

La vía verde de Ojos Negros (desde Monreal del Campo a Viver)

Gabriel.Molina@uv.es (otoño de 2013)

Distancia: 180 km **Desnivel acumulado:** 1255 m

Algo de historia

La vía verde de Ojos Negros discurre sobre el que fue el trazado de la antigua vía ferroviaria que unía las minas de la Sierra Menera con el Puerto de Sagunto. Desde que en 1972 esta vía quedase definitivamente fuera de servicio hasta que, bastantes años después, se tomase la feliz decisión de acondicionarla como vía verde, la infraestructura de esta vía férrea cayó en el abandono. Así, distintas partes de la misma fueron reutilizadas para menesteres diversos, incluida la creación de nuevas carreteras, razón por la que ya no ha sido factible la recuperación de algunos de esos tramos para la vía verde de Ojos Negros. El primer tramo que fue acondicionado para su uso como vía verde es el que discurre entre Torres Torres y Barracas – su construcción fue ejecutada por la Generalitat Valenciana y contó con la cofinanciación del Fondo Europeo de Desarrollo Regional, teniendo lugar su inauguración el día 13 de mayo de 2002.

El origen de la construcción del trazado ferroviario que ocupa la actual vía verde se remonta a los inicios del siglo XX. Fueron unos empresarios vascos quienes, ante la creciente demanda de hierro por parte de la industria pesada, deciden fundar, en septiembre de 1900, la Compañía Minera de Sierra Menera. Esta empresa sería la responsable de la explotación, a partir de entonces, del mineral de hierro existente en los montes próximos al pueblo de Ojos Negros, ya en el límite entre las provincias de Teruel y Guadalajara. Señalar también que la citada compañía obtuvo el permiso para construir un puerto en las playas de Sagunto en agosto de 1902, con lo cual consiguió abrir otra puerta clave para su futuro negocio: el transporte marítimo por el Mediterráneo.

Este trazado ferroviario fue concluido el 27 de junio de 1907, teniendo un total de 204 km. Destacar que la construcción por parte de la Compañía de Sierra Menera de su propio trazado ferroviario se debió al desacuerdo con la Compañía Central de Aragón (la constructora y propietaria entonces de la vía ahora de RENFE) para compartir el uso de la vía. Se dice que un céntimo por tonelada transportada fue la diferencia que hizo que finalmente no se llegara a un acuerdo y que motivo que, finalmente, la compañía minera construyera su propia vía, la cual fue inaugurada en julio de 1907.

Tras soportar el paso de millones de toneladas de mineral de hierro (se estima que un promedio próximo al medio millón de toneladas al año), se suspendió el uso de gran parte de este trazado el 30 de julio de 1972, tras llegarse a un acuerdo entre la compañía minera y RENFE por el cual se pasó a transportar el mineral por las vías pertenecientes a esta última, que por su mayor anchura, permitían fletar convoyes de mayor carga. Eso sí, se siguieron utilizando, tras el necesario cambio de ancho de vía, los tramos entre el inicio de la vía en Ojos Negros y Santa Eulalia, y entre Gilet y el puerto de Sagunto. El 29 de diciembre de 1986 se paraliza la actividad en las minas y, en consecuencia, deja ya definitivamente de circular el *tren minero de Ojos Negros*.

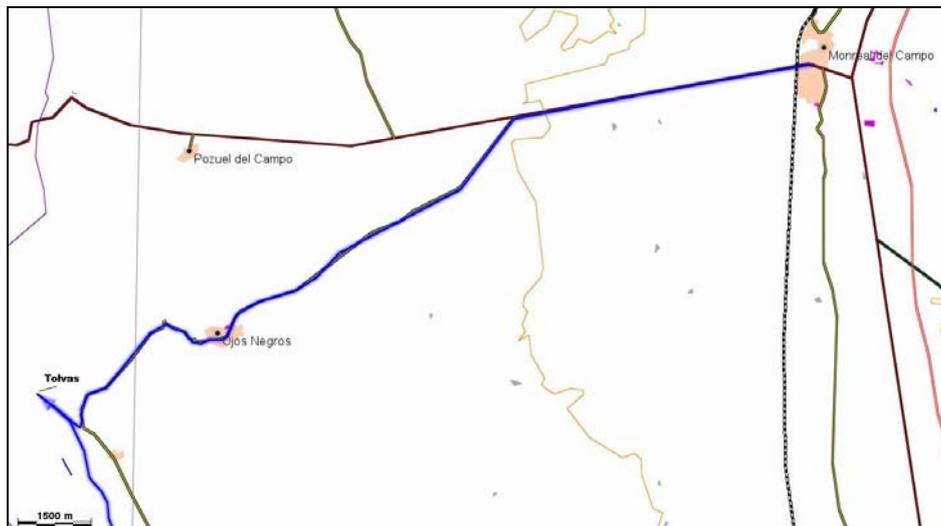
Descripción de la ruta

Esta ruta discurre, en su gran parte, por la vía verde de Ojos Negros y aparece descrita tal cual la hicimos un grupo de ciclistas de Viver¹ en noviembre de 2013. Una consecuencia de ello es que la ruta termina en el pueblo de Viver y no en el Puerto de Sagunto, donde en su día acababa el trazado ferroviario del tren minero. Por otra parte, el punto de partida de nuestra ruta no fue en las minas de Ojos Negros, el verdadero origen del recorrido ferroviario, sino algo más allá, en Monreal del Campo, donde pernoctamos la noche previa a la salida. El motivo de ello fue el contar esta población con mayores facilidades de acceso en autobús y en tren, así como mejor oferta hotelera. Nosotros dormimos en el hostel *El Botero* (tlf. 978863166), el cual ofrece la posibilidad de guardar las bicis en un garaje próximo.

El primer día de ruta nos desplazamos desde Monreal del Campo hasta el pueblo de Ojos Negros por carretera (14 km) y, siguiendo la carretera, se llega en 4,5 km más hasta la propia vía verde. Al llegar a la misma nos fuimos a la derecha para hacer un tramo de 2 km de ida y vuelta (1+1) que permite llegar al

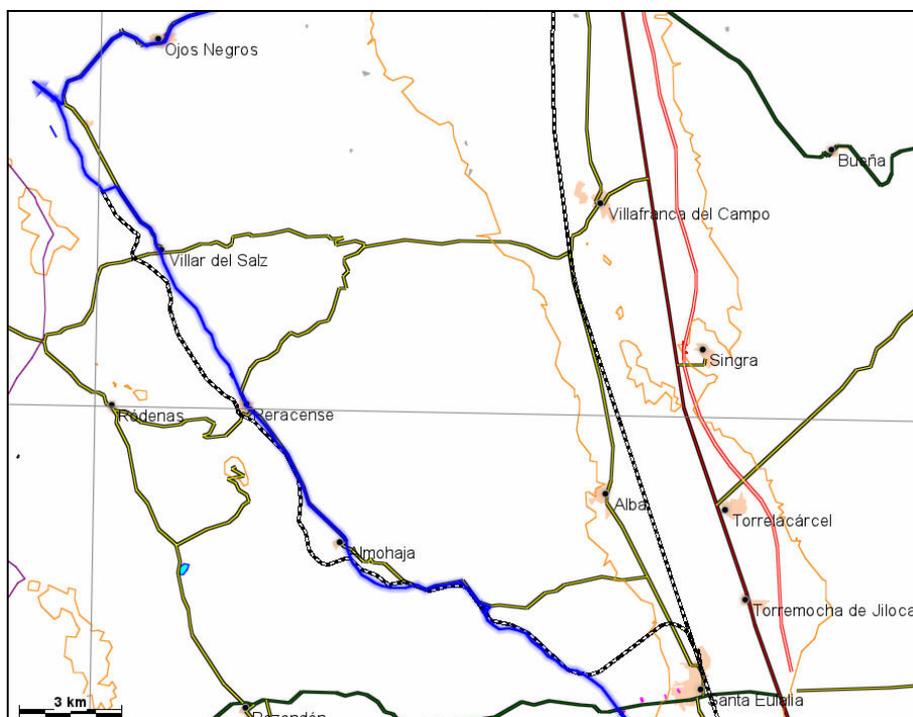
¹ Participaron en esta marcha Paco Gil, Celes Fortea, Antonio Jordán, Miguel Ángel Beltrán, Javi Domínguez, Antonio Ponce, Manolo Noguera, Gabi Molina y sus respectivas bicicletas.

cargador de Montiel, un par de tolvas de grandes proporciones donde se cargaba el mineral de hierro en los vagones de los trenes. En la ladera del monte aun se pueden observar el edificio desde el que, por una cinta transportadora aérea, se enviaba el mineral a las tolvas. Este punto se puede considerar como el inicio propiamente dicho de la vía verde, si bien, en la actualidad (año 2013), la vía sólo está acondicionada a partir de su paso por Santa Eulalia.



Primer día de ruta, primer tramo (resaltada en azul la ruta).

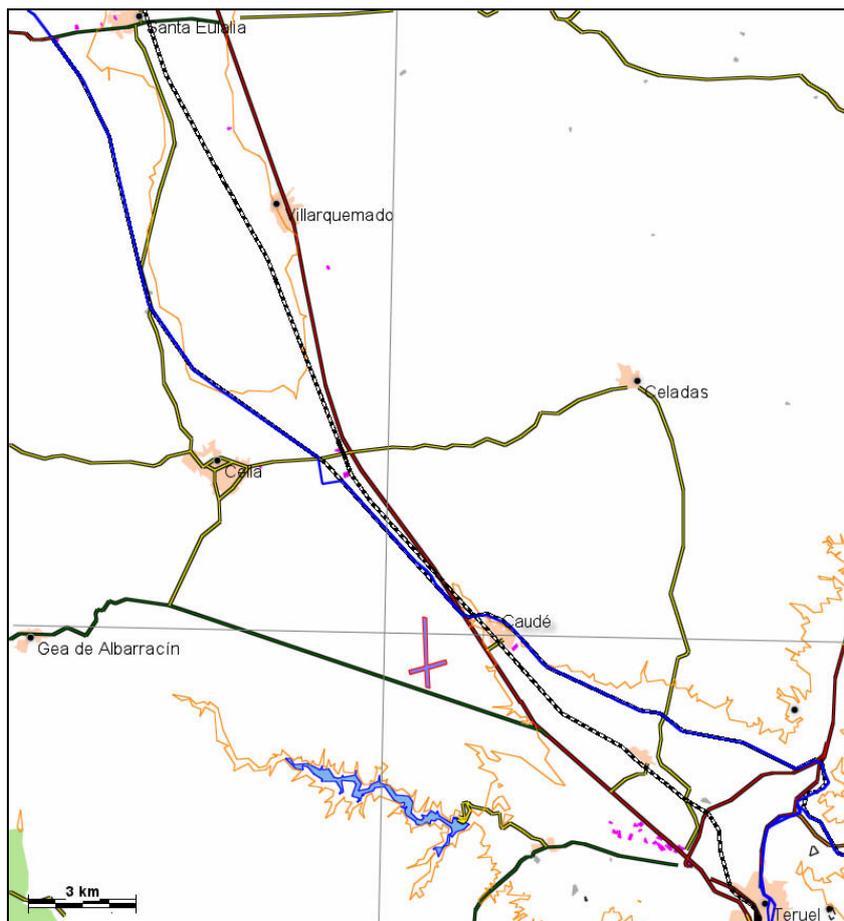
Al volver al punto en el que nos introdujimos en la vía verde, seguiremos por ésta hasta lo que queda de las cocheras-taller y la estación de Ojos Negros. A partir de aquí, la vía aún conserva el balastro, las traviesas y los raíles del antiguo trazado ferroviario por lo que, a la espera de que algún día se termine de acondicionar este tramo, tuvimos que circular por carreteras locales y caminos próximos al trazado de la vía. Así, atravesamos los pueblos de Villar del Salz, Peracense y Almohaja y, en las proximidades de Santa Eulalia, comenzamos a circular por la explanación del antiguo trazado de la vía ferroviaria, acondicionada a partir de aquí para ciclistas y caminantes.



Primer día de ruta, segundo tramo (resaltada en azul la ruta).

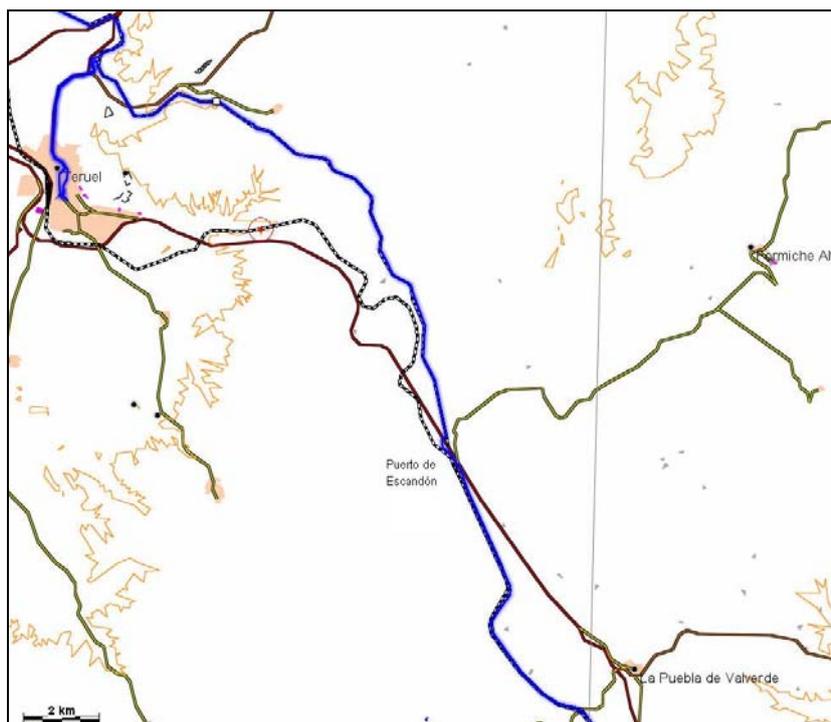
Tras pasar junto a Santa Eulalia, la vía verde discurre por amplias llanuras en que rectas interminables surcan el paisaje característico del altiplano turolense. En las proximidades de Cella, la vía verde se separa de su trazado original para bordear la empresa maderera que, aprovechando el abandono en su día de la vía, invadió su recorrido. Algo parecido pasa en las proximidades de Caudé con la autovía y el aeródromo de Teruel, si bien, se han construido pistas alternativas que permiten dar continuidad en todo momento a la vía

verde. En las proximidades de Teruel, abandonamos la vía verde por un camino por el que accedimos a la N-420, que permite llegar en unos 3 km a Teruel por su parte norte. En Teruel pernoctamos en el albergue *City Backpackers* (tlf. 978601227), donde también permiten guardar las bicis en un lugar cerrado.



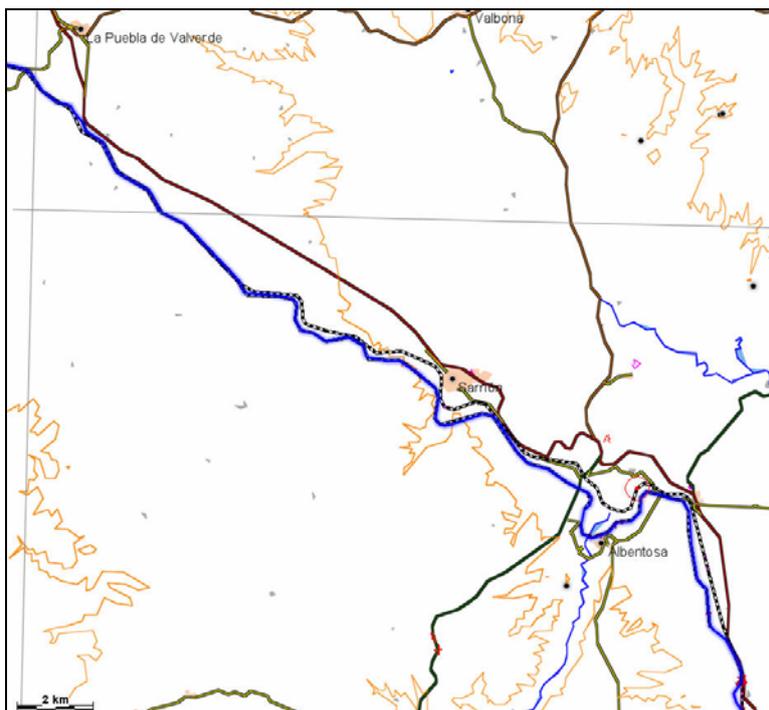
Primer día de ruta, tercer tramo (resaltada en azul la ruta).

El segundo día de ruta supuso volver a la vía verde dónde la habíamos dejado, eso sí, tras la visita y fotografía obligada en la plaza del Torico de Teruel. A partir de este momento, la vía verde empieza a ascender de forma progresiva hasta coronar el puerto de Escandón.



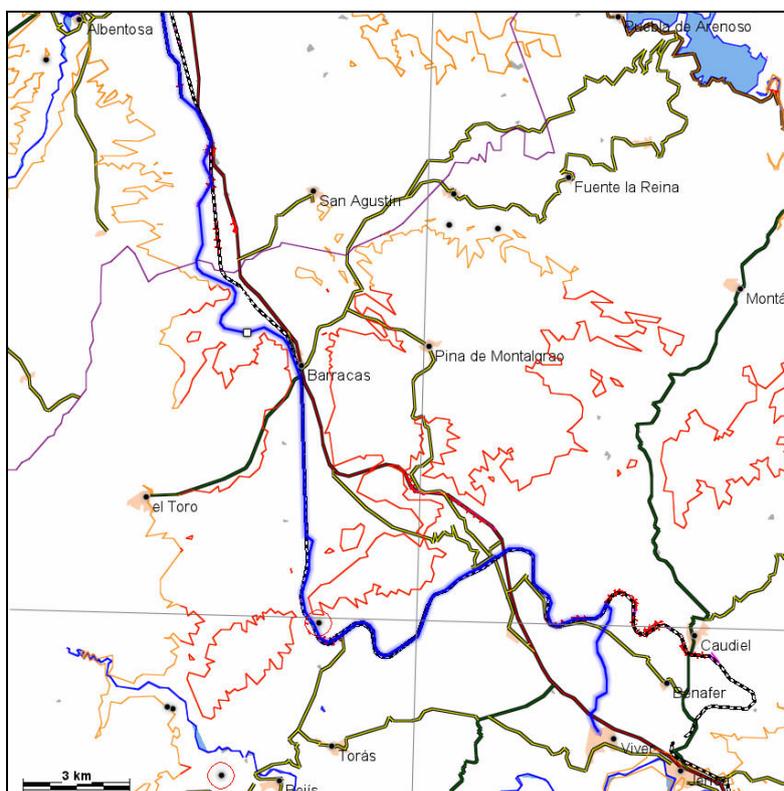
Segundo día de ruta, primer tramo (resaltada en azul la ruta).

Una vez se pasa junto a la estación Puerto de Escandón, se inicia un tramo muy cómodo hasta prácticamente Sarrión, pues es en sentido descendente y el entorno es de gran belleza. Señalar que a partir de esta zona vamos a encontrar algunos túneles de cierta longitud que, aunque cuentan con iluminación artificial, ésta a veces falla, por lo que es recomendable llevar alguna linterna que nos ayude a ver dentro de los mismos.



Segundo día de ruta, segundo tramo (resaltada en azul la ruta).

Tras pasar sobre los imponentes viaductos en el término de Albentosa, algunos km. más abajo la vía verde pasa pegada al pueblo de Barracas, por lo que puede ser un buen sitio para reponer agua u otras vituallas. Siete km después de Barracas se inicia otro tramo de descenso más pronunciado y de gran belleza paisajística, y cinco km después del paso por Masadas Blancas, abandonamos ya la vía verde para buscar la pista de la Fuensanta que nos condujo hasta Viver. Tras 180 km de pedaleo y otros muy buenos momentos sin pedalear, estábamos de nuevo en casa.



Segundo día de ruta, tercer tramo (resaltada en azul la ruta).

Perfil de la ruta (Monreal del Campo – Viver)



Notas

- A la hora de planificar la realización de esta ruta es importante tener en cuenta la predicción meteorológica, pues la ruta transita por zonas en que puede ser tan extremo el frío en invierno, como el calor en verano. Ni que decir que si tenemos que pedalear con el viento de frente, los kilómetros pueden hacerse eternos.
- Es importante llevar agua y algo de comer encima. No hay que olvidar que la vía se construyó evitando su paso por poblaciones, pues no se trataba de un tren de pasajeros, por lo que no debemos esperar cruzar por pueblos en los que poder avituallarnos. En cualquier caso, tampoco se pasa lejos de algunos pueblos como Santa Eulalia, Cella o la Puebla de Valverde, entre otros, pero deberemos dejar la vía verde si queremos acercarnos a los mismos.
- Información muy detallada de esta ruta, desde las minas de Ojos Negros hasta el Puerto de Sagunto, puede encontrarse en el magnífico libro *La vía verde de Ojos Negros* (editorial Carena Editors) del cicloturista y aventurero incansable Ricardo Hernández Villaplana.

