

VÍAS VERDES EN EL SISTEMA IBÉRICO

RECIENTEMENTE se ha celebrado el XX aniversario del Programa Vías Verdes, un ambicioso plan para recuperar trazados ferroviarios en desuso coordinado con éxito desde 1993 por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Esto y la unidad temática que nos ocupa en este monográfico de Pyreñaica son buenas excusas para echar un vistazo a las Vías Verdes en torno al Sistema Ibérico, que en su mayor parte se hallan en el extremo norte del mismo.

No haremos una mera descripción de los recorridos, cuyos datos y fichas técnicas están a disposición de todos en las guías y web oficiales, sino que ofreceremos una visión más bien selectiva o crítica, recordando su historia y destacando sus valores especialmente en los tramos más montañosos, que por su trazado y valor paisajístico alcanzan en algún caso categoría excepcional.



Texto y fotos Josu Granja



VÍA VERDE DE LA SIERRA DE LA DEMANDA

La Vía Verde (*) de la Sierra, entre Arlanzón y Monterrubio de la Demanda, es el legado de un misterioso y efímero ferrocarril minero. Fue concebido para dar salida al mineral desde la cuenca carbonífera de Monterrubio de la Demanda hasta Villafraja, cerca de Burgos. Se construyó entre 1895 y 1902 y solo funcionó hasta 1910.

El ferrocarril minero planteó prolongar sus vías hasta la misma Campa de los Ingleses, junto a la ría de Bilbao, con una estación *términus* intermodal que hubiera sido la primera en la villa

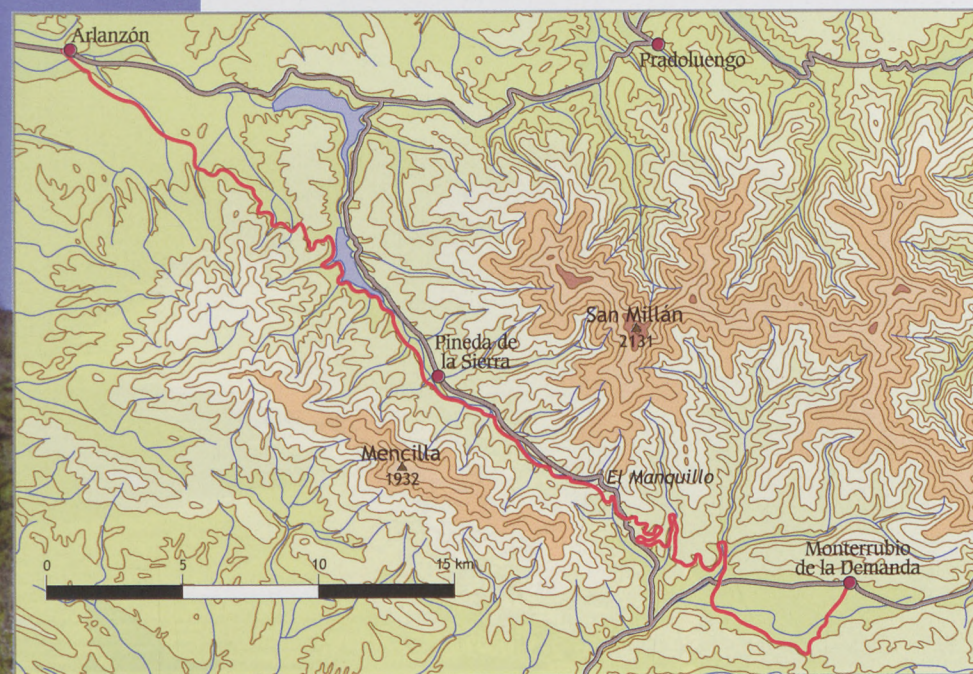
Su promotor fue un personaje producto de su época, Richard Preece Williams, de Manchester. Un visionario vendedor de humos ferroviarios al frente de *The Sierra Company Limited*, atrevido y fracasado a partes iguales, que acabó huyendo de España perseguido por la Justicia. Incluso planteó prolongar sus vías hasta la misma Campa de los Ingleses, junto a la ría de Bilbao, con una estación *términus* intermodal que fue la primera pensada para la villa, muchos años antes que la promovida por Indalecio Prieto. Este último proyecto, atravesando Sierra Salvada por un largo túnel, hubiera sido, de haberse llevado a efecto, la solución a la deficiente salida ferroviaria de Bilbao.

(*) Utilizamos en este artículo la expresión "Vía Verde" en el sentido técnico que se le ha dado desde el Programa Vías Verdes, es decir, como infraestructura o plataforma ferroviaria en desuso debidamente acondicionada y señalizada para itinerarios no motorizados. Se exige el cumplimiento de una serie de requisitos mínimos para obtener la calificación de Vía Verde.

Lo que sí quedó terminado fue el trazado entre Villafraja, cerca de Burgos, y Bezares, un poco antes de Monterrubio. Hoy la Vía Verde enlaza Arlanzón con Monterrubio a través de 54 km que discurren por un entorno natural de primer orden, entre la Sierra de la Demanda burgalesa, al norte, y la Sierra de Mencilla, al sur. Está en proyecto una prolongación de 7 km desde Arlanzón hasta la sierra de Atapuerca. Precisamente, la trin-



■ Interior inundado del túnel del Manquillo, sin restaurar. Era el punto a mayor altitud de la línea



pero sería deseable llegar a un acuerdo con la propiedad para establecer una servidumbre de paso, por ejemplo. La segunda sigue siendo el túnel del Manquillo, justo en el punto culminante de la Vía. Este túnel de 500 m era la mayor obra de ingeniería del ferrocarril, y con los años de abandono se hundió en parte. El proyecto de recuperación preveía la restauración pero no se ha llevado a cabo, lo que obliga a subir 50 m más arriba por la carretera del puerto del Manquillo. El paso por el túnel sería extraordinario, pues la galería separa comarcas y paisajes completamente distintos, que aparecerían a nuestra vista al salir por cada boca.

Hagamos ahora un repaso más detallado del recorrido. Desde Arlanzón (975 m) hay una fuerte y sostenida subida hasta las cercanías del embalse del mismo nombre. En 12 km sube 250 m y llega a superar los 1200 m de



■ Uno de los grandes terraplenes de la Vía Verde de la Sierra, cerca de Urrez

chera de este ferrocarril minero en ese tramo hizo posible el descubrimiento del famoso yacimiento arqueológico, hoy Patrimonio de la Humanidad.

Esta Vía Verde se inauguró como tal en 2003. Un poco antes la recorrimos y describimos en Pyrenaica (3º de 2004). A ella nos remitimos para los detalles del recorrido. Pero han pasado 10 años. ¿Cómo está hoy?

Estamos ante un auténtico trazado de ferrocarril de montaña. Pocos recorridos de este tipo transmiten tanta sensación de aislamiento, de integración en la montaña misma

La Vía Verde de la Sierra, a nuestro juicio, se ha consolidado como una de las más completas entre las más de 100 que integran actualmente el programa de recuperación de este tipo de rutas. Estamos ante un auténtico trazado de ferrocarril de montaña. Pocos recorridos de este tipo transmiten tanta sensación de aislamiento, de integración en la montaña misma. Los ingenieros que lo diseñaron intentaron evitar en lo posible la construcción de túneles y puentes para abaratar costes. Esto explica lo tortuoso del trazado, con pendientes máximas, grandes terraplenes y curvas de radio mínimo. Podemos decir



■ La traza cortando la ladera en el descenso a Barbadillo

que su recorrido completo, de ida y vuelta en una misma jornada, se hace exigente, y por eso aconsejamos dividirlo en dos tramos con Pineda de la Sierra como punto final del primero y de arranque del segundo.

En estos últimos años se han mejorado muchas cosas. Se ha compactado el firme y balizado el kilometraje; se ha construido un puente de estructura metálica que salva uno de los entrantes del embalse y se han dispuesto paneles informativos y áreas de descanso en distintos puntos. En 2011 tuvo que repararse durante varios meses un importante corrimiento de tierras en el paso por el barranco Valdorcas, en pleno descenso hacia Barbadillo. Como puntos pendientes, hay dos interrupciones del trazado cuya resolución, jurídica una y física otra, sería deseable. La primera a la altura de Pineda de la Sierra, donde una cabaña ganadera y su terreno adyacente se ubican justo por donde pasaba la línea, cortando varios cientos de metros. La Vía Verde lo soluciona mediante un rodeo,

altitud. Primero discurre por terreno relativamente abierto, entre rebollares y praderas. Tras el cruce de la carretera de Urrez, aparecen los grandes terraplenes. El primero viene pronto, con 100 m de longitud y 40 de altura sobre el fondo. En ellos comprobamos el enorme movimiento de tierras que fue necesario hacer para pasar los barrancos sin construir puentes. Hoy se observa en estos terraplenes una especie de comba o declive de la traza, sin duda producido por la compactación de la masa de tierra, que con los años ha ido cediendo. Y luego nos internamos en plena montaña solitaria, entre hayedos, en busca de un collado situado a más de 1200 m que permite un paso al valle del alto Arlanzón. Casi en lo más alto, aparece el túnel de los Andávaros, hoy hundido. Su construcción no pudo evitarse, pero las frágiles pizarras carboníferas colapsaron años después. Y es que hemos entrado en terrenos de la Era Primaria, otro de los alicientes, en este caso geológico, que brinda esta Vía Verde.



■ La Vía Verde bordea el embalse de Arlanzón

El terreno sigue siendo muy salvaje. Salvamos el vallejo Llera por medio de otro gran terraplén, pasamos por la trinchera de Soyazares, de nuevo otro gran terraplén (Valdemadera), y comienza un descenso más tendido atravesando pinar silvestre. Nos acercamos a las orillas del Arlanzón embalsado, pasando varios arroyos (Carrasqueta, los Lobos) que desembocan en él. El paisaje cambia de nuevo. En uno de los entranes del embalse se ha construido con acierto un puente metálico con pasarela de maderas y área de descanso al lado. Pineda de la Sierra está cerca y el panorama cambia otra vez. Ahora es una planicie muy extensa, a 1200 m, entre los altivos Trigaza y San Millán, culminando la Demanda a la izquierda, y el Mencilla a la derecha, con su circo glaciar perfectamente distinguible a distancia. Pineda vio el tren a lo lejos, al otro lado del río, porque aquel camino de hierro buscaba las minas, no los pueblos. Así que el tren pasó de largo, como despreciando uno de los mejores románicos serranos que allí se ubican (iglesia de San Esteban, del siglo XII).

Remontamos el joven Arlanzón hasta sus fuentes, sobrepasando los 1350 m de altitud. Casi ninguna Vía Verde supera esa cota

En los próximos 8 km ascendemos 200 m, remontando el joven Arlanzón hasta sus fuentes. Sobrepasamos los 1350 m de altitud. Pocas Vías Verdes superan esa cota. El túnel del Manquillo, como hemos dicho antes, no es practicable debido a un hundimiento y deberemos pasar el puerto del Manquillo por la carretera. Al otro lado encontramos de nuevo el trazado. Otra vez cambia el panorama, ofreciéndose a nuestra vista el amplio valle del Pedroso.

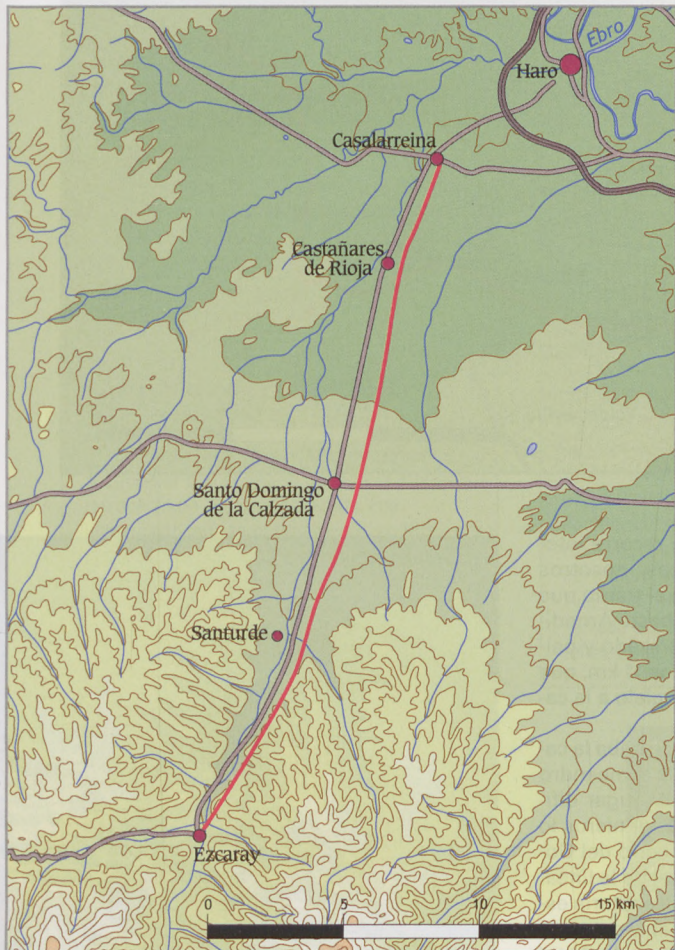
El descenso que hacía el ferrocarril minero –y ahora nuestra Vía Verde– hasta Bar-

badillo de Herreros es verdaderamente espectacular. En 13 km baja 230 m. Hayedos, pinares y robledales nos verán pasar raudos. Al llegar al barranco del Pedroso cruzamos el único túnel acondicionado (175 m en curva) de los tres que tenía el trazado y ya casi estamos en la villa ferrona de Barbadillo. El resto de la Vía, hasta Monterrubio, quizá no tenga tanto interés, pero lo que hemos recorrido hasta aquí nos dejará un gran recuerdo.

VÍA VERDE DEL RÍO OJA

Poca gente sabe hoy que Haro y Ezcaray estuvieron unidas por un pequeño ferrocarril entre 1916 y 1964. En sus tiempos fue muy popular y se le conocía como *El Bobadilla*. En la actualidad va siendo más conocido gracias a la Vía Verde del Río Oja, habilitada desde el año 2000 a lo largo de casi todo su trazado, entre Casalareina y Ezcaray. Son 28





■ Antes de llegar a Ezcaray, el antiguo ferrocarril de Haro bordeaba la peña de San Torcuato

■ Puente de la Vía Verde Haro Ezcaray, en las cercanías de la estación de Ojacastro. La Peña de San Torcuato al fondo

km con dos tramos claramente diferenciados. El primero, desde Casalarreina hasta Santo Domingo de la Calzada, viene a ser una gran recta que discurre paralela a la carretera LR-111, ligeramente ascendente. El paisaje llano de los campos de cereal y la proximidad de la carretera restan interés a este tramo, por eso nos vamos a centrar en el segundo, de Santo Domingo de la Calzada a Ezcaray, que para los amigos de la montaña es el plato fuerte de esta ruta, pues en 14 km asciende casi 200 m y bordea las estribaciones N de la Sierra de la Demanda. El recorrido se hace cómodo por estar ligeramente asfaltado.

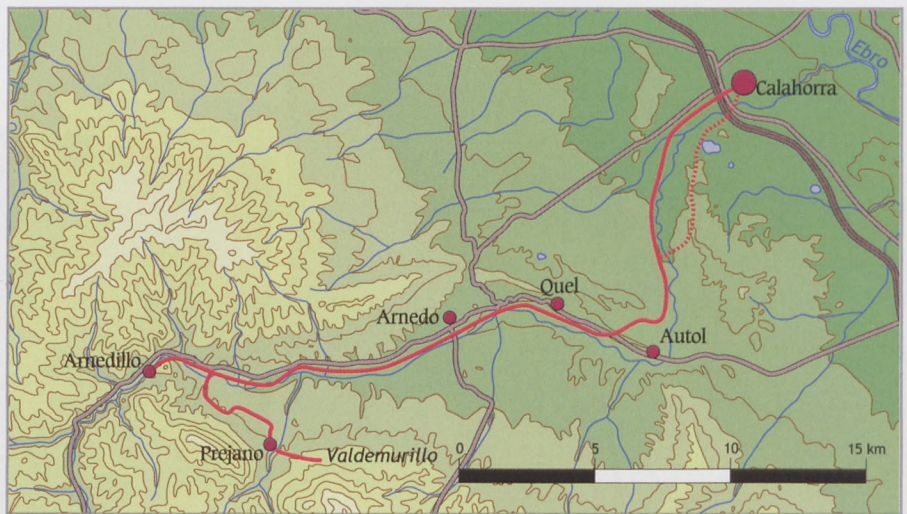
Pasado Santo Domingo hay todavía unos kilómetros de características similares. Se pasa el apeadero de La Carrasquilla y la antigua ubicación de la estación de Santurdejo (solo queda el almacén). Pero pronto la carretera se aleja de la vista, por el fondo del valle, mientras a nuestra izquierda dominamos un paisaje de bosques que ascienden a la Sierra de la Demanda. Las rectas han desaparecido y el porcentaje aumenta, pues vamos ganando altitud por la margen derecha del Valle del Oja.

Los 3 km finales son los más interesantes, bordeando la peña de San Torcuato y los bosques que bajan de la Demanda antes de llegar a Ezcaray

Vemos un edificio de inconfundible sabor ferroviario. El andén lo delata: fue la antigua estación de Ojacastro y hoy sirve a una comunidad religiosa. Inmediatamente pasamos por un puente de piedra de varios arcos que servía al ferrocarril y hoy se conserva bastante bien. Los 3 km finales son los más interesantes de la ruta, que se rodea de vegetación y un buen ambiente forestal. Al fondo, la peña de San Torcuato y sus farallones rojizos ponen la nota agreste al paisaje. A tramos dominamos también el valle, cada vez más estrecho, con la carretera que ha pasado a la otra margen del río. Pero nosotros seguimos la huella del tren, poco a poco, pasando algunas trincheras por las que se iba abriendo paso hacia Ezcaray. Al final aparece casi tímidamente la que fue estación terminal, hoy reconvertida en restaurante, junto a un área de descanso.

VÍA VERDE DEL CIDACOS

Esta ruta acondicionada sigue la traza del antiguo ferrocarril Calahorra-Arnedo-Arnedillo, que era conocido en la comarca como *El Trenillo*. Entró en servicio en 1924 desde Calahorra, pasando por Arnedo, para conectar con un enlace hasta las minas de carbón de Préjano. En realidad, el motivo inicial de la concesión a la *Sociedad de Ferrocarriles Eléctricos* fue dar salida al carbón de estas minas por el valle del Cidacos. En aquella época, tras la Primera Guerra Mundial, se relanzó la producción y exportación de carbón. La prolongación de la línea hasta Arnedillo se hizo esperar hasta después de la Guerra Civil, y entró en servicio en 1947. Ante el agotamiento de las minas y la crisis de la energía basada en el carbón, la línea se sostuvo explotada por el Estado. Sobrevivió a duras penas gracias al impulso turístico del balneario de Arnedillo. Finalmente cesó el servicio para siempre a principios de 1966 y resurgió como Vía Verde en 1998.



A pesar de que la Vía Verde recorre integralmente el valle del Cidacos, nosotros prestaremos especial atención al tramo que va desde la estación de Autol hasta Arnedillo. Es el más interesante por trazado y paisaje, a diferencia de los primeros 11 km, que discurren prácticamente en paralelo a la carretera LR-287.

Antes de Autol, el ferrocarril cruzaba la carretera y evitaba el pueblo, pues el meandro encajonado del Cidacos en este lugar dificultaba el trazado. Así que los ingenieros lo desviaron por el norte, bajo el cerro del Gollizo, dando lugar al primer túnel de la línea. Allí encontramos hoy la que fue solitaria estación de Autol, sin población aparente a la que servir. El túnel del Gollizo o de Autol (575 m) fue muy bien recuperado, con iluminación sensible, aunque hay que tener cuidado a la salida en dirección a Arnedo por el paso a nivel de la carretera.

Llegando a Quel vemos a nuestra derecha llamativos cortados rojizos, rematados por el castillo roqueño

En los siguientes 4 km, hasta Quel, asistimos al primer cambio de paisaje. A nuestra derecha vemos llamativos cortados rojizos rematados por el altivo castillo roqueño. Con estos aires medievales avanzamos cómodamente sin apenas desnivel por zonas de huertas. Antes de Arnedo entramos en áreas más urbanizadas de talleres, donde se ubicaban en sus tiempos las cocheras del ferrocarril. Hay un bonito tramo de ribera flanqueado por altos chopos que merece la pena disfrutar. Llegamos a la antigua estación de Arnedo pasando un puente sobre la carretera de Cornago.

Sobrepasado Arnedo el trazado avanza entre la carretera hacia Arnedillo a la derecha y el río Cidacos a la izquierda. Un desvío interesante, a la izquierda, permite visitar el monasterio de Vico. En 6 km desde Arnedo llegamos a la estación de Herce, y en 3,5 más a la de Ariñano o Préjano, punto donde arrancaba un ramal hacia las antiguas minas



■ Castillo de Quel desde la Vía Verde del Cidacos

de su nombre. Se trataba de una modesta vía (tan solo 60 cm de ancha) de ferrocarril minero a lo largo de 5 km, que hoy también ha sido recuperada como Vía Verde.

Siguiendo el trazado principal hacia Arnedillo entramos en la zona más interesante. Los últimos 5 km avanzan por la margen derecha del Cidacos, alejándonos por tanto de la carretera y más inmersos en el medio natural. Es el tramo del cañón de Arnedillo, donde el río ha excavado un valle profundo con abundantes cortados. La entrada en Arnedillo es bastante sorprendente, pues desde este entorno encajonado y relativamente salvaje, tras pasar el río por un puente penetramos en un largo túnel iluminado que a su salida nos dejará en medio de la población, enfrente del balneario.



■ Chopos flanqueando el trazado en las cercanías de Arnedo

OTRAS VÍAS VERDES DEL IBÉRICO

Hemos de hacer mención a otros dos antiguos recorridos ferroviarios que no hemos incluido en los epígrafes anteriores, bien por discurrir fuera de áreas de montaña (Vía Verde del Tarazonica) o por no estar todavía acondicionados (traza del ferrocarril minero del Moncayo).

Vía Verde de "El Tarazonica"

EL "Tarazonica" era el sobrenombre popular con el que se conocía el modesto ferrocarril de Tudela a Tarazona. Fue inaugurado muy tempranamente, en 1885, por la Compañía del Norte. Su trazado, recorrido hoy por la Vía Verde, es muy sencillo y sin accidentes naturales reseñables. Abundante en rectas, discurre entre parcelas y huertas siguiendo el valle del Queiles casi en paralelo con la carretera y el río. Tan solo el paso por las antiguas estaciones de Murchante y Cascante rompe la monotonía. Atraviesa buena parte del somontano del Moncayo, siempre enfilando hacia el techo del Ibérico, que sirve de telón de fondo. Los 22 km que llevan de Tudela a Tarazona son de suave perfil ascendente, muy regular, a razón de 10 m por km (en total 220 m).

La futura Vía Verde del Moncayo

SIGUIENDO el curso del Queiles aguas arriba, nos encontramos con un proyecto de Vía Verde aún sin realizar y verdaderamente complejo: el antiguo trazado del ferrocarril minero que unía la mina Petra III, en la sierra del Madero, con Castejón. Esta sierra se desprende del Moncayo hacia el oeste. En la vertiente que cae hacia Ólvega se explotaron varias minas de hierro por la Sociedad Minera del Moncayo, constituida en 1899. Era necesario un medio de transporte para llevar el mineral a los mercados. La línea comenzó a funcionar en 1902 pero los problemas económicos y jurídicos pudieron con ella, llegando la clausura en 1910. En 1941 se inauguró el trazado de vía ancha Soria-Castejón (RENFE) que aprovechó en parte la plataforma del minero, ya conocida por los paisanos como la "vía vieja". Hoy la vía nueva está también cerrada al tráfico, aunque se mantienen los raíles. En suma, la vía ancha abandonada se

solapa en parte a la explanación antigua. El tramo más interesante de ésta lo encontramos entre Ágreda y el Alto de Paredes, en especial el paso por la cañada Tomba y el barranco de la Nava (unos 5 km sin acondicionar). La continuación, camino de Castejón, hasta la estación de La Nava-Tarazona pudiera tener el mismo interés si se liberase la maleza que lo invade, hasta que coincide con la vía de RENFE. En el otro extremo, se ha recuperado al ascenso de Ólvega a la mina Petra (4 km), donde se puede admirar el gran cráter, hoy inundado, provocado por las antiguas labores a cielo abierto.

De momento no podemos hablar de Vía Verde más que en el tramo de Ólvega a la mina. Existe el proyecto de acondicionar toda la traza desde la mina hasta Castejón, pero como esto exigirá la retirada de la vía ancha de RENFE, el asunto se complica. □

PARA SABER MÁS

- Moreno Gallo, M. y varios autores. El ferrocarril minero de Villafría a Monterrubio de la Demanda. 2002.
- Prieto Tur, L. El ferrocarril del Calahorra a Arnedillo. Revista Carril nº 31-32. 1990-1991
- González Moreno, J.E. El ferrocarril minero del Moncayo y la mina Petra III. 2006.
- 30 Vías Verdes por España. Número especial. Revista del Ministerio de Fomento. 2013.
- Guía de Vías Verdes. T I, II y III.
- Web oficial de Vías Verdes: www.viasverdes.com

■ Vía Verde del Cidacos. Túnel de Autol o del Gollizo

