



## Ojos Negros, la Vía Verde más larga de España a su paso por Aragón

**La provincia de Teruel es el marco donde se desarrolla esta ruta que sigue el rastro del ferrocarril minero de Sierra Menera. Se extiende desde el valle del Jiloca hasta las altas tierras al pie de las sierras de Javalambre y Gúdar hasta el valle del Palancia pasando por las inmediaciones de la ciudad de Teruel. Hay que estar atento pues son muchas las sorpresas que depara este itinerario de 92 km de longitud convertible en 167,5 km si la unimos a la etapa que discurre por la Comunidad Valenciana hasta Albalat dels Tarongers en Valencia.**



Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Aunque el trazado original del ferrocarril tiene su kilómetro 0 en las Minas de Ojos Negros, la Vía Verde de Ojos Negros arranca en el km 24,29 de la vía minera pues el primer tramo desde las minas aún conserva los carriles que se tendieron para la conexión con la vía de Renfe en Santa Eulalia.

Nuestro itinerario comienza en el área de descanso de la estación de Santa Eulalia (24,2 km). Como nota,

saber que en esta estación aparece el hito 23,2, en realidad es el 24,2, un pequeño desfase que se arrastra en todo el tramo. Nosotros seguiremos el kilometraje original.

¡Empezamos! Una enorme cementera recibe al viajero al inicio de la ruta. Con precaución cruzar la carretera, dejando la factoría a la izquierda.

Seguimos por el corredor del Jiloca con paisajes de largas rectas y esca-

so arbolado. A la izquierda, la laguna del Cañizar (Villarquemado) es uno de los humedales de agua dulce más grandes de la España de interior. La ruta avanza y pasa junto a un cargadero (km 33,8) para después alcanzar la vega del Jiloca (km 34).

A continuación, pasa bajo los restos de pasos superiores de carreteras y puentes. Se acerca a Cella, lugar conocido por su pozo artesiano, el mayor de Europa y segundo del mundo.

En el km 39 la ruta cruza a nivel la transitada carretera de Cella al enlace de la autovía y a Celadas, ¡precaución! Al otro lado se visualiza al futurista Finsa Cella que ha ocupado la traza y obliga a rodear la instalación por un camino asfaltado. Tras el área de descanso de la estación de Cella (km 40) se pasa de la cuenca del Ebro a la del Turia.

En el km 45 la antigua vía cruza la CN 234 por un paso inferior y salta por encima de la vía de Adif por una elegante pasarela metálica.

La ruta rodea Caudé para pasar junto a un área de descanso, contigua a la casilla que era la vivienda del encargado de controlar la cercana balsa de Caudé (km 47,5) desde donde se abastecían las locomotoras de vapor del agua.

Continúa el recorrido, compartiendo un tramo de la vía verde con vehículos a motor. Cruza por un paso superior la salida "Teruel Norte" de la autovía Mudéjar; y ésta por un paso inferior (km 50) que aparta un momento de la traza original retomándola unos 100 m más adelante. En el km 51,5 cruza a nivel la carretera de Conclud a Celadas ¡cuidado!

Después de paisaje de campos de labor se divisan las arboledas del río Alfambra y entra en las primeras trincheras. La trinchera del km 55,5 regala una curiosidad geológica: una falla atraviesa la vía.

La antigua estación de Teruel - Los Baños, próximo hito, en su día fue un importante centro logístico del ferrocarril. Aquí, comienza la ascensión al duro puerto de Escandón.

La vía verde salva el río Alfambra y la carretera de Alcañiz con un elegante viaducto. Punto en el que se abandona el trazado para bajar por un camino que pasa bajo la carretera para después ascender nuevamente. Superada la cuenca del Alfambra al puerto de Escandón.

El viaducto del Salobral descansa en el km 59, pocos metros después un camino agrícola de unos 3 km baja a

Teruel, ciudad declarada Patrimonio de la Humanidad por la Unesco por su arte mudéjar. Bien merece una visita.

De vuelta a la vía verde tras la subida desde Teruel, cambio de paisaje. La vía minera entra en la zona caliza de la rambla del río Seco. En el km 61, bajo un viaducto de la autovía, al otro lado de la rambla, está el manantial de la Peña del Macho y el inicio de la conducción construida en el siglo XVI para abastecer de agua a la ciudad de Teruel.

Seguimos ascendiendo hacia el puerto de Escandón hasta cruzar otra vez la autovía, se abandona la traza original del ferrocarril en busca del paso superior de un camino agrícola. La traza férrea la retomamos en las inmediaciones del camino que lleva a Valdecebro, donde su estación en el Km 66,5 ofrece al viajero un área de descanso. Un poco más adelante, tras cruzar el camino rural se puede llegar a Dinópolis (a 6 km) y al centro de Teruel.

En el km 69, llega el túnel de Valdecebro y en el km 73,8, otro más!. Más adelante se pasa el viaducto del Espiciero, el del Francés, el de los Gatos y el de la Mora, todos con alturas de unos 20 y después el túnel del Puerto, iluminado.

## FICHA TÉCNICA

**Localización:** Entre Santa Eulalia (Teruel) y Barracas (Castellón) pasando por Cella, Caudé, Teruel, La Puebla de Valverde, Sarrión y Albentosa. Teruel

**Longitud:** 92 km

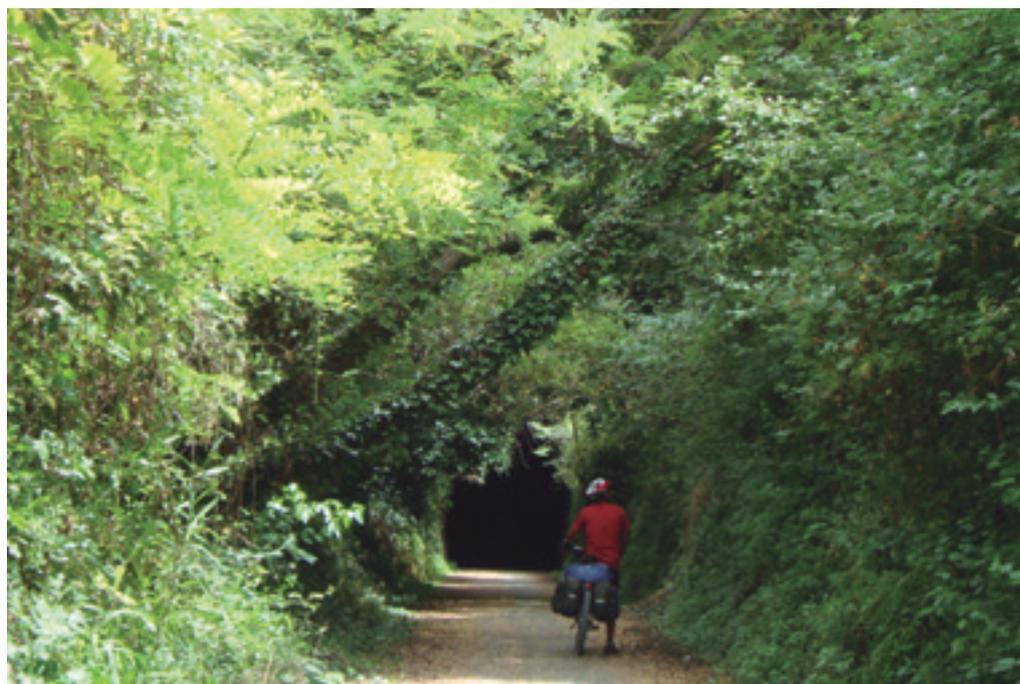
**Usuarios:** Bicicleta, senderismo, apta para personas con discapacidad desde Barracas (Castellón y Puerto de Escandón)



**Tipo de firme:** Firme mixto: asfalto y tierra compactada

Este Camino Natural Vía Verde ha sido ejecutado en el marco del Programa de Caminos Naturales del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y algunos tramos por el Gobierno de Aragón y el ayuntamiento de Ojos Negros.

Sigue el ascenso y el relieve se suaviza, el trazado se interrumpe bruscamente en el km 73,8 a causa de la autovía. La ruta tiene que buscar una alternativa para cruzarla. La solución: un camino rural compartido con vehículos y ganado que cruza bajo la autovía y desemboca en el camino de servicio con tráfico compartido. Más adelante, cruza el acceso a la estación del Puerto de Escandón (km 77), punto más alto de la ruta. A





partir de aquí descenso continuo ya hasta el mar.

Continuamos junto a la vía activa de Adif, para llegar al área de descanso y las gemelas estaciones de La Puebla de Valverde (km 83,10). Pero antes tendremos que abandonar la traza original a la entrada de una trinchera.

Más adelante la autovía se ha tragado una curva, obligando a los usuarios a abandonar la vía original durante unos 100 m por un camino de servicio que cruza a nivel el acceso a una cantera ¡precaución! Retomamos la traza frente al barranco de Peñaflor.

Finalmente, la autovía se aleja y ya no importará hasta Jérica (Castellón). Encontraremos en los bosques dos estaciones de la vía en activo: el apeadero de la Parra y la estación de la Masía del Fraile. Y de nuevo, un área de descanso, Pozo del Fraile (km 87,8).

Seguimos en suave descenso. En el km 91,1 se cruzan los dos ferrocarriles por segunda vez junto a una masía con el enigmático nombre de Tripa Azul. Después nos adentramos en La Dehesa con área de descanso (km 93,4). Tras recorrer varios kilómetros entre bosques y espléndidas vistas de la sierra de Gúdar, llegamos de nuevo a tierras de labor. En el km 96,9 el área de descanso de la estación de Sarrión.

Sarrión queda cerca de la vía, se pasa el pueblo y comienza un tramo plagado de barrancos y lomas. En el km 98,9 un viaducto salva la rambla de los Judíos y a continuación, el túnel de Sarrión.

Al poco de Sarrión (km 101), a la derecha, un camino baja a la estación de Mora de Rubielos. Y, tras el cruce de la carretera a Manzanera la vía describe una cerrada curva hasta embocar el túnel de Albentosa (iluminado), a su salida aguarda un área de descanso ideal para contemplar al fasci-

nante viaducto de Albentosa (179 m), elevado sobre 7 arcos a más de 50 metros sobre el río.

Después de pasar junto a las últimas casas de Albentosa atravesamos el túnel 7, su área de descanso (km 107) y la estación de Albentosa (km 108,7) la última en tierras aragonesas.

La vía prosigue entre suaves curvas y entre monte bajo, sabinas dispersas, campos de labor y vallados de encinas pasando por el área de descanso de Enebrillos (km 110,5). A continuación, cruza los viaductos de El Chopo y de La Jaquesa.

En este punto, lo natural y apetecible es proseguir desde Barracas (Castellón) y disfrutar del recorrido total de la Vía Verde. Puede leerse el nº 348 de julio-agosto 2021 de esta misma revista: Ojos Negros, la Vía Verde más larga de España a su paso por la Comunitat Valenciana.



## Presentado el Estudio de factibilidad para la ampliación de la Vía Verde de La Sierra hasta Jerez de la Frontera (Cádiz)



La Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) presentó el pasado 14/10/2021 en Olvera (Cádiz) el estudio de factibilidad

que ha elaborado por encargo de la Diputación de Cádiz para la ampliación de la Vía Verde de la Sierra hasta Jerez de la Frontera. En el acto estuvo presente el director gerente de la FFE y el responsable redactor del estudio de esta entidad.

Se trata de 68,5 km analizados sobre este antiguo trazado ferroviario titularidad de Adif, y que sumados a los 36,5 km de la ac-

tual Vía Verde harían posible tras su recuperación como vía verde un itinerario de 105,5 km de enorme interés, y con posibilidad de conexión con otros itinerarios no motorizados.

Este estudio permite concluir una alta fiabilidad para su recuperación como vía verde e incluye trazados alternativos y soluciones para aquellos tramos con mayor grado de dificultad.