joan Puig Rullan, adoptó el nombre de Ferrocarril de Sóller, que mantiene hasta hoy.

En sus primeros lustros, el tren Palma-Sóller, al igual que otros ferrocarriles secundarios españoles, y sin competencia de otros modos de transporte, cubrió las expectativas tanto en el transporte de mercancías (Sóller exportaba naranjas y aceite a tra-

Rara imagen del tren en un paisaje nevado por la sierra de Alfábia. Debajo, coche de primera clase.

vés del puerto de Palma) como de pasajeros. Pero ya en la segunda década del siglo aparecieron los primeros problemas de la tracción a vapor: frecuentes averías, síntomas de fatiga, calderas inadecuadas que apenas permitían superar los tramos montañosos –lo que hacía el recorrido lento- e incomodidad del viaje por el humo y la carbonilla que se introducía en los vagones, especialmente en los túneles. Ante esta situación, Jerónimo Estades propuso al consejo de la sociedad sustituir la tracción a vapor por la eléctrica, igual que la del tranvía, lo que implicaría mayor potencia para arrastrar convoyes, más capacidad de carga y la eliminación de los inconvenientes de la combustión, factores que mejorarían la calidad del servicio.



Al amparo del Nuevo Estatuto Ferroviario de 1924, un decreto de la época de Primo de Rivera que ofrecía a las empresas capital estatal para mejorar el deficiente estado del ferrocarril, la empresa sollerense emprendió su primera gran reinvención, que le permitiría entrar en la era del ferrocarril eléctrico. Con un préstamo de 2,2 millones de pesetas se adquirieron a Carde y Escoriaza cuatro automotores eléctricos en sustitución de las



locomotoras de vapor y 14 vagones, se construyeron dos subestaciones eléctricas (Bunyola y Sóller) y se tendió la catenaria a lo largo de la línea, “a base de corriente continua de 1.200 voltios desde Palma a Sóller, y con tensión de 600 voltios desde este punto hasta el puerto”, según refiere el proyecto. El 14 de julio de 1929 se inició el nuevo servicio con tracción eléctrica, más fiable y capaz, con automotores y vagones construidos en madera de teca, los mismos existentes hoy en día.

Estación de Son Sardina, una de las dos paradas intermedias de la línea.

CRISIS Y RECUPERACIÓN

En el periodo comprendido entre 1920 y 1935, el Ferrocarril de Sóller vivió una primera época de esplendor como icono de la primera oferta turística de masas en Mallorca. La compañía alternó en este periodo el tren con

Las frecuencias

A lo largo de su centenaria historia, las frecuencias del ferrocarril Palma-Sóller y el tranvía Sóller-Puerto de Sóller han estado sujetas a variaciones debido a diversas circunstancias. Actualmente existe una oferta diferenciada por temporadas. Así, el tren Palma-Sóller tiene 12 frecuencias diarias (siete en sentido Palma-Sóller y cinco en el trayecto inverso) en temporada alta, la de mayor demanda, que abarca de marzo a octubre. Las frecuencias se reducen a nueve entre noviembre y febrero (cinco en sentido Palma-Sóller). La frecuencia de paso es mayor en el tranvía Sóller-Puerto de Sóller, que es de 30 minutos en la temporada veraniega y de una hora el resto del año, desde el primero a las 7 de la mañana hasta el último a las 20.40 horas.

El itinerario Palma-Sóller en tren tiene un coste de 12,50 € por viaje (9€ para residentes), con un precio de 19,50€ (14€ para residentes) para el billete de ida y vuelta. El viaje en tranvía entre Sóller y el puerto de Sóller cuesta 5€ (3,50 € para residentes). El viaje combinado Palma-Sóller-Puerto de Sóller y regreso, en tren y tranvía, tiene un precio de 28€ (20€ para residentes).





El trazado férreo incluye 13 túneles que suman 4.000 m. de longitud.

rutas en taxi por el valle de Sóller para el incipiente turismo extranjero, obteniendo notables rendimientos: en 1935 el ferrocarril trasladó un total de 183.000 viajeros, cifra muy elevada para una isla como Mallorca. Pero la Guerra Civil y la posguerra frenaron en seco la afluencia de turistas a la isla y limitaron al mínimo el transporte de mercancías debido al mercado negro y al auge del estraperlo, a lo que se sumaron las restricciones en el suministro eléctrico, afectando al servicio y a su regularidad. Fueron años de penuria económica que hicieron quebrar a muchas compañías ferroviarias privadas nacidas en España a principios de siglo.

Las cinco estaciones

La línea Palma-Sóller-Puerto de Sóller incluye cinco estaciones construidas en el estilo arquitectónico imperante entre 1905 y 1912. Son las siguientes:

■ **PALMA.** Esta estación, atribuida a los arquitectos Guillem Reynés y Gaspar Bennàssar, se sitúa en la plaza de España, separada por una calle de la estación del Ferrocarril de Mallorca. El edificio de viajeros, de planta rectangular, consta de un cuerpo inferior a modo de zócalo, de mayor longitud, y otro superior, más corto, que remata el conjunto. Construido en pleno apogeo del modernismo, el conjunto muestra formas más bien clásicas, reservando los detalles modernistas para elementos no estructurales: la marquesina metálica sobre el andén y las rejas que rodean la estación, ornamentadas con formas vegetales y orgánicas. El exterior está revestido de ladrillo rojo, con grandes bloques de piedra para rematar las esquinas, lo que da al edificio un aire funcional, reservando la decoración para puertas y ventanas.

■ **SON SARDINA.** Edificio rectangular de una planta, de dimensiones reducidas, con cubierta a dos aguas de teja plana y paredes de ladrillo.

■ **BUNYOLA.** Similar al anterior, aunque de dos plantas, con tipología de vivienda unifamiliar. El ladrillo

ha sido sustituido por revestimiento de piedra. Las ventanas contienen la única ornamentación, tímidamente modernista.

■ **SÓLLER.** Edificio peculiar resultante de la transformación de la posada de can Mayol, de 1606, para acoger la estación de tren, las oficinas de la compañía y un hotel. Sus elementos más relevantes son la torre de defensa que preside el edificio y sus tres fachadas: la sur (original de la posada) conserva la piedra vista y el arco de medio punto de entrada a la estación; la norte, modernista, con riqueza ornamental en las puertas de madera y en los bancos, con una marquesina de fundición similar a la de Palma; y la este, cuyo revestimiento cubre la piedra original, dando a la estación un aspecto ecléctico, pero manteniendo ornamentación modernista en vidrieras y pilastras.

■ **PUERTO DE SÓLLER.** Estación conocida como Mar y Sol por un antiguo restaurante del nivel inferior. Recuerda a la estación de Bunyola, revestida de piedra y con decoración modernista en las ventanas. En el conjunto destaca la torre que preside el edificio, junto al que se conservan los urinarios anexos. Anteriormente había una singular puerta de entrada, con una vidriera de forma helicoidal y molduras de madera.

Fachada principal de la estación de Palma.

En esta difícil época, la empresa vivió dos periodos diferenciados: el primero, desde el final de la contienda hasta 1950, de subsistencia, con alza de costes, deterioro de materiales de la línea, tarifas inalterables e ingresos casi exclusivos del tráfico de pasajeros; el segundo, la década de los años 50, ya bajo la presidencia de José María Puig Morell (1949-1997), de recuperación gracias al auge del turismo, predominantemente estival, que compensa el déficit invernal, y al incremento del transporte de materiales de construcción. En esta época se recibió ayuda estatal para la reconstrucción, lo que permitió acometer mejoras en la infraestructura (renovación de vía, subcentrales eléctricas remozadas) y adquirir nuevo material móvil para la cada vez más demandada sección del tranvía al puerto de Sóller, ahora un enclave en auge comercial, con una nueva base militar, y destino predilecto de las excursiones para turistas organizadas por las agencias de viajes. Las cifras reflejan ese auge: el tren transportó en 1959 a 404.000 viajeros, cantidad doblada por el tranvía.

Los años 60 y 70, marcados por el *boom* del turismo, convertido ya en principal actividad económica de la isla, abren una nueva etapa para el Ferrocarril de Sóller, obligado a la mitad de su vida (el cincuentenario se cumple en

Viaducto de Cinc Ponts, principal obra de fábrica de la línea.



Matteo Reus

el año 1962) a redefinir su estrategia original para satisfacer las demandas del mercado. El transporte de mercancías, trasvasado a la carretera con la generalización del automóvil y el camión, se convierte en un negocio residual para el ferrocarril, por lo que la compañía solicita a la Administración que suprima la obligatoriedad prevista en la concesión. Paralelamente, las cifras de viajeros crecen año tras año, con una enorme demanda estival, lo que hace imprescindible la modernización constante de la infraestructura y el material móvil. La inclusión del tren de Sóller en un plan estatal de renovación de los ferrocarriles de vía estrecha permite acceder en el año 1962 a un préstamo de 12 millones de pesetas, que es destinado a diversas mejoras en el servicio, tanto de la línea Palma-Sóller (renovación del carril, nueva locomotora eléctrica, mejoras en la estación de viajeros de Bunyola) como de la sección Sóller-Puerto de Sóller (nueva subcentral eléctrica de Sóller). A finales de los años 70, el tren traslada a más de 650.000 viajeros al año.

El Ferrocarril de Sóller, apoyado en el encanto romántico de su recorrido montañoso y en la autenticidad histórica de sus viejos trenes de madera, juega ya a partir de los años 80 un papel de primer orden en la Mallorca turística, abandonando el transporte de mercancías. Con una demanda de pasajeros creciente, a la que contribuye una imagen cada vez más turística popularizada internacionalmente por las agencias de viajes, la compañía



ofrece nuevos atractivos al visitante sobre todo extranjero, como la nueva parada del tren en el mirador de Pujol d'en Banyà, donde los viajeros pueden apearse para ver y fotografiar las increíbles vistas del valle de Sóller. Con el aumento de ingresos, una vez autorizada por la Administración la adaptación de las tarifas, la compañía emprendió en esta década nuevas obras de mejora en la infraestructura (renovación de carril, reformas en el túnel mayor).

Ya en los 90, consolidado como un proyecto turístico de fama internacional, el Ferrocarril de Sóller debe afrontar nuevos desafíos. En primer lugar, el modelo de gestión agotaba sus recursos y la capacidad de plantar cara a las exigencias de financiación y de negocio para mantener la infraestructura en estado de operatividad ponen en una difícil situación a la compañía, que descarta ofertas de compra. Paralelamente, la carretera entra en competencia directa con el tren tras la apertura en 1997 del túnel de peaje bajo la sierra de Alfàbia, con el que se pone fin al aislamiento por carretera de Sóller, abriéndose la primera línea de autobús con Palma, lo que reduce drásticamente el uso del tren por los residentes del valle. Pese a todo, el tren mueve en 1999 un millón de pasajeros, casi todos turistas.

Tranvía junto a las cocheras de la estación de Sóller.

NUEVA OFERTA CULTURAL

El nuevo siglo trae consigo aires de cambio al Ferrocarril de Sóller. Una nueva generación de emprendedores, liderados por el empresario Javier Mayol, relevado cinco años después por su hermano Óscar, toma las riendas de la compañía con objeto de dar un giro en su trayectoria. En 2005, el Gobierno autónomo balear renueva la concesión por otros 50 años a la empresa que durante 94 años ha gestionado la línea Palma-Sóller-Puerto de Sóller. Esta renovación obliga a la compañía a destinar parte de sus recursos a la difusión de la cultura y el arte en el ámbito de Mallorca. También compromete a Ferrocarril de Sóller a realizar inversiones por valor de 14 M€ para la mejora de vías, de la seguridad y de la calidad de servicios al usuario, que actualmente ya han sido ejecutadas. En este marco se comienza a ofrecer un nuevo paquete combinado tren-tranvía-barco para visitar Sa Calobra, una espectacular cala en la costa norte muy demandada por los turistas, que resulta todo un éxito hasta hoy.

Aprovechando la renovación de la concesión, y en una nueva reinención de sí misma para ampliar los horizontes del negocio, la compa-

ña apuesta por combinar el tren con el arte para crear un nuevo producto, un referente cultural que ofrezca al turista algo más que el tópico de playa y sol. Como primera medida, se restaura todo el material locomotor para ofrecer al viajero un auténtico viaje al pasado. En 2006 nace la Fundació Tren de l'Art, coparticipada con los ayuntamientos de Palma y Sóller, que aglutinará la nueva vertiente cultural del ferrocarril. Gracias a los acuerdos alcanzados con la Fundación Art Serra –propietaria de una gran colección privada de arte contemporáneo– y con los herederos de Joan Miró, la compañía obtiene la cesión de cerámicas de Picasso y grabados de Miró para su exhibición permanente en nuevas salas acondicionadas en la estación de Sóller. En la de Palma se acondicionan las cocheras como salas de exposición de arte contemporáneo, y en la de Port de Sóller se crea un parque escultórico al aire libre. Todo ello enfocado al pasajero del tren y el tranvía. Paralelamente, en Can Prunera, villa modernista de Sóller adquirida para sede de la fundación y acondicionada como centro de arte contemporáneo, se exhiben desde 2009 obras de grandes maestros del siglo XX, como Cézanne, Picasso, Toulouse-Lautrec, Gauguin, Giacometti y Miró, y se celebran actos culturales. Todo ello permite crear una nueva excursión cultural por Sóller, un paseo por el arte que supone un valor añadido para el tren y para el pueblo.

La extensión cultural del tren de Sóller ha



Mateo Reus

La madera de teca es una seña de identidad de los vagones del tren.

venido a complementar la tradicional oferta turística del ferrocarril, el gran pilar de la compañía, cuyas cifras de pasajeros siguen bordeando el millón, siendo el 99% turistas y el 1% restante residentes. Con estos registros, la compañía celebró el pasado 16 de abril, en presencia de las principales autoridades de la comunidad autónoma y de la isla, el centenario del histórico primer viaje entre Palma y Sóller, concebido originalmente como transporte para salir de Sóller y que ahora sirve como puerta de entrada a esta ciudad costera. Su trayectoria de servicio ininterrumpido lo ha convertido ya en toda una seña de identidad de la isla de Mallorca, un tren vivo que conjuga con naturalidad pasado, presente y futuro. ■

Un museo rodante

La línea Palma-Sóller dispone de un parque formado por cuatro automotores eléctricos AAB FHV fabricados por Carde y Escoriaza en 1929, reformados en 1993. Cada automotor, de 33 toneladas de peso y construido en madera de teca, está equipado con cuatro motores de tracción Siemens-Schuckert con una potencia de 360 kW, frenos eléctricos y de vacío, bogies Brill 77 E.Filadelfia y un pantógrafo para la recogida de corriente. Del transporte de pasajeros se encargan 15 coches con caja de madera de teca, diez de ellos fabricados en 1912-1913 por Carde y Escoriaza, y otros cinco (uno de 1965 y cuatro de 1978) contruidos a imagen y semejanza de los originales. Están distribuidos en coches de primera (con asientos acolchados) y de segunda (con bancos de madera), con capacidad para 32 o 52 personas cada uno. También dispone de tres furgones de CAF fabricados en el año 1931.

Para la explotación de la sección Sóller-Puerto de Sóller la compañía cuenta con 13 tranvías de distinta procedencia y características, siendo tres de ellos los originales de 1913, así como siete remolques de tranvía. Para las labores de conservación vía y obras la compañía opera un autovía Renault MT de 1924 (el Climent), una vagoneta automotriz de 1931 y una ba-teadora de 1993.

Todo el material móvil y de tracción, que mantiene la imagen de hace un siglo, está sujeto a un mantenimiento casi artesanal en los talleres de la estación de Sóller, con trabajos de restauración que requieren incluso la fabricación de piezas a mano. El objetivo es preservar la autenticidad y la esencia de los trenes y tranvías de la línea, de modo que los pasajeros, cuando se suban a ellos, hagan un viaje en la historia y experimenten las mismas sensaciones de los viajeros de principios del siglo XX.

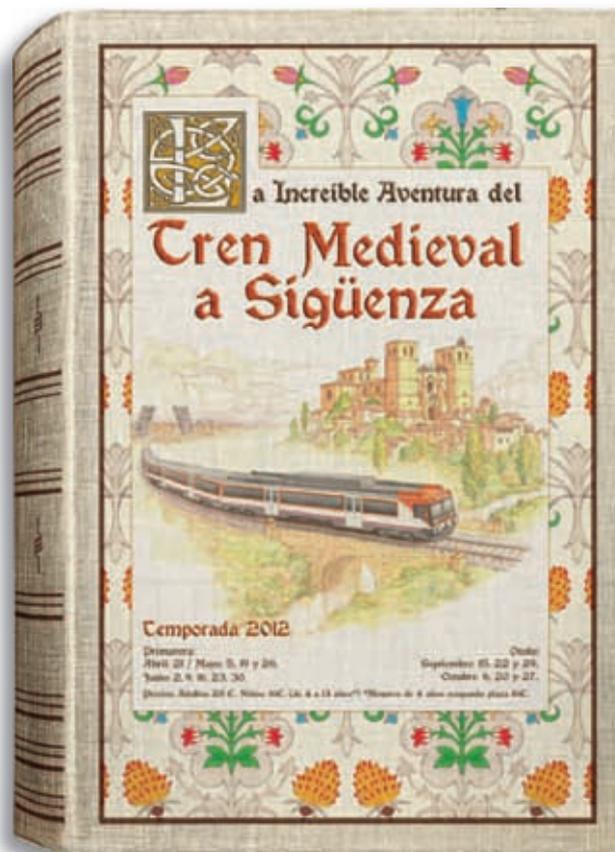


Museo del Ferrocarril

La locomotora de vapor 'Guadix', de 1928, es uno de los reclamos del Tren de la Fresa entre Madrid y Aranjuez.

HISTORIA EN LAS VÍAS

Madrid es el origen de cuatro trenes turísticos hacia otras tantas localidades próximas a la capital (Aranjuez, Alcalá de Henares, Sigüenza y Soria) que cubren recorridos con el denominador común de la historia. Se trata del pionero Tren de la Fresa, el Tren de Cervantes, el Tren Medieval y el Tren Campos de Castilla, a los que se unen otras iniciativas de menor entidad.



Renfe



Renfe

Pepa MARTÍN

Tren de la Fresa

Este ferrocarril, que aprovecha los 49 kilómetros de vía del antiguo trazado Madrid-Aranjuez, no es solo un clásico del turismo madrileño, sino también parte de la oferta de líneas turísticas nacionales y europeas. Prueba de ello es que se cumplen 27 años desde que arrancó esta iniciativa ferroviaria turística, lo que la convierte en una de las más antiguas en servicio.

Uno de los mayores atractivos de su oferta es que el viaje se realiza a bordo de un tren de época. Además de disfrutar del trayecto histórico, se puede efectuar una excursión cultural, pasar una jornada en una localidad declarada Paisaje Cultural Patrimonio de la Humanidad desde 2001 y contemplar los hermosos parajes de Aranjuez, con su diversidad botánica y faunística.

El Museo del Ferrocarril, en colaboración con la Comunidad de Madrid, el Ayuntamiento de Aranjuez y Patrimonio Nacional, impulsó esta iniciativa que dio origen en 1984 a una línea turística. Luego se unieron Comfersa, Renfe-Operadora y Adif. Desde entonces, el Tren de la Fresa ha mantenido su cita anual en temporada de primavera y de otoño. Esta iniciativa tiene una ocupación media superior al 92%, alcanzando en ocasiones el cien por cien.

Este tren de época, que se conserva en el Museo del Ferrocarril de Madrid, está impulsado desde la campaña de 2010 por la locomotora de vapor *Guadix*, fabricada en el año 1928, la única de ancho ibérico alimentada con carbón que está operativa en España. Restaurada en 2001, fue cedida por el Ayuntamiento de Guadix al Museo del Ferrocarril con destino al Tren de la Fresa. Se ha utilizado en el



Renfe



Animaciones a bordo y locomotoras históricas son dos de los atractivos de los trenes turísticos madrileños.



Museo del Ferrocarril

cine para rodar películas como *Doctor Zhivago*, *Indiana Jones y la última cruzada* o *El bueno, el feo y el malo*.

Pertenciente a la serie Sur 4105 a 4119, fue construida por Babcock&Wilcox y encargada para la empresa Sur cuando Andaluces explotaba las líneas del sur. Toda la serie se asignó al depósito de Guadix y Granada, de ahí su nombre, y se destinó a las Cercanías de la línea Almería-Guadix-Baza. Su diámetro de rueda es menor que otros de la serie 140 debido a la dureza del tramo Linares-Almería, con las mayores pendientes de España. Es una locomotora de fácil mantenimiento, apta para fuertes pendientes que, para su actual destino, fue equipada con frenado por aire comprimido.

Completan el convoy cuatro coches de viajeros tipo Costa, llamados así porque se destinaron a líneas del litoral catalán, fabricados entre los años 1914 y 1930 (se trata de los CCR-2470, CC-2435, CC-2439 y CC-2375, todos ellos de tercera clase), así como dos furgones, uno DV y otro tipo J, ambos de los años 60. Estos coches de madera, con 92 o 70 plazas, forman parte de una serie que la com-

pañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA) adquirió entre 1914 y 1930 a distintos fabricantes para modernizar y unificar su parque de material remolcado para servicios de Cercanías. Tras pasar a manos de Renfe, estos vagones se emplearon en servicios de Cercanías hasta 1960 y más tarde como trenes de servicio para empleados de la compañía. En los años 80 fueron restaurados y adaptados en los talleres de Explotaciones Forestales de Renfe por el Servicio Militar de Ferrocarriles, para prestar servicio al Tren de la Fresa.

HISTORIA DE LA LÍNEA

El tramo Madrid-Aranjuez tiene 160 años de historia. Su inauguración, el 9 de febrero de 1851, convirtió a esta línea en la tercera más antigua de España, después de La Habana-Güines, en Cuba (1837), y Barcelona-Mataró (1848). Su entrada en servicio permitió que Madrid, Aranjuez y las poblaciones intermedias se incorporaran a la era industrial con el impulso del Ferro-Carril.

El Real Sitio de Aranjuez fue la localidad elegida para construir esta línea por varios motivos. Por un lado, existía voluntad política para poner en marcha un enlace ferroviario entre Madrid y un puerto del Mediterráneo, y este tramo suponía el primer paso hacia Andalucía y Levante. Por otro, había interés de la monarquía y de los sucesivos Gobiernos por enlazar dos residencias reales.

El tramo, incluido en la línea hasta Alicante, recibió el impulso definitivo gracias al marqués de Salamanca, estadista y banquero, que aprovechó sus influencias, además de su relación con la corte isabelina, para hacerse con la concesión de la línea.

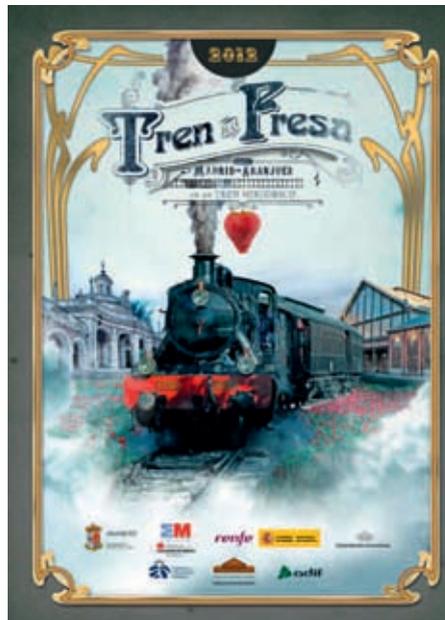
Vigilando la combustión de la caldera de la veterana Guadix.

Datos útiles

El tren, con 24 circulaciones al año, funciona los sábados y domingos de mayo a octubre, excepto en julio y agosto. Sale de la antigua estación madrileña de Delicias a las 10:00 horas y llega a Aranjuez 50 minutos más tarde, emprendiendo el regreso a las 18:25 horas. El billete cuesta 28 € para adultos y 20 € para niños de 4 a 12 años. El precio incluye viaje de ida y vuelta, degustación de fresones a bordo, animación teatral, traslado en autobús a la zona monumental de Aranjuez, visita guiada al Palacio Real y acceso al Museo de Falúas.



Museo del Ferrocarril



En 1845, la Sociedad del Camino de Hierro de Madrid a Aranjuez inició la construcción de la línea, finalizada en 1851. El trazado requirió nuevos puentes sobre los ríos Jarama y Tajo, y para su entrada en la ciudad la reina Isabel II cedió terrenos en el Real Sitio. En la plaza de Armas se levantó la estación término, hoy desaparecida, y años después se construyó otra en el casco antiguo, donde paraban los trenes con destino a Cuenca, hacia donde se prolongó la línea en 1883. En 1923 ambas estaciones quedaron en desuso y se

Viajeros descendiendo de los vagones de época y cartel anunciador del Tren de la Fresa.

construyó una tercera, al oeste del casco antiguo, de estilo neomudéjar, que es la actual.

En sus inicios el recorrido duraba hora y media. La empresa concesionaria estableció cuatro clases de viajeros y destinó para ello cuatro tipos de coches, desde los más lujosos hasta los más modestos e incómodos. A estos se suman los vagones para el transporte de los productos típicos de Aranjuez, entre ellos los fresones, y de ahí que se le conociera como Tren de la Fresa.

El tren de Arganda



Una locomotora diésel Orenstein&Koppel alemana de 1925 con motor Barreiros, tirando de varios coches, parte todos los domingos de primavera y otoño desde la estación de La Poveda, en Arganda del Rey (Madrid), hasta el apeadero de la Laguna del Campillo, en Rivas Vaciamadrid, en un recorrido turístico de 4 kilómetros. Es el Tren de Arganda, proyecto gestionado por el Centro de Iniciativas Ferroviarias Vapor Madrid (CIFVM), en colaboración con los ayuntamientos de Arganda del Rey y Rivas Vaciamadrid, que realiza el recorrido por las antiguas vías de ancho métrico del Ferrocarril del Tajuña, clausurado en 1997 tras prestar servicio durante 111 años. Más de 5.000 viajeros han disfrutado desde 2011 de esta iniciativa, que, por un precio de 5 €, permite disfrutar de un paisaje de singular belleza y visitar el Museo del Tren de Arganda.



Renfe

Tren de Cervantes

Este ferrocarril acerca el patrimonio histórico y cultural de Alcalá de Henares, cuna del autor de *El Quijote*, en un viaje de ida y vuelta en el día desde Madrid, con visita guiada y entrada a los monumentos de la ciudad madrileña, cuyo casco histórico y Universidad fueron declarados Patrimonio de la Humanidad en 1998.

Bajo el lema “Ven a vivir el espíritu de Cervantes”, el tren circula todos los sábados entre el 28 de abril y el 30 de junio en su temporada de primavera, y desde el 6 de octubre al 8 de diciembre en la de otoño. Sale de Atocha-Cercanías a las 11.05 horas y regresa de Alcalá a las 18.50. La oferta turística incluye billete de ida y vuelta (20 € para adultos y de 15 € para niños de 4 a 11 años), guía turístico, entrada a monumentos y degustación de dulces típicos.

El recorrido de ida está amenizado por actores vestidos de la época del Siglo de Oro que representan durante el viaje pasajes cervantinos, además de interpretar a personajes históricos de las culturas cristiana, judía y musulmana, que convivieron en Alcalá. Los mismos actores sortean durante el viaje de ida entre los viajeros un ejemplar de *La Galatea*, primera obra de Cervantes, o *Territorios del Quijote*, y en el de vuelta un billete para dos personas válido para el mismo tren turístico. Los viajeros también se benefician con el bi-

Actores disfrazados del Quijote y otros personajes cervantinos amenizan el viaje hasta Alcalá.

llete de descuentos para saborear en algunos restaurantes de Alcalá sus platos típicos.

Entre los atractivos del viaje que Renfe ofrece a través de trenes de Cercanías, en colaboración con el Ayuntamiento de la ciudad, está la visita a los numerosos edificios y calles del casco antiguo, del siglo XVII, en perfecto estado de conservación. Hay que tener en cuenta que en el Siglo de Oro Alcalá fue un importante centro cultural, y no solo por el protagonismo de Cervantes, pues acogió a personajes tan relevantes como el cardenal Cisneros, el arcipreste de Hita, Calderón de la Barca, Lope de Vega, Quevedo, Tirso de Molina o San Juan de la Cruz, con un legado histórico aún presente en la ciudad.

Los viajeros podrán dar un paseo por la calle Mayor –la vía asoportalada más larga de España, que acogió la Judería–, visitar la Universidad Cisneriana, del siglo XVI, la capilla de San Ildefonso y el paraninfo, escenario de entrega del Premio Cervantes. Los guías también les mostrarán la antigua hospedería de estudiantes, el Museo Casa-Natal de Cervantes o el corral de comedias, así como el barrio medieval, la plaza de San Diego o el palacio arzobispal. Otras visitas son la exposición “Los universos de Cervantes”, que repasa la vida y obra del autor alcalaíno, el Museo Arqueológico Regional de la Comunidad de Madrid, o la ruta de las cigüeñas a través de las torres de la ciudad en las que anidan en primavera.



Campos de Castilla

Renfe y el Ayuntamiento de Soria conmemoran el centenario de la célebre obra *Campos de Castilla* de Antonio Machado con la iniciativa de un ferrocarril turístico entre Madrid y Soria que combina el placer de viajar en tren con el interés que despierta uno de los poetas más importantes del siglo XX. El tren sale de la estación de Chamartín para hacer el mismo recorrido que Machado realizó en 1907 cuando obtuvo su cátedra como profesor de francés en Soria. Esta ciudad le marcó, ya que allí conoció a Leonor, su esposa, y publicó su *Campos de Castilla* en 1912, el mismo año en el que falleció su mujer de tuberculosis.

El recorrido, de 2 horas y 45 minutos, nos permite disfrutar de las vistas del valle del Henares. En Sigüenza, el viaje se teatraliza a cargo de la compañía de actores Tizona, que con sus personajes del revisor despistado, la señorita bien amante de la poesía de Machado y la hechicera, nos retrotraen 100 años atrás con la dramatización de *Campos de Castilla*.

El tren circula a partir de aquí por estaciones cerradas, vías muertas y edificios ferroviarios abandonados hasta la estación de Torralba. Desde aquí la línea, de vía única hasta Soria, se dirige a Coscuriña y luego a Almazán, donde el tren se detiene para recoger nuevos viajeros. Más adelante se intuye ya la cercanía de Soria, con el paisaje lleno de pi-

El viaje descubre al pasajero el universo machadiano en Soria y sus alrededores.

nares, y se alcanza la ciudad a las 11:00 horas. Allí aguarda una degustación de productos típicos de la tierra.

El viaje pretende que los visitantes descubran en un fin de semana los más famosos rincones de Soria y sus alrededores, en los que Antonio Machado se inspiró para su poesía. Tras el traslado al hotel, la primera cita es al mediodía en la puerta del parque Alameda de Cervantes, desde donde el trenecito turístico llevará a los pasajeros en una gira por la ciudad. La tarde del sábado está dedicada a una ruta a pie por la capital de la mano de un guía, visitando los restos de la muralla y joyas románicas como las iglesias de San Juan de Rabaneda o Santo Domingo. Después aguardan los espacios machadianos más emblemáticos: la primera pensión donde se alojó, el instituto donde enseñó francés –que conserva intacta el aula donde impartía clases– o la iglesia

Datos útiles

La oferta de precios incluye un pack plata de 99 € por persona con alojamiento en hotel de 3, 2 y 1 estrellas en habitación doble y con desayuno. También hay un pack oro de 110 € por persona con alojamiento en un hotel de 4 estrellas en habitación doble y con desayuno. En ambos casos los niños (2-12 años) disfrutan de un 50% de descuento. Se sale de Chamartín (Madrid) el sábado a las 8:00 horas, con regreso al domingo siguiente a las 21:00 horas. El precio del billete incluye viaje de ida y vuelta en tren regular Madrid-Soria, teatralización en el tren del sábado desde Sigüenza hasta Soria, degustación de productos típicos en Soria, traslado al hotel, paseo en el trenecito turístico por la capital, visita guiada a Soria, entrada a un espectáculo cultural, visita guiada a “La tierra de Alvargonzález”, visita a la Laguna Negra y teatralización de la leyenda.



La singular belleza de la Laguna Negra es uno de los lugares incluidos en la visita del tren Campos de Castilla.

de Nuestra Señora de la Mayor, en la que contrajo matrimonio.

Ya en la plaza Mayor, el abanico de edificios con solera es notable: la Casa de los Doce Linajes (s. XVIII), sede del Ayuntamiento; el palacio de la Audiencia, con el reloj al que Machado alude en sus poesías; el palacio de los Condes de Gomara y los claustros de San Juan de Duero. También merece una visita la iglesia del Espino, donde estaba el olmo al que Machado dedicó un poema, o el sepulcro de Leonor en el cementerio de El Espino, así como recorrer las orillas del Duero por el paseo de álamos que inspiró algunos de sus poemas y por donde Machado paseaba con Leonor. No se puede olvidar la iglesia de El Mirón, hasta donde Machado sacaba a Leonor para tomar el aire cuando enfermó.

Al día siguiente, la propuesta es una visita guiada a la Laguna Negra, siguiendo el recorrido de Machado para visitar las fuentes del Duero. Emulando ese viaje que inspiró la leyenda de Alvargonzález se accede al singular paraje, donde un guía ayuda a descubrir sus valores naturales y culturales. Allí se celebra una representación de la leyenda. Ya por la tarde el fin de semana machadiano toca a su fin: el tren Campos de Castilla parte de Soria con dirección a Madrid las 18:16 horas.

Tren Río Eresma (proyecto)

Tras un viaje piloto realizado el 21 de abril entre Madrid y Segovia, el tren turístico Río Eresma tiene previsto iniciar sus viajes en octubre. Se trata de una iniciativa promovida por la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Madrid que quiere dar a conocer la belleza y singularidad de la Sierra de Guadarrama. Para este proyecto la asociación ha restaurado una unidad 440.096, construida en 1974 por CAF y Macosa, capaz de alcanzar 140 km/h y con capacidad para 180 viajeros.

El trayecto, de 90 minutos, se realizará por dos líneas: la que va desde Madrid a Villalba, integrante de la línea Madrid-Irún, y la que va desde Villalba a Segovia. El tren ascenderá por las faldas de la Sierra de Guadarrama hacia el apartadero de Tablada para, a continuación, introducirse en la montaña por el túnel de Tablada, uno de los pasos ferroviarios más altos de España. Una vez en el lado segoviano, recorrerá entre pinos el valle del Río Gudillos, pasando por San Rafael y El Espinar, para seguir por la sierra de Quintanar y las dehesas de sus faldas hacia Riofrío, desde donde se divisa Segovia. Ya en la ciudad castellana, declarada Patrimonio de la Humanidad, el viajero podrá visitar su trilogía de monumentos (acueducto, alcázar y catedral), entre otros, y disfrutar de la afamada gastronomía local.



Renfe

Tren Medieval

El Tren Medieval invita a descubrir Sigüenza (Guadalajara), un viaje del que han disfrutado más de 63.000 pasajeros en las siete ediciones anteriores. La historia, el teatro, la gastronomía y la artesanía se dan cita en esta iniciativa en la que colaboran Renfe-Operadora y el Ayuntamiento local, y que permite conocer la riqueza cultural de la ciudad del Doncel.

La oferta, que este año arrancó el 21 de abril, incluye el viaje de ida y vuelta Madrid-Sigüenza, visita guiada por la ciudad y animación durante el trayecto a cargo de la compañía Tarambana, cuyos actores representan a personajes de época narrando historias sobre el pasado de la ciudad. También incluye la degustación de dulces típicos seguntinos. El precio es de 28 € para adultos y de 16 € para menores de 14 años.

Una vez en Sigüenza, acompañados del guía, los viajeros visitarán los monumentos, rincones, plazas y calles más emblemáticos de la ciudad, que atesora un importante legado medieval. Entre ellos el castillo, la casa del Doncel, la ciudad medieval, la plaza Mayor, la plazuela de la Cárcel o las Travesañas. También disfrutarán del ambiente festivo del mercado medieval. Además de asistir a un espec-



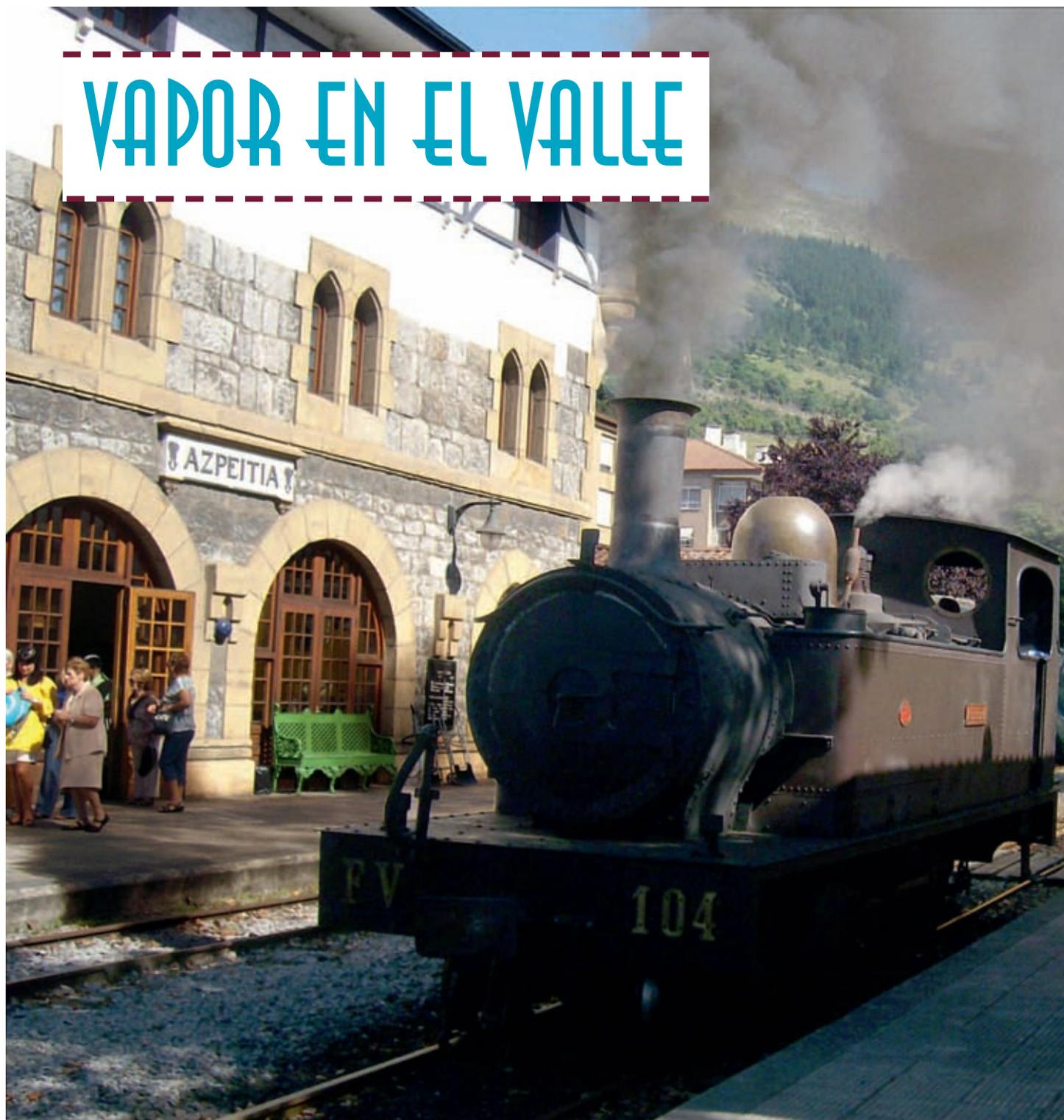
Renfe

Actores disfrazados amenizan el viaje en tren hasta Sigüenza.

táculo de animación, escuchar música medieval en directo y divertirse con los trovadores, zancudos y malabaristas, podrán descubrir los secretos de los artesanos medievales. Tras la visita se deja tiempo libre para recorrer Sigüenza, con descuentos en restaurantes y tarifas especiales en visitas culturales (Museo Diocesano) presentando el billete de tren.

Más tarde se retoma la visita guiada para visitar la catedral como colofón al viaje, que además podrán repetir dos de los agraciados con el sorteo, que se realiza en el trayecto de regreso, de una noche en el parador de Sigüenza, con sus respectivos viajes de ida y vuelta en tren regional. ■

VAPOR EN EL VALLE



El valle del Urola (Guipúzcoa), enmarcado por montañas y verdes prados con caseríos diseminados, es el escenario único de una singular iniciativa de ferrocarril histórico y turístico que, impulsado por una venerable locomotora de vapor de 1898, serpentea junto al río del mismo nombre por un antiguo trazado de vía estrecha en un viaje que traslada al pasajero a otra época. Es el Tren Turístico del valle del Urola, que en el mes de julio inició su decimoquinta temporada.



La locomotora Aurrera es el atractivo principal del tren turístico que recorre el valle del Urola.



Javier R. VENTOSA

Fotos: Fundación del Museo Vasco del Ferrocarril

En la historia ferroviaria nacional, el Ferrocarril del Urola, que unía las localidades guipuzcoanas de Zumárraga y Zumaya en un trazado de 34,4 kilómetros, ocupa un lugar destacado como primer tren de tracción eléctrica en España, siendo también la última línea férrea en construirse en Euskadi hasta las actuales obras del AVE. Inaugurada en 1926 por Alfonso XIII, esta línea de vía estrecha, nacida para comunicar el corazón de Guipúzcoa con la costa cantábrica, prestó durante más de seis décadas un valioso servicio de transporte de pasajeros y mercancías, aunque el declive del ferrocarril condujo a esta infraestructura en los años 80 del pasado siglo al cese de su explotación y a su cierre definitivo en 1988. Tanto las vías como la catenaria fueron desmanteladas.

El material móvil de la línea, prácticamente sin variaciones relevantes a lo largo de su historia, quedó depositado en las cocheras y talleres de Azpeitia, y progresivamente fue incrementando su número con el procedente de otras líneas también cerradas. Bajo los auspicios del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno vasco, estas piezas de colección comenzaron a ser inventariadas y restauradas, actuando como germen de lo que a partir de 1992 se convirtió en lo que hoy es el Museo Vasco del Ferrocarril. Con objeto de crear actividades relacionadas con el ferrocarril y organizar paseos históricos en los trenes de vapor del museo, se tendieron de nuevo 5 kilómetros de vías, sin electrificar, entre Azpeitia y Lasao, siguiendo el antiguo trazado del Ferrocarril del Urola.

MATERIAL RODANTE

Como material rodante para estos viajes los responsables del museo seleccionaron la locomotora de tracción vapor *Aurrera*, una máquina potente y pesada (35 toneladas), con un eje libre delantero y tres ejes motores, adquirida por el Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián a la fábrica británica Nasmyth & Wilson en 1898. La locomotora sirvió sucesivamente en el Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián y en el de Durango a Zumárraga, para pasar gran parte de su vida en Ferrocarriles Vascongados, siendo colocada en 1986 como monumento frente a la antigua estación de Oñate. En 1990 fue recuperada y restaurada por el Departamento de Transportes y



Obras Públicas del Gobierno vasco, y dos años más tarde, gracias a la labor del Museo Vasco del Ferrocarril, la *Aurrera* –matriculada con el número 104– volvió a recorrer la vía.

Los coches que integran el convoy turístico son los que han recorrido la vía del Urola desde su inauguración en 1926, el C-2 y el C-4, contruidos por CAF en 1925 y destinados originalmente a los viajes de verano, razón por la que su carrocería es de madera, más fresca que el metal, presentando un balconcillo forjado en cada extremo. Estos coches de tercera clase, que acogen 48 pasajeros cada uno en bancos de madera, fueron restaurados en 1991 por la sociedad pública vasca Eusko Trenbideak para los servicios del tren turístico, siendo bautizados como *Aritza* (roble) y *Pagoa* (haya) en alusión a los árboles que jalonan el paisaje del valle.

Con el material ya en orden de marcha, el Tren Turístico del valle del Urola, convertido en un atractivo añadido del museo, comenzó su nueva andadura en junio de 1988 y ha cumplido ya 14 temporadas, iniciando

Los vagones del tren turístico son los originales de 1926 del viejo Ferrocarril del Urola.



la decimoquinta el pasado 7 de julio. Su calendario actual abarca los fines de semana hasta el mes de noviembre, con dos salidas los sábados (12.30 y 18.30 horas) y una el domingo (12.30) para cubrir el trayecto de ida y vuelta entre las estaciones de Azpeitia y Lasao. El precio del billete es de 6€, que incluye la visita al museo.

Buen número de turistas españoles y extranjeros se acercan desde el mes de abril, cuando da comienzo la temporada regular del tren, para realizar este breve pero intenso recorrido histórico, que envuelve al pasajero en el perdido encanto del traqueteo,

los silbidos y el humo envolvente de la locomotora, rasgos propios de los ferrocarriles de vapor del XIX y del primer tercio del XX. En total, 11.116 personas se subieron a este tren histórico en 2011 para realizar el singular recorrido. Como curiosidad, existe la posibilidad de alquilar el tren para grupos (450 €), en viajes particulares que, dependiendo de las necesidades del servicio, pueden ser realizados por otras locomotoras de vapor de la colección del museo distintas de la *Aurrera*, entre ellas las denominadas *Zugastieta*, *Portugal* y *Euzkadi*.

RECORRIDO POR EL VALLE

El encanto del recorrido por el viejo trazado ferroviario no se circunscribe solo al viaje al pasado que supone subirse a este entrañable tren de época, sino también al impresionante paisaje del valle donde se insertan las vías, escoltado por el macizo de Izarraitz y atravesando, siempre junto al río Urola, las diversas tonalidades del verde de pinos, hayas y robles hasta llegar, después de cruzar un túnel de 225 metros y salvar el río mediante un puente, a la antigua estación de Lasao. Desde allí se emprende el regreso a Azpeitia. En total, el viaje de ida y vuelta no dura más de 40 minutos.

Los pasajeros de este singular ferrocarril tienen posibilidad de realizar interesantes visitas y conocer el rico patrimonio histórico-monumental del valle del Urola. Azpeitia, origen y destino final de esta corta línea turística, tie-



José Caballero



ne como principales atracciones, además del propio Museo Vasco del Ferrocarril, la iglesia de San Sebastián de Soreasu (con su espectacular capilla de la Soledad, probablemente la joya renacentista más destacada de Guipúzcoa) y el palacio Antxieta (siglo XVI). En una explanada cercana se levanta el santuario de Loiola (siglos XVII y XVIII, barroco), edificado en torno a la casa natal del fundador de la Compañía de Jesús. Y algo más al sur, Azkoitia destaca sobre todo por su casco medieval y su iglesia de Santa María la Real (siglo XVII).

Al norte de Lasao, en la ruta del viejo Ferrocarril del Urola, no hay que perderse, en Cestona, su veterano balneario y la famosa Ekainberri, réplica de la cueva de Ekain que alberga dibujos rupestres de más de 12.000 años de antigüedad. Y ya en la otrora estación término de la línea, en Zumaya, junto a sus playas y el puerto, no debe faltar una visita al Museo Zuloaga, con algunas de las mejores obras del genial pintor eibarrés, así como otras de Zurbarán, Goya, El Greco y Rodin. ■

El trayecto se desarrolla entre las estaciones de Azepeitia (arriba) y Lasao (debajo).

Un museo singular

El billete del tren turístico también da derecho a visitar el Museo Vasco del Ferrocarril, situado en las antiguas cocheras del Ferrocarril del Urola, en Azepeitia. El museo, gestionado en su primera época por Eusko Trenbideak y que en 2011 inició una nueva etapa bajo la dirección de la Fundación del Museo Vasco del Ferrocarril (www.bemfundazioa.org), exhibe una de las más completas colecciones ferroviarias de Europa, con 70 piezas de época entre las que sobresalen nueve locomotoras de vapor (la mayoría en orden de marcha), cuatro de tracción diésel y tres eléctricas (entre ellas la AEG n° 101 de SEFT, la locomotora eléctrica en funcionamiento más antigua de España), automotores diésel y eléctricos, vagones de carga y de pasajeros, tres tranvías, diversa maquinaria de época y hasta un coche de bomberos. También brilla con luz propia uno de los más completos conjuntos de máquina-herramienta del País Vasco, a través del antiguo taller electromecánico del Urola, instalación de 1925 equipada con un motor eléctrico que hace funcionar sus 16 máquinas a través de un sistema de poleas, correas y embarrados. Igualmente merece la pena detenerse en la antigua central de transformación eléctrica.

La visita museística se extiende al edificio de la estación de Azepeitia, sede de la Fundación, de estilo neorregionalista, diseñada como las demás de la línea por Ramón Cortázar, que recuerda a las casas-torre de las familias nobles guipuzcoanas. En su primer piso se exhibe una muestra excepcional de los uniformes utilizados en el ferrocarril desde finales del siglo XIX hasta el AVE. Y el segundo piso alberga una de las mejores colecciones de relojería ferroviaria del mundo, que recoge desde relojes de estación de gran esfera hasta más de 200 relojes de bolsillo de operarios ferroviarios de distintas épocas.

EL TREN DE LAS MINAS

La cuenca minera de Riotinto (Huelva) se convirtió a finales del XIX en uno de los yacimientos de cobre más prósperos del mundo, un éxito posible gracias al ferrocarril. Este avance tecnológico permitió transportar el material extraído de la mina hasta el cargadero del puerto de Huelva. 84 kilómetros de trayecto y más de 200 de ramales que sustituyeron a los trayectos que se realizaban a lomos de mulas, en carretas o en diligencias. Parte de esta vía férrea, conservada y rehabilitada, forma hoy parte del Ferrocarril Turístico Minero de Riotinto.





Beatriz RODRÍGUEZ LÓPEZ

Fotos: Fundación Río Tinto

Un paisaje de escombreras de la mina más antigua de Huelva recibe al visitante del Ferrocarril Turístico Minero de Riotinto. Es el Cerro Colorado, un yacimiento de mineral ya explotado hace 3.500 años en la época tartesia, actividad que después continuaron los romanos y que se ha mantenido prácticamente hasta nuestros días. Completan el escenario terrenos con poca vegetación y las ruinas de antiguas instalaciones mineras y de conductos de chimeneas.

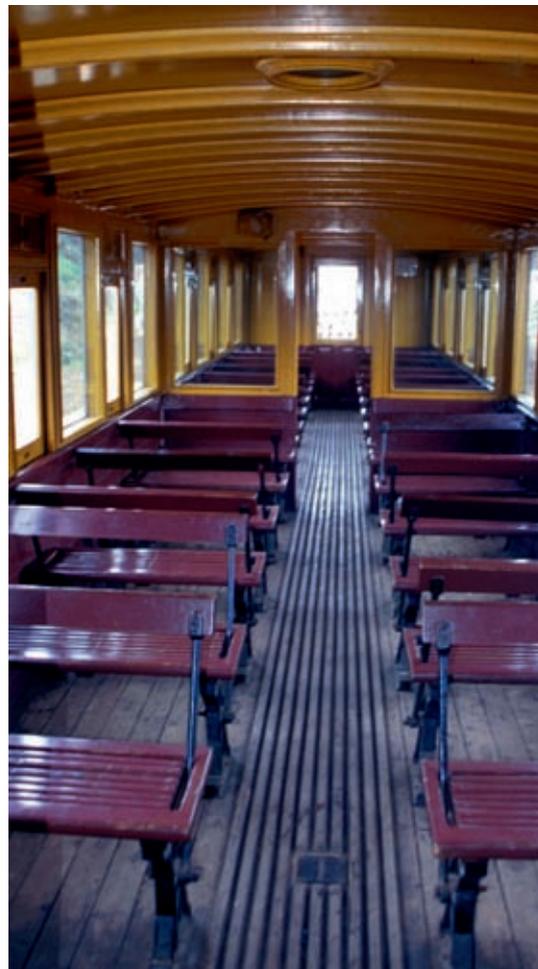
La visita comienza en un edificio de tipo colonial, la antigua estación de Riotinto. En el andén, una locomotora y cuatro vagones con asientos de madera invitan a un viaje al pasado en el que se recorrerá la historia de esta cuenca minera y varios kilómetros de vías, gracias a las cuales fue posible el transporte de mineral hasta el puerto de Huelva a finales del siglo XIX. El trayecto, que discurre en paralelo al río Tinto, de característico tono rojizo y óxido por la actividad de esta cuenca minera, lleva al visitante por parajes cada vez más poblados de monte bajo, salpicados de casetas de cambio de vía, apeaderos, túneles, puentes y restos de calzadas romanas.

LOS ORÍGENES

En 1873 se constituyó en Londres un consorcio de capital extranjero para la explotación de las minas onubenses de Riotinto, The Rio Tinto Company Limited, cuyos terrenos fueron comprados al Reino de España. Para transportar el mineral extraído desde la cuenca minera de Riotinto hasta el puerto de Huelva, desde donde se exportaría, se construyó un trazado ferroviario que hoy, tras su recuperación, tiene un uso turístico.

El trazado, proyectado por George Bairclay Bruce, posiblemente el mejor ingeniero ferroviario de finales del siglo XIX, desarrollaba un sistema de vía estrecha de más de 300 kilómetros, de los cuales 84 correspondían a la vía comercial que unía Riotinto con el puerto de Huelva, y el resto a los ramales que servían de unión entre los talleres, almacenes,

Interior de los vagones de segunda y primera del Ferrocarril Turístico Minero.



La compañía contó con un parque móvil de 184 locomotoras, 1.300 vagones y 2.000 vagonetas



tajos, poblaciones y poblados mineros. Así se gestó el ferrocarril de vía estrecha más importante del mundo de finales del siglo XIX y del primer tercio del siglo XX.

Los trabajos de construcción, iniciados en cinco puntos diferentes a la vez, concluyeron el 28 de julio de 1875, fecha en la que viajó el primer tren de Huelva a Riotinto, tres meses antes de lo previsto y con un coste –19 millones de pesetas– inferior al estimado.

La plataforma del ferrocarril, ascendente desde la desembocadura del río Tinto hacia su nacimiento con una pendiente media de 1,2 %, discurre en paralelo al cauce fluvial por su margen derecha, lo que da lugar a un trazado serpenteante que salva mediante trincheras las grandes y empinadas sierras del Anévalo oriental.

Fue necesario construir ocho puentes y cinco túneles. A lo largo de la vía general se edificaron 12 estaciones para regular el tráfico de mercancías y en Huelva, donde concluía la vía principal, se construyó el muelle de Riotinto, de 1.165 metros de longitud, que permitía la carga y descarga directamente en los barcos atracados en el puerto de Huelva, y que estuvo en funcionamiento hasta mayo de 1975.

Convoy turístico tirado por una locomotora diésel en uno de los numerosos ramales de la red de Riotinto.

Desde los yacimientos y a lo largo de dos túneles, las locomotoras, primero de vapor y luego eléctricas, llevaban los vagones de 10 toneladas hacia la planta de trituración y concentración, desde donde a su vez el mineral triturado y cernido era enviado directamente a Huelva o a la fundición.

Los ramales del Rio Tinto Railway contribuyeron a comunicar los diferentes pueblos de la cuenca minera de Riotinto. El empleo del ferrocarril para el transporte de trabajadores y viajeros se mantuvo hasta 1968, cuando se sustituyó por servicios de autobuses. Gracias a él fue posible la llegada de productos como el pescado fresco desde la costa y la campiña a la zona minera. Para este fin la compañía llegó a construir furgones frigoríficos.

El importante tráfico ferroviario determinó la existencia de un numeroso y muy variado parque móvil, que llegó a contar con 147 locomotoras de vapor, nueve locomotoras diésel hidráulicas, seis automotores de tipos diversos, 21 locomotoras eléctricas de distintos tipos y una locomotora de aire comprimido. El material remolcado sumaba también 1.300 vagones de muy variadas clases y 2.000 vagonetas de mina. Puesto que el ferrocarril se destinó asimismo al transporte de viajeros,



completaron el parque 36 coches de viajeros segregados generalmente en clases: los de primera, para el personal directivo, y los de tercera, para obreros y viajeros.

El Ferrocarril Minero de Riotinto funcionó mientras la Rio Tinto Company Limited fue propietaria de las minas, e incluso después de 1954, cuando estas pasaron a manos españolas. La pérdida de su funcionalidad se produjo a partir de 1964, con la construcción del Polo Químico de Huelva. Desde entonces, y dado que el mineral ya no se embarcaba hacia Inglaterra, fue más rentable transportarlo en camiones.

Así, el muelle de Riotinto dejó de funcionar en 1975. La línea se cerró definitivamente el 8 de febrero de 1984, cuando el último tren remolcado por la locomotora diésel 911 hizo el recorrido entre la estación de Las Mallas y Riotinto Estación. Terminaba así la historia del Ferrocarril Minero de Riotinto, del que se estima que, en sus casi cien años de vida, transportó cerca de 130 millones de toneladas métricas de pirita.

FERROCARRIL TURÍSTICO

A partir del cierre en 1968 de los ramales para el transporte, parte de la infraestructura ferroviaria comenzó a ser pasto del saqueo

Muelle metálico del puerto de Huelva, destino del ferrocarril minero. Debajo, linterna de señales.

y víctima del paso del tiempo, lo que se agravó a partir de 1984 con el cierre total de la línea. Se desmontaron varios tramos línea para reaprovechar los raíles; a los puentes se les extrajo parte de sus elementos metálicos, y muchas traviesas fueron empleadas para la construcción de cercas y vallas de pequeños huertos. El parque móvil estacionado en el antiguo depósito de locomotoras también sufrió el expolio, sobre todo de los elementos de bronce y faroles.



A pesar de estos años de abandono, el primer intento de conservación de elementos patrimoniales ferroviarios se produjo en 1973, con la creación de un museo ferroviario en una de las salas del depósito de locomotoras. La compañía Explosivos Río Tinto S.A. celebraba así el primer centenario de la línea, y exponía piezas del parque móvil y distintos elementos auxiliares ferroviarios, lo que ayudó a su preservación y constituye hoy en día el núcleo de la colección ferroviaria conservada.



Con la creación de la Fundación Río Tinto en 1987 arranca una nueva etapa en la historia del Ferrocarril Minero, que vio cómo la infraestructura ferroviaria y el material móvil fueron sometidos a un programa de conservación y rehabilitación con objeto de alumbrar un ferrocarril turístico. El primer proyecto de este ferrocarril data de 1990, pero se desestimó debido al alto coste y a la variación del trazado que suponía. El segundo proyecto, de 1993, permitió abrir el Ferrocarril Turístico Minero un año después.

El proyecto contempla la recuperación del trazado ferroviario en cuatro fases: Talleres Mina-Zarandas, Zarandas-Los Frailes, Los Frailes-El Manzano y El Manzano-Los Manantiales. El 4 de noviembre de 1994 se puso en servicio el primer tramo entre Talleres Mina y Zarandas, inicialmente con tracción diésel; tres años después se amplió el tramo de vía rehabilitado en 7 kilómetros, hasta la estación de Los Frailes, poniendo en servicio la locomotora “I” nº 51, construida por Dübs & Co. y la locomotora “C” nº 14, de Beyer Peacock & Co. Ltd., las locomotoras de vapor más antiguas de España, que realizan su servicio el primer domingo de cada mes, desde octubre hasta mayo. Las dos últimas fases se acometerán a medio plazo.

Convoy tirado por la locomotora nº 14 clase C tipo 060, de 1875, una de las más antiguas de España en orden de marcha.

PARQUE MÓVIL

La labor de rehabilitación del patrimonio ferroviario que lleva a cabo la fundación en los últimos años ha permitido recuperar y conservar un parque móvil único y de gran representatividad histórica, tanto por todas sus unidades de tracción vapor, eléctrica o diésel como por el parque de vagones para mercancías y viajeros.

De las 147 locomotoras de vapor que llegó a tener el Río Tinto Railway actualmente se conservan nueve. De ellas, dos en perfecto orden de marcha en el Ferrocarril Turístico Minero: las números 14 de la clase “C” y 51 de la clase “I”. Otras dos fueron rehabilitadas para exposición en el Museo Minero, las números 106 de la clase “K” y 150 de la clase “N”, y otra pareja está en proceso de restauración, la nº 146 de clase Garratt y la nº 204 de la clase “200”. En proyecto de reparación se encuentran las números 201, 203 y 205 de la clase “200”.

De las nueve locomotoras diésel hidráulicas y los seis automotores que llegó a tener el parque móvil del Ferrocarril Minero actualmente se conservan cuatro locomotoras de las primeras y dos de las segundas. De este material, cuatro unidades están en perfecto orden de marcha: las locomotoras números 931, 932,



933, en el Ferrocarril Turístico Minero, y el automotor “Dresina” nº 942 para servicios auxiliares en la vía. De las dos restantes, el automotor tipo Billard nº 941 está en proceso de restauración y la locomotora hidráulica nº 922 en proyecto de ser reparada para exposición.

Debido a la importancia que tuvieron en Riotinto las explotaciones mineras en subsuelo y su conexión por túnel con la zona de procesado, desde principios del siglo XX se electrificaron esas vías subterráneas, pues hasta entonces el servicio de traslado de vagones de mineral se realizaba con locomotoras de vapor. De esta forma se emplearon 21 locomotoras eléctricas en el túnel nº 11. Además de estas locomotoras para un ancho de vía de 1.067 mm, se emplearon otras eléctricas de baterías o acumuladores para un ancho de vía de 610 mm, muy apropiadas para el trabajo en contramina. La Fundación Río Tinto conserva dos de estas piezas. De ellas, la nº 1 fue restaurada para exposición, mientras que la nº 3 está actualmente estacionada en Zarandas en proyecto de reparación.

La fundación solo conserva dos coches de viajeros, uno de primera clase y otro de tercera, de los 41 de los que dispuso el parque móvil remolcado. El bajo índice de conservación se debe a que el tráfico de viajeros ce-

Locomotora nº 51, construida en 1883 por Dubs, en la estación de Los Frailes.

só en 1968, por lo que gran parte de los coches de viajeros fueron desguazados.

El transporte de pasajeros fue un cometido secundario del Ferrocarril Minero de Riotinto. Cuando el consorcio extranjero de capital principalmente británico adquirió las minas, el Gobierno de España incluyó en el contrato de venta una cláusula específica que obligaba a la compañía a transportar viajeros en un determinado número de trenes. Hasta septiembre del año 1895 el tráfico de pasajeros en el Río Tinto Railway no estuvo regularizado, lo que provocó diversas protestas.

El tráfico de viajeros por el tendido ferroviario tenía dos sentidos principales. Uno unía la cuenca minera con Huelva y el otro servía para llevar a los trabajadores desde los pueblos y poblados mineros hasta la zona de trabajo y viceversa. Para hacerlo posible se construyeron dos ramales: Zalamea la Real-Riotinto Estación y Nerva-Riotinto Pueblo.

En 1908, la dirección de la compañía reclasificó los vagones de pasajeros, existiendo desde ese momento solo vagones de tercera clase y de primera, puesto que la segunda clase fue rediseñada como primera. A medida que se produjo la mejora en las carreteras, a partir



Detalle de la caldera de la locomotora n° 14.

de los años 30, fue decayendo el tráfico de viajeros. El número de trenes de pasajeros se fue reduciendo hasta que en 1968, debido a su baja rentabilidad, tanto el servicio de trabajadores como de viajeros, fue sustituido por autobuses.

En 1987, los dos vagones de pasajeros conservados pasaron a formar parte de los activos de la Fundación Río Tinto. Pero los trabajos desarrollados para poner en servicio el Ferrocarril Turístico Minero hicieron necesario contar con un parque móvil para el servicio de viajeros, por lo que desde principios de la década de los años 90 se han construido seis vagones de pasajeros de distintos tipos sobre plataformas destinados al servicio turístico.

REHABILITACIÓN

Los sistemas de cambio y cruce que permitían el cambio de vías, así como numerosos elementos de la señalización del ferrocarril y la infraestructura auxiliar, como depósitos de agua o carboneras, también han sido rehabilitados y repuestos en su totalidad por la fundación en el tramo de vía ya restaurado entre Talleres Mina y Los Frailes.

Piezas de museo

La campana de la estación de Naya, una columna de bastón, varios semáforos, una gorra de jefe de estación, faroles de balizamiento, un datador de billetes, una bolsa de recaudación, un telégrafo, una lámpara para carruaje y una pala de carbonero son algunas de las piezas conservadas en el Museo Minero de Riotinto.

Las 12 estaciones

A lo largo de la línea se construyeron una docena de estaciones. Son las siguientes: Riotinto Estación (Km. 0), Naya (Km. 3), Marín (Km. 5), Jaramar (Km. 7), Los Frailes (Km. 11), Berrocal (Km. 16), Las Cañas (Km. 26), Manantiales (Km. 36), Gadea (Km. 46), Las Mallas (Km. 56), San Juan (Km. 70) y Huelva (Km. 83), última estación, junto al embarcadero de mineral.

Túneles y puentes

La vía general, desde la estación de Riotinto hasta la de Huelva discurría por cinco túneles: Chico (40 metros de longitud, ya desaparecido), Manzano (110 metros), Masegoso (120 metros), El Peral (135 metros) y Salomón (140 metros).

Por otro lado, ocho puentes salvan el río y lo atraviesan en sentido diagonal. Desde Huelva a Riotinto Estación son los siguientes: Ribera de la Nicoba (75 metros, de pilares metálicos y 12 vanos iguales); Arroyo Candón (30 metros, tres vanos iguales, con pilares de fábrica cimentados sobre el arroyo, de mampostería y pasarelas peatonales a ambos lados de la vía férrea); Niebla sobre el río Tinto (140 metros, dividido en seis tramos); Ribera de Corumber (22 metros, de mampostería, con pilar central y dos arcos rebajados); de Manantiales sobre el río Tinto (50 metros, reformado en 1931); Salomón sobre el río Tinto (68 metros, en dos tramos, apoyados en los extremos y un macizo central; gran viga cajón de celosía, dentro del cual discurría el ferrocarril; destruido y reconstruido en 1888 y 1932); Manzano sobre el río Tinto (54 metros, en tres vanos, con dos apoyos; vigas laterales de celosía de 1,30 m) y Ribera del Cachán (20 metros dispuestos en dos tramos, con un apoyo central de mampostería; salvado por una viga cajón formada por dos perfiles de alma llena de 1 metro de altura).



Así, en el tramo actualmente en servicio se han rehabilitado dos de las tres casas de palancas de señalización, cuyo cometido era regular el tráfico en puntos concretos donde existía un denso tráfico ferroviario, como Riotinto Estación, Naya o Marín. Concretamente se han restaurado la casa de palancas Norte o Naya y la casa de palancas situada en la estación de Los Frailes, quedando pendiente la casa de palancas Sur o Marín.

En las inmediaciones del Centro de Recepción del Ferrocarril se ha construido una placa giratoria de 18 metros, así como una doble vía de 200 metros de longitud, con acceso desde sus extremos a la vía principal por medio de cambios de agujas activadas manualmente que permite realizar la maniobra de cabeza a cola del ferrocarril.

En la zona adyacente de Los Frailes también se ha construido un tramo de 200 metros para el cambio por un sistema manual de agujas. La señalización visual ha sido repuesta mediante carteles informativos a lo largo de todo el tramo, tanto para los maquinistas como para las personas que circulan por el carril paralelo a la vía o por las inmediaciones de la plataforma ferroviaria. También se han reproducido en las inmediaciones de todas las

Vagoneta para cargar mineral.

estaciones en servicio semáforos metálicos de iluminación eléctrica de la misma tipología de los originales.

En la estación de Los Frailes se ha habilitado una estructura metálica como paso peatonal sobre la playa de vías para acceder desde el andén a la orilla del río Tinto inspirado en el puente peatonal ya desaparecido de la estación del Valle. Sobre ella se ha colocado un pórtico de señalización reproduciendo los de tipo Stevens utilizados por el Ferrocarril Minero de Riotinto.

Para facilitar el tránsito de las locomotoras de vapor se construyó en el Centro de Recepción del Ferrocarril un depósito de agua con capacidad de tres metros cúbicos y un surtidor montado sobre una plataforma metálica construida con perfiles laminados soldados y fijada al suelo con zapatas de hormigón armado.

En Zarandas se ha repuesto el depósito de agua original, se reparó un surtidor original y se dispuso una carbonera para el servicio ferroviario de vapor. Asimismo, se construyó un depósito de gasoil para las locomotoras diésel. Por último, junto a la estación de Los Frailes se construyó un depósito de agua con el sobrante de la fuente de El Madroño (Sevilla). ■

Proyecto Vías de Empleo Verde

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles desarrolla en alianza con la Fundación Biodiversidad a través del Programa empleaverde el Proyecto "Vías de Empleo Verde", cofinanciado por el Fondo Social Europeo y con la colaboración de las Diputaciones de Cádiz, Jaén y Toledo. Las actividades desarrolladas en el marco de este proyecto pretenden la mejora del empleo y la sostenibilidad de las actividades generadas en torno a las Vías Verdes españolas.

En el proyecto Vías de Empleo verde está prevista la realización de 28 acciones distintas, más de la mitad de índole formativa. Las acciones que se van a realizar son:

- Organización de 15 acciones formativas presenciales
- Dos Jornadas técnicas para el intercambio de experiencias entre los destinatarios, trabajadores y profesionales.
- Campañas de Sensibilización en materia de empleo y medio ambiente mediante material divulgativo en papel y on line
- La página web www.viasdeempleoverde.com, donde quedará recogida toda la información del proyecto, donde se emitirá periódicamente un boletín electrónico y se accederá a una RED para el intercambio de experiencias y el fomento de transferencias de buenas prácticas en materia de formación ambiental y fomento del empleo.
- Asesorías presenciales y a distancia para profesionales y trabajadores en la creación de nuevas estructuras de trabajo relacionadas con las Vías Verdes.

Para más información escribenos a empleaverde@ffe.es o puedes consultar toda la información en la Web:

www.viasdeempleoverde.com



UNIÓN EUROPEA
FONDO SOCIAL EUROPEO
El FSE invierte en tu futuro



FUNDACIÓN DE LOS
FERROCARRILES
ESPAÑOLES

Colabora:



Acción Gratuita cofinanciada por el FSE



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, nº 619, Extra julio-agosto 2012.*
TRENES HISTÓRICOS Y TURÍSTICOS EN ESPAÑA

Año de edición: **Septiembre 2012**

Edición digital:

1ª edición electrónica: **Octubre 2013**

Formato: **PDF**

Tamaño: **13 MB**

NIPO: 161-13-148-3

I.S.S.N.: 1577-4929

P.V.P. (IVA incluido): 1,50 €

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.

