

Josu Mirena Granja

La VÍA VERDE de la D

UN tiempo: año 1899; y un lugar: estribaciones burgalesas de las sierras de la Demanda y Mencilla. Estamos en pleno bosque del valle del Alto Arlanzón.

El silencio de siempre se rompe. Entre los árboles, una sierpe humana de cientos de hombres trabaja afanosamente. A su paso, van dejando un rastro de terreno despejado y allanado. Una línea abierta en la espesura que va ganando el terreno a través de una comarca salvaje, por donde antes apenas había caminos. Una traza que salva los barrancos por medio de grandes terraplenes o que corta las laderas excavando trincheras y túneles, y siempre acercándose al collado del Manquillo, avanzando metro a metro. Detrás vienen más y más obreros extendiendo una capa de balasto y luego otros colocando traviesas y raíles...



■ Esta es la única imagen del ferrocarril minero que se conserva. Tomada hacia 1902 (Reproducida del libro "El ferrocarril minero de Villafraía a Monterrubio de la Demanda")

■ UN SALTO EN EL TIEMPO

...Con estos pensamientos estamos en otro lugar y en otro tiempo: Arlanzón, mayo de 2003. Una estación en ruinas y un puente abandonado marcan el trayecto de lo que fue el ferrocarril minero de Villafraía a Monterrubio de la Demanda. Han pasado más de cien años desde que se construyó y casi también desde su abandono.

Hoy está a punto de concluirse el acondicionamiento de 56 km de su trazado, entre Arlanzón y el final (un poco después de Bezares) como "vía verde". Esta iniciativa se inscribe dentro del programa de relanzamiento de la comarca gestionado por AGALSA, asociación integrada por los municipios, empresarios y agentes sociales y culturales. A su vez está integrada en el programa Leader II a nivel europeo, y cuenta con una subvención del Ministerio de Medio Ambiente. En 2001 se presentó el proyecto de rehabilitación y las obras se han concluido en 2003. Vamos a describir este magnífico recorrido en BTT tal y como lo hicimos en varias ocasiones en la primavera de 2003, cuando la recuperación ya estaba casi terminada.

El del ferrocarril minero de la Demanda no es un recorrido cualquiera. Por la variedad y calidad de los paisajes que atraviesa se puede calificar de extraordinario: un auténtico trazado de ferrocarril de montaña, superando desniveles máximos para un tren. Si no fuera por la realidad de las minas para cuyo servicio se creó, parecería hoy que fue diseñado por la imaginación de un loco, de un visionario que lo quiso internar por comarcas solitarias, alejándose de los núcleos de población en dirección a ninguna parte.

■ RAÍLES PARA UNA QUIMERA

Se ha afirmado que la historia de este ferrocarril fue la de una quimera, una ilusión que nunca llegó a cristalizar. Su vida fue muy

corta, incluso se duda de que llegase a entrar en servicio. Los más viejos de los lugares que atraviesa apenas lo recuerdan más que por las historias que les contaron sus padres y abuelos, ya que desde aquella época hasta ahora hemos pasado a otras generaciones. Hoy es un tema sumido en el misterio del tiempo pasado. Parece que sí llegaron a circular trenes por aquellos raíles, pero debió de ser algo efímero. Es como si este proyecto naciera con alguna maldición, porque desde el principio su camino estuvo plagado de dificultades. Su fatal destino estaba marcado sin remedio.

Los orígenes hay que buscarlos en el final del siglo XIX, en plena eclosión de la explotación mineral en Bizkaia. Con esta influencia, el inglés Richard Preece Williams, concesionario de varias minas en la zona de Monterrubio de la Demanda, estimó que el hierro y carbón de la sierra podrían abastecer al mercado bilbaíno y a la exportación. Para ello era necesario darle salida a través del ferrocarril, que era un medio de transporte en auge ya que permitía el movimiento relativamente barato de grandes toneladas de producto. Unas duras condiciones de la Diputación burgalesa le hicieron evitar la capital y proyectarlo desde las minas hasta Villafraía, a 8 km de Burgos. En este punto se trasvasaría el mineral a la Compañía del Norte, que por Miranda lo haría llegar hasta el puerto y las minas de Bilbao.

■ LA HISTORIA INTERMINADA

Todo esto eran sólo proyectos. Como la Compañía del Norte era la competencia, al inglés se le iba el beneficio en un excesivo coste del transporte Villafraía-Bilbao, diez veces más caro que el del ferrocarril minero de su propiedad. Ni corto ni perezoso, pensó en completar su propia línea desde Villafraía hasta el Nerbión para así no depender de nadie. Este proyecto nunca llegó a

EMANDA



■ *Excepcional románico rural en la iglesia de San Esteban. Pineda de la Sierra*

■ *Los capiteles miran al Mencillo desde el siglo XII en Pineda de la Sierra*

realizarse, pero habría llevado al ferrocarril por Berberana y el valle de Losa, pasando luego sierra Sálvada hasta Salmantón, probablemente por una espectacular bajada por el portillo de Aro. Hoy nos parece mentira, pero si esto se hubiese llevado a cabo, la solución del descenso al Cantábrico por ferrocarril desde la meseta castellana habría sido mucho más ágil que la actual por Izarra y Orduña. Azares del destino, pero sierra Sálvada permanece salvaje...

Así las cosas, Richard Preece Williams había creado la sociedad "The Sierra Com-

pany Limited". A pesar del negro panorama económico, las obras comenzaron en 1896 y en apenas cinco años habían llegado a Barbadillo, empleando a más de 2.000 personas trabajando de sol a sol. Luego Mr. Preece intentaría de nuevo la ampliación de su ferrocarril hasta Bilbao creando la Compañía Anónima "Vasco-Castellana", con sede en la capital vizcaína. No le fueron mejor las cosas. Las obras se fueron ralentizando y los obligacionistas acusaron de estafa a Preece Williams, que fue procesado. Como no podía ser de otra manera, la compañía quebró en 1917. En los años 20 se intentó en vano recuperar el trazado, que ya estaba deteriorado, por parte de otra sociedad llamada "Ferrocarril y Minas de Burgos, S.A.". En 1947 se quitaron definitivamente los railes, aunque ya antes la necesidad de los duros años de post-guerra los había hecho "desaparecer".

Se habían trazado 67 km que, arrancando desde Villafraja, acabaron en un descampado sin llegar a Monterrubio. Apenas pasó por ellos tren alguno. Hoy lo haremos nosotros, atravesando parajes de gran interés natural por la "vía verde de la Demanda".

■ DEHESAS DE ARLANZÓN, BOSQUES DE URREZ

Nada más entrar en Arlanzón por la carretera que enlaza Ibeas de Juarros con Pradoluengo, existía un paso a nivel. Comienza en este punto nuestro recorrido. Este punto dista un poco más de 15 km desde lo que fue el origen, en Villafraja, pero es a partir de aquí donde cobra su mayor interés y arranca la vía verde. Hay que reseñar que antes de Arlanzón el ferrocarril atravesaba la sierra de Atapuerca, y sin saberlo entonces, una de las trincheras que se hicieron daría lugar posteriormente a los importantísimos yacimientos arqueológicos de Atapuerca.

Inmediatamente cruzamos el puente sobre el Arlanzón, que aún se conserva en magnífico estado. Nos alejamos del pueblo y pasamos al lado de una estación depuradora de aguas, que vienen precisamente de los embalses junto a los que luego pasaremos, para abastecer a la capital burgalesa.

El trazado comienza un ascenso sin pausa nada despreciable para tratarse de un ferrocarril, y es que una de las características del minero que vamos a tener ocasión de comprobar fueron sus acusadas pendientes. Poco a poco nos vamos rodeando de naturaleza, que no nos abandonará hasta el final. Estamos entrando en la dehesa de Arlanzón, un espacio natural salpicado de magníficos ejemplares de roble rebollo. Se alternan los bosquetes con praderías donde sestea el ganado. Enseguida tenemos ocasión de comprobar otro de los rasgos típicos del trazado: los enormes terraplenes para salvar los barrancos o desigualdades del terreno, a modo de pasos elevados para que la caja del ferrocarril mantuviese su nivel. Algunos de ellos pueden superar los 50 metros de altura respecto al fondo, lo que da idea del gran movimiento de tierras que tuvieron que realizar aquellos más de 2.000 hombres trabajando.

A los 7 km por este paraje llegamos al cruce con la carretera de Urrez. Luego el bosque se cierra más, aunque en algún tramo podemos divisar el valle a la izquierda, cada vez más abajo, con Villasur de Herreros al fondo. Un terraplén ha servido de dique de contención de una vaguada y muestra un bonito espacio embalsado en el bosque. Puntos como éste supusieron en sus tiempos un peligro de inundaciones para los pueblos del valle, puesto que con las avenidas el agua se acumulaba en ellos.

A los 3 km de haber pasado la carretera de Urrez llegamos al túnel de los Andálvares, el primero de los tres que se construyeron en el trazado. No era largo, pero hoy está cegado por un hundimiento. La vía verde lo evita por la izquierda mediante un corto y fuerte repecho, subiendo a la loma que cruzaba. Una vez arriba podemos echar



una ojeada al cráter abierto sobre la galería. Se aprecia la descompuesta roca pizarrosa en la que está excavado, que junto con la humedad forman una fatal combinación. Esta es una nota geológica común en toda la serranía, lo que motivó que en muchas de las trincheras del ferrocarril hubiese desprendimientos.

A continuación de este primer túnel, la vía discurre sobre un terraplén enorme describiendo una amplia curva a la izquierda. Es un pasaje muy vistoso en el que se aprecia la altura que hemos ganado con respecto al valle. Seguimos subiendo. Más adelante se evita una trinchera muy sucia de vegetación mediante otro repecho y consiguiente descenso para recuperar la caja del ferrocarril. Justo después debió de existir un puente sobre otro barranco, pero apenas se aprecian los pilares. Tenemos que descender y atravesarlo por el fondo. Todas estas interrupciones de la traza original, debidas al mucho tiempo que ha transcurrido desde que se abandonó la línea, motivan que nuestro recorrido sea más duro de lo normal en una vía verde. Son repechos inesperados en tramos en los que se ha desfigurado la plataforma por donde fue la vía, aunque el trazado pronto recobra su forma original.

Poco a poco hemos ido dejando atrás el robledal para entrar en el bosque de pino silvestre. Estamos en el punto más alto que atravesaba el tren por esta zona, aproximadamente enfrente del embalse de Uzquiza. Desde Arlanzón hemos subido 250 m. Ahora comienza un apreciable descenso de 50 m que nos llevará a la misma ribera del embalse del Arlanzón. Una profunda trinchera marca el punto de inflexión, desde el que nos dejamos llevar por la cuesta abajo. Como contrapunto al pino silvestre, cruzamos un denso robledal de aspecto fantasmagórico, con los troncos y las ramas colonizados por líquenes barbados. Es un ambiente muy peculiar que sólo he visto con esta profusión en determinados bosques de la Demanda. Su presencia delata aires muy limpios y puros, como los que respiramos aquí.

Seguimos descendiendo hasta cruzar un arroyuelo que viene de un vallejo entre pinos. Aquí también debió de levantarse un terraplén que ya no existe. Luego atravesamos más trincheras que nos van llevando a la misma orilla del embalse del Arlanzón.

■ LAS RIBERAS DEL EMBALSE

A partir del contacto con las orillas del embalse mantendremos la altitud. Alcanzamos un entrante del pantano en un entorno bellísimo, en el que falta desde hace muchos años el puente que lo cruzaba, aunque se aprecian los arranques. Nuestro "ferrocarril" en forma de bicicletas lleva recorridos ya 15 km.

El embalse del Arlanzón se terminó en 1933 para abastecer de agua potable a la capital burgalesa y de paso regular las avenidas

del río. Aprovechaba un estrechamiento del valle, aunque no llegó a inundar ningún lugar habitado. Curiosamente, tampoco afectó al trazado del ferrocarril, que estaba construido tiempo antes. El nivel de las aguas quedó unos metros por debajo de la vía, y lo que era un trazado a media ladera se convirtió en una especie de paseo de ribera. Ahora parecería diseñado después de la construcción del embalse, pero no fue así.

En este tramo avanzamos por el robledal. Algunas trincheras sombrías han puesto al descubierto fósiles de plantas que vivieron hace 300 millones de años, de gran interés para los paleobotánicos. Estos terrenos que atravesamos figuran entre los más antiguos de la Península, ya que pertenecen a la Era Primaria y al período Carbonífero, y permanecen emergidos desde hace 500 millones de años, cuando los modeló la Orogénesis Herciniana. Y es que el macizo ibérico es viejo, muy viejo, como lo delata la forma redondeada de sus montañas.

Sin desniveles, vamos remontando por la orilla oeste del embalse hasta la cabecera, donde el Arlanzón se encañona en un bello tramo. Luego salimos a la amplia planicie en la que se asienta Pineda de la Sierra. Llevamos 25 km de recorrido.

■ PINEDA DE LA SIERRA

El paisaje se amplía cuando nos acercamos a Pineda, apareciendo al fondo a la derecha la sierra de Mencililla en todo su esplendor. Su característica "concha" bajo la cumbre es un circo glaciar. A nuestra izquierda divisamos ya el núcleo principal de la Demanda, con el cordal que une los Trígazas con el San Millán, que supera en todo momento los 2000 m. Más cerca de nosotros, el curso de un Arlanzón que empieza a ser montañoso nos separa de Pineda de la Sierra, componiendo una imagen de postal. Hubo estación del ferrocarril minero en Pineda, de la que no quedan restos.

Pineda de la Sierra bien merece una parada. Una pista de tierra que parte desde la vía y un puente nos dejan casi en el centro del pueblo. Rodeado por codiciados pastizales, esta villa ha sido secularmente meta de trashumantes que acudían con sus merinas desde las lejanas tierras de Extremadura, porque hasta aquí llega-



■ Llegando al embalse. Robledal colonizado por líquenes barbados



■ Embalse de Arlanzón. Se aprecia la traza de la vía por la misma orilla



■ Riocavado de la Sierra visto desde la vía

ba la Cañada Real Segoviana. Su privilegiada situación, a más de 1200 m de altura, le ha regalado ricos y frescos pastos. En su caserío "rojo" por la tonalidad de la arenisca empleada en la construcción, destacan varias casonas nobles del siglo XVIII que nos hablan de sagas terratenientes, de la "aristocracia ganadera" que prosperó en este lugar. La parte alta del pueblo cuenta con una joya del románico rural como es la iglesia de San Esteban, del siglo XII, con una excepcional galería porticada que revela una clara influencia de Silos.

■ HACIA EL TÚNEL DEL MANQUILLO

Una vez pasado el desvío que lleva a Pineda, el trazado se difumina en una propiedad privada. Después de atravesar la carretera hacia la mini-estación de esquí Valle de Sol, reaparece a lo largo de la orilla del Arlanzón. Progresamos ahora por un sombrío bosque de ribera con buenos ejemplares de haya. Puentes de nueva construcción sustituyen a los antiguos del ferrocarril, ya que cruzamos varias veces el cauce. El ascenso será continuo hasta el paso del Manquillo, cerca de las fuentes del Arlanzón.

A la derecha, según subimos, vamos dejando las antiguas bocaminas y escombreras de las concesiones llamadas Monterrubio y Mencilla, con buenos ejemplares de azurita y malaquita. Éstas, y las del otro lado del Manquillo, eran las explotaciones a las que iba a servir el tren minero; eran, en suma, la "quimera" de la que hablábamos al principio.

Hemos ganado altura por la margen derecha del Arlanzón y el terreno se despeja. Los pastos de altura, rondando ya los 1300 m, componen un bello paisaje en torno a las fuentes del Arlanzón. Unos metros más arriba de nosotros avanza la solitaria carretera. Tanto ésta como el ferrocarril buscan el paso del Manquillo, el punto débil de la cadena de montañas que une la sierra de San Millán con la de Mencilla, la puerta hacia la comarca más profundamente serrana. Enfilamos hacia el interior de un barranco y repentinamente aparece la sombría boca del túnel del Manquillo. Un haya ha crecido justo encima del arco de entrada. Notamos el frío y la humedad que salen de la galería, que junto con el silencio componen un ambiente tenebroso.

El puerto del Manquillo es el paso natural que comunica el valle del Alto Arlanzón con el del Pedroso. La vía lo franqueaba mediante un túnel de unos 500 m de longitud, que era la mayor obra de ingeniería de la línea. Mientras la carretera alcanza el amplio collado a más de 1400 m, el túnel lo pasaba una cincuenta de metros por debajo. Curiosamente, por el Manquillo pasó la vía mucho antes que la carretera. No fue hasta después de la Guerra Civil cuando el antiguo y montaraz carretil se convirtió al

asfalto, mientras que el camino de hierro ya estaba allí unos 40 años antes. Lamentablemente, el túnel está hoy cegado por un hundimiento e inundado por la boca del lado de Pineda. El proyecto de recuperación de la vía verde cuenta con abrirlo en el futuro. Cuando hicimos el recorrido que inspira este artículo (junio de 2003) el túnel se evitaba por un trazado alternativo que sube en fuerte repecho (muy duro para BTT) hasta el paso de la carretera y desciende de nuevo para encontrarse con la boca del otro lado. En la boca Norte se estaba realizando una importante canalización, quizá para el drenaje y desecado del interior del túnel con vistas a la consolidación interna.

En lo alto del puerto es obligatoria la parada para disfrutar del paisaje. Estamos en el punto más alto de la vía verde, con 1413 m. Hasta aquí nos hemos elevado desde los 1200 m de Pineda en apenas 7 km. A continuación dejaremos a nuestra espalda el valle del Arlanzón y miraremos de frente hacia una comarca amplísima, sin apenas núcleos habitados. Una sucesión de continuos bosques hasta la sierra de Neila, que cierra el horizonte hacia tierras sorianas.

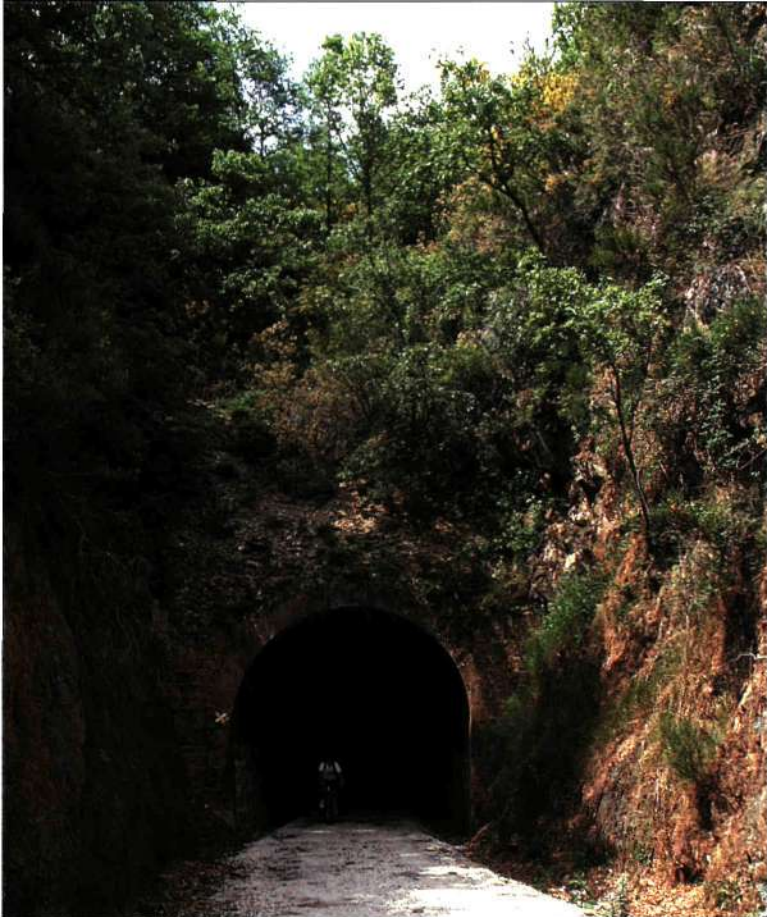
■ UN DESCENSO MEMORABLE

Con ser llamativo lo que llevamos recorrido hasta aquí, nos espera quizá lo más espectacular del trazado. En los siguientes 13 km la vía salva un desnivel de 230 m para alcanzar el fondo del valle, lo que da idea de que estamos ante un trazado con auténtico signo de ferrocarril de montaña: curvas cerradas, revueltas de radio mínimo pegándose a la ladera, pendiente máxima constante... es difícil encontrar fuera del círculo alpino un recorrido ferroviario de estas características. Quizá lo más semejante sea el descenso del antiguo "Vasco-Navarro" desde el puerto de Arlaban hasta Eskoriatza (300 m en 12 km), del que ya traté en otro trabajo para "Pyrenaica"¹.

Antes de lanzarnos via abajo echamos un vistazo al interior de la galería del Manquillo en la boca sur, la del lado de Barbadillo. Nos deja ver la recta perdiéndose en la oscuridad. La bóveda todavía presenta una perfecta sillería, y el suelo está algo menos inundado que en la otra boca.

Y ahora, el descenso hasta las inmediaciones de Barbadillo de Herreros. Una pequeña recta con gran paisaje abierto hacia el valle y pronto nos metemos entre hayas. Doblamos a la izquierda y luego a la derecha en curvas cerradas. El verde de toda la ladera es abrumador. Cruzamos la carretera, que baja más directa al fondo del valle en apenas 5 km. Muy poco espacio para el ferrocarril.

¹LAS RUTAS DEL "VASCO-NAVARRO". *Pyrenaica* nº 198. 2000. 1º Premio Concurso de Artículos Pyrenaica.



■ Túnel llegando a Barbadillo de Herreros

■ Ferrería "de arriba", cerca de Barbadillo

rril, que tuvo que buscar un desarrollo de más kilómetros para no forzar la pendiente. La solución fue adaptarse a la ladera describiendo en ella varias curvas de 180°. Esto se comprueba fácilmente echando un vistazo al mapa del recorrido. Sobre el terreno, sin embargo, no es tan evidente darse cuenta porque el bosque nos impide hacernos una composición de lugar.

Nada más cruzar la carretera nos internamos en una comarca solitaria y salvaje, atravesando primero un denso hayedo. La cuesta abajo sigue sin parar y se suceden las curvas a derecha e izquierda. Entre las hayas van apareciendo pinos silvestres. Pronto domina el pinar, para dar paso luego al robledal. Vamos admirando esta magnífica sucesión de bosques autóctonos mientras nos dejamos llevar sin esfuerzo por una pendiente sostenida. Parece como si el fantasma de aquel ferrocarril nos fuese empujando por lo que fue su camino de hierro.

Después de haber pasado tres veces por la misma ladera a diferentes alturas, enfilamos hacia el barranco del arroyo Valdorcas. Este profundo barranco es el principal desagüe de la vertiente meridional del macizo de San Millán, por la que discurre todo nuestro descenso. La vía describe aquí una amplia elipse: primero por la margen derecha, y luego pasando a la izquierda mediante una cerrada curva de 180° en un gran terraplén sobre el río. Todo este tramo es espectacular. Por primera vez en lo que llevamos de descenso el bosque se ha despejado y gozamos de una amplia panorámica. El terreno es muy pizarroso, con desprendimientos y pedreras que le dan un aspecto desolado. Merece la pena una parada sobre el Valdorcas. Su cabecera se divisa salvaje bajo el San Millán, la montaña más alta de toda provincia de Burgos.

■ TIERRAS DE HERREROS

Proseguimos el descenso, ya más suave, pasando una serie de trincheras muy profundas. Más adelante vemos las ruinas de una rampa para cargadero de mineral que debía de levantarse sobre la vía. Abajo a la derecha aparece Riocavado de la Sierra, que sin duda debe su nombre al encajonado Valdorcas. El fondo del valle está cada vez más cerca.

Dejamos a la derecha una desviación que lleva al pueblo y cruzamos una valla. Las arcillas rojizas nos recuerdan los colores de las vecinas tierras riojanas. En un entorno cada vez más humanizado, cruzamos el barranco del río Pedroso describiendo otro

bucle de una margen a otra. En lo más cerrado de esta curva aparece el último túnel del trayecto. A diferencia de los anteriores, se conserva en mejores condiciones y se puede pasar. Se ha instalado iluminación, pero en la fecha en que lo atravesamos todavía no funcionaba, con lo que en la parte central (son 250 metros en curva) tuvimos que andar a tientas.

A la salida del túnel, un poco por debajo de la vía, encontramos los restos de la importante ferrería llamada "de arriba", una de las varias que dieron su apellido a Barbadillo. Porque durante siglos este rincón junto a las jóvenes aguas del Pedroso fue importante villa ferrona, y se cuenta que en él se forjaron desde la Edad Media los principales hierros y muchas nobles espadas de Castilla. Este valioso testimonio de arqueología industrial, en el que destaca su alto horno, se está restaurando como merece.

Un poco más adelante la vía cruza la carretera junto a la señal que indica la entrada a Barbadillo. Hemos concluido el descenso, a 15 km del puerto del Manquillo. Ahora llaneamos. Nos queda el último tramo de la vía verde, hasta su final un poco más allá de Bezares.

■ UN FINAL EN NINGUNA PARTE

Los siguientes kilómetros se desarrollan por una pista con rodadas bastante marcadas que asciende suavemente. Pronto atravesamos un robledal. Junto a una laguna que dejamos a la derecha, y entre una vegetación más cerrada, tenemos la suerte de ver a una pareja de jabalíes adultos con sus jabatos. Al darse cuenta de nuestra presencia emprenden la huida por el bosque. Encuentros como éste nos confirman que, afortunadamente, aún quedan refugios naturales en los grandes macizos.

Seguimos tendiendo hacia arriba hasta que desembocamos en un pequeño núcleo de casas. No hay nadie. Casi todas las casas



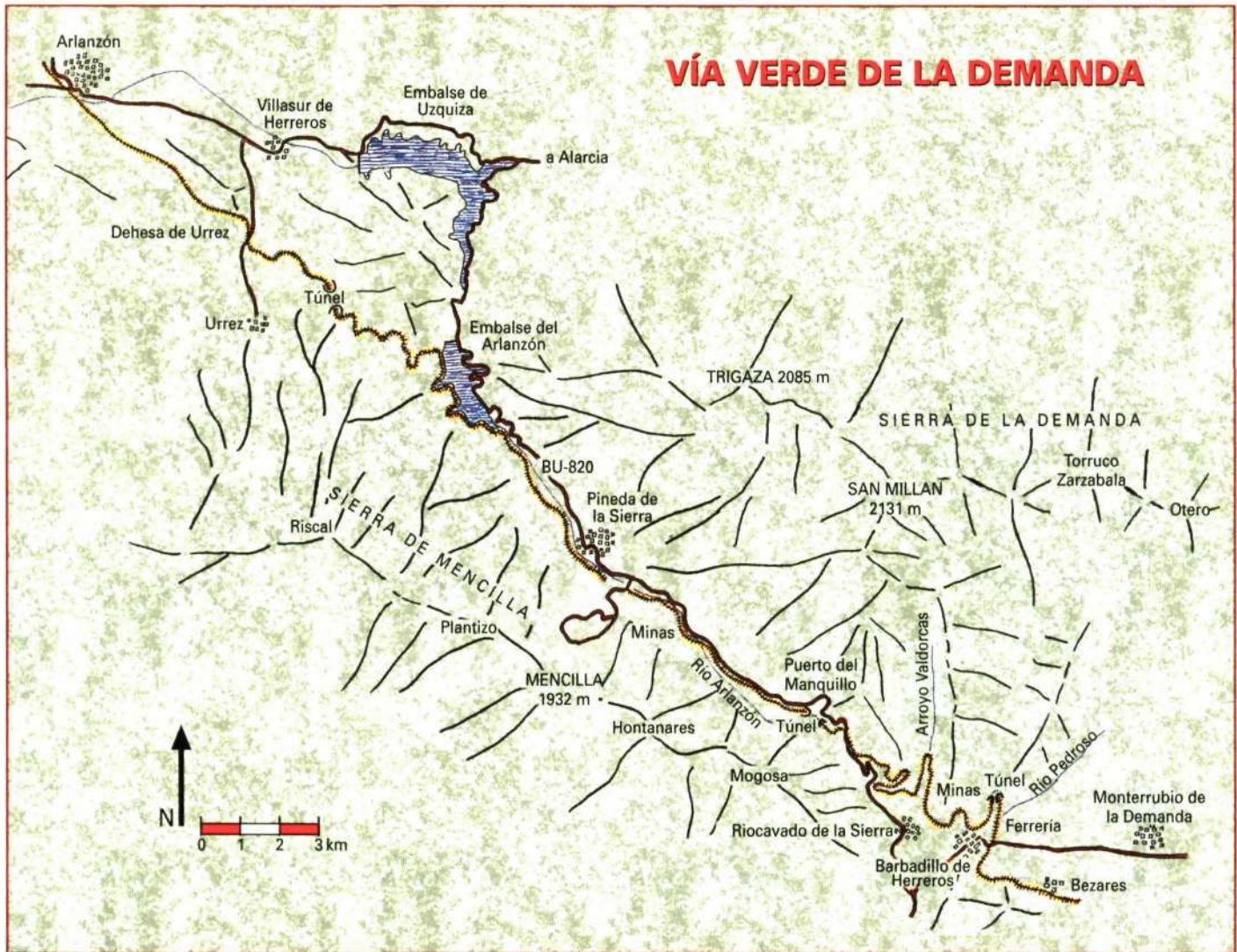
FOTOS DEL AUTOR

están abandonadas y algunas ruinosas. Se asientan en una suave ladera. Como el terreno está más despejado apreciamos una gran extensión del valle, con la sierra de la Demanda al fondo. Estamos en Bezares, modesto pueblo serrano en trance de despoblación.

Desde que partimos de Arlanzón, Bezares es la única población que propiamente atraviesa el ferrocarril. En todo el trayecto se ha ido apartando de todas las demás, a más o menos distancia, pero sin cruzar ningún núcleo habitado. Realmente la meta eran las minas, no los pueblos. No se concibió como un tren de pasajeros y evitó los pueblos. Este carácter apartado y su existencia tan fugaz quizá expliquen la aureola enigmática que ha dejado en la mente popular. Y es que al contrario que otros ferrocarriles perdidos, que se recuerdan con nostalgia por los que los conocieron, el minero se pierde en el recuerdo de los mayores como algo misterioso.

Bezares nos recibe solitario y en silencio, con ese aire triste de lo que fue y ya no es. Un poco más allá se interrumpieron los trabajos del ferrocarril y ya no se reanudaron. Tan sólo se oye el rumor de las hojas que mueve el viento y la fuente del abrevadero, junto a la pequeña iglesia. Allí nos acomodamos para reponer fuerzas antes de nuestro regreso, que será largo. También oímos algún ladrido lejano, quizá de Monterrubio, que se ve a lo lejos. Parece estar esperando todavía un tren que nunca llegó... □

VÍA VERDE DE LA DEMANDA



Época recomendada: Primavera y otoño. En verano el calor puede ser muy fuerte, y en invierno es fácil que el tramo del Manquillo esté nevado.

Desarrollo: 56 km entre Arlanzón y Bezares. Se puede hacer entero en ese sentido combinando coches. Si no, en dos etapas de ida y

vuelta: la primera entre Arlanzón y Pineda de la Sierra; y la segunda entre este pueblo y Bezares. Hay que tener en cuenta que Pineda de la Sierra se sitúa aproximadamente en la mitad del recorrido.

Túneles: 3 túneles: 1º Cercanías de Urrez (hundido, se evita); 2º Túnel del Manquillo (hundido, se evita pero está prevista su apertura); 3º Barbadillo de Herreros (bien conservado e iluminado, se atraviesa sin problemas).

CARTOGRAFÍA

Hojas catastrales 1:50.000 números:

- 239 (20-11)- PRADOLUENGO
- 277 (20-12)- SALAS DE LOS INFANTES
- 278 (21-12)- CANALES DE LA SIERRA

BIBLIOGRAFÍA

- VV AA. *El ferrocarril minero de Villafra a Monterrubio de la Demanda. Historia y naturaleza.* 2002.
- RIVERO E del. *Rincones singulares de Burgos. V. El norte de la Sierra de la Demanda.* Ed Caja de Burgos. 2001.
- RIVERO E del. *Rutas y paseos por tierras de Burgos III.* Sua Ed. 1999.
- PALOMERO ARAGÓN F. *El arte de la sierra de la Demanda.* 2000.

INFORMACIÓN EN INTERNET

Los datos básicos para planificar el recorrido los encontramos en la página oficial de las Vías Verdes, de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles: viasverdes.com. Como complemento cultural es interesante la página de la Asociación Burgalesa de Amigos del Ferrocarril, que contiene información histórica de este ferrocarril: abuaf.com. Por último, encontraremos información y datos útiles sobre la comarca y sus recursos turísticos en: sierradelademanda.com, que es también la página oficial de AGALSA.

DATOS ÚTILES

TABLA DE DESNIVELES ACUMULADOS

DESTINO ORIGEN	ARLANZÓN	PINEDA DE LA SIERRA	PUERTO DEL MANQUILLO	BARBADILLO DE HERREROS	BEZARES
ARLANZÓN		+250/-50	+450/-50	+450/-320	+500/-320
PINEDA DE LA SIERRA	+50/-250		+200	+200/-270	+250/-270
PUERTO DEL MANQUILLO	+50/-450	-200		-270	+50/-270
BARBADILLO DE HERREROS	+320/-450	+270/-200	+270		+50
BEZARES	+320/-500	+270/-250	+270/-50	-50	

PERFIL ALTIMÉTRICO

