

V.V. de Ojos Negros II

La provincia de Teruel es el marco donde básicamente se desarrolla el ferrocarril minero de Sierra Menera.

Desde las altas tierras al pie de las sierras de Javalambre y Gúdar hasta el valle del Jiloca, surcaremos un paisaje por el que discurre esta Vía Verde plena de sorpresas.



Ficha desarrollada con el patrocinio de



FICHA TÉCNICA

● VÍA VERDE ACONDICIONADA

De las sierras de Gúdar y Javalambre al valle del Jiloca.





LOCALIZACIÓN

Entre Barracas (Castellón) y Santa Eulalia (Teruel)
CASTELLÓN Y TERUEL

Longitud: 92 km.

Usuarios: 

Tipo de firme:

Firme mixto (asfalto y tierra compactada)

Medio Natural:

Bosque mediterráneo: pinares, robledales y sabinars. Sierra del Toro, Javalambre y valles del Alfambra y Jiloca. Paisaje de cárcavas. Valle del Jiloca

Patrimonio cultural:

ICascos urbanos de Sarrión y La Puebla de Valverde. Conjunto monumental de Teruel, declarado Patrimonio de la Humanidad

Infraestructura:

Vía Verde. 5 túneles y 13 viaductos

Cómo llegar:

Barracas, Rubielos de Mora, Mora de Rubielos, Sarrión, Puebla de Valverde, Puerto de Escandón, Teruel, Cella y Santa Eulalia: Media Distancia Renfe línea Valencia-Teruel-Zaragoza.

(*) consultar las condiciones de admisión de bicicletas a bordo de los trenes

Conexiones:

Valencia: 80 Km hasta Barracas

Zaragoza: 162 Km hasta Cella

Cartografía:

Mapa del Instituto Geográfico Nacional. Escala 1:50.000 Hojas 566, 567, 587,590, 613 y 614

Mapa Oficial de Carreteras. Ministerio de Fomento

Esta vía verde conecta en Barracas con la Vía Verde de Ojos Negros I. 70 km más por la Comunidad Valenciana

Más información en Guía de Vías Verdes volumen I

DESCRIPCIÓN

Km. 0 / Km. 5 / Km. 19 / Km. 25 / Km. 30 / Km. 38

La segunda etapa de este singular itinerario sobre el ferrocarril minero de Sierra Menera comienza donde acabó la anterior, en las inmediaciones del límite provincial entre Castellón y Teruel, a 6 km de la localidad castellanense de Barracas . El cruce con el camino de la Fuen del Cepo, que parte desde la carretera N 234, permite conectar con este punto. Ello, si es que no venimos pedaleando o caminando por la magnífica Vía Verde de Ojos Negros I desde tierras valencianas.



En cualquier caso, esta nueva etapa tiene, como las anteriores, el aliciente de discurrir en su mayor parte en paralelo a la línea de Regionales de RENFE Valencia-Teruel-Zaragoza, lo que nos permitirá planificar la ruta desde cualquiera de sus estaciones. Concretamente en este tramo se nos ofrecen las de Barracas, Rubielos de Mora, Sarrión, Puebla de Valverde, puerto de Escandón, Teruel, Caudé y Cella. En cualquier punto del recorrido, si éste llegara a cansarnos o así se nos antojara, podremos volver al punto de origen o llegar hasta cualquier otra localidad del itinerario en alguno de los trenes Regionales (excepto en los TRD) de la cercana línea de ferrocarril.

Aunque en la anterior etapa por la Comunidad Valenciana se empleó la kilometración original de la vía, en esta parte del recorrido y hasta que finalicen las obras de recuperación de la Vía Verde, se describe el trazado desde el km 0, el cual estaría situado en el límite entre ambas comunidades autónomas.

Km 0

Aunque nuestra Vía Verde tenga su inicio "oficial" en el límite provincial entre Teruel y Castellón, ya que este punto se encuentra lejos de cualquier sitio recomendamos que la ruta se inicie en la inmediata localidad castellanense de Barracas, lugar donde, además, paran los trenes de RENFE. Desde aquí, gracias a la Vía Verde de Ojos Negros (I) , acondicionada por la Generalitat Valenciana desde Algimia hasta este límite provincial, podremos disfrutar de estos últimos kilómetros de Vía Verde acondicionada en tierras de Valencia. Situado nuestro "kilómetro 0" en la linde entre provincias, esta nueva Vía Verde aragonesa avanza como un excelente pasillo, adentrándose en estas tierras casi virginales al pie de Javalambre, gracias a las recientes obras de acondicionamiento llevadas a cabo por la Diputación General de Aragón.

La Vía Verde recién estrenada nos permitirá disfrutar de un cómodo paseo por unos parajes suavemente ondulados en los que la vía se entretiene en trazar curvas. En los km 1,8 y 3,1 de la ruta, la vía enfiló el paso sobre los arroyos de la Jaquesa y el Chopo, para los que se construyeron sendos viaductos, casi clónicos, de 50 m de longitud que se conservan en perfecto estado.

Km 5



Tras el último, la traza se aproxima sinuosamente a las vías del tren en activo. Alcanzamos éstas junto a una abortada estación de ferrocarril, construida para atender el pujante tráfico de trenes mineros que Sierra Menera cedió a RENFE cuando cerró su ferrocarril. Este pequeño apartadero, denominado "Albentosa" habría permitido el cruce de unos trenes que, finalmente, nunca se detuvieron en este paraje. Sin más novedades, en el km 8,2 alcanzamos la

estación de Albentosa (esta vez la del ferrocarril minero), situada a pocos metros de la de Rubielos de Mora (de Renfe). Aquí se inicia un tramo que conduce hacia uno de los parajes más fascinantes de esta ruta: el paso por el viaducto de Albentosa (km 12).

El barranco de Albentosa es un profundo tajo que un magro río ha tallado en las calizas de la zona. El ferrocarril de vía ancha se vio obligado a construir un espectacular viaducto. A su hermano pequeño, el ferrocarril minero, no le quedó más remedio que hacer lo mismos. De esta manera, se construyó un esbelto viaducto, de 7 arcos, que vuela a 50 m sobre el río durante 104 m. La parada en este viaducto es más que obligada: desde arriba, los altos chopos parecen de juguete y entre ellos culebrean las aguas del río Albentosa. Sobre nuestras cabezas se eleva el pueblo de Albentosa, vigilante sobre las dos vías y el barranco.

Viaductos y túneles

Nuestra ruta prosigue en suave ascenso, afrontando otra larga galería: el túnel de Albentosa. Serán casi 400 los metros que recorramos en curva. El túnel fue aprovechado tras el cierre del ferrocarril para el cultivo de champiñones, práctica hoy abandonada.

Al otro lado del túnel, la vía prosigue hacia el noreste, buscando la proximidad de las otras vías hasta llegar a una nueva galería: el túnel



de Sarrión. Esta obra, de 352 m, se desarrolla en recta. Hasta hace poco tiempo se podían apreciar en el suelo restos de centenares de sacos donde medraron toneladas de champiñones durante unos años.

A la salida, la vía se apresta a cruzar el barranco de los Judíos. De nuevo, un gran viaducto vuela a 17 m sobre el valle. Se cruzará el puente, prosiguiendo sobre la gran curva que traza la vía para acercarse, en el km 19, al casco urbano de Sarrión.

Km 19



Siempre hay una buena excusa para acercarnos al pueblo y pasear por su típico caserío. En un borde del casco urbano se levanta la estación de tren, otra oportunidad de acceso a la ruta desde cualquiera de los automotores de Regionales que tienen aquí parada.

Sarrión sirve de inicio a otro de los tramos más deliciosos del recorrido, con el aliciente, además, de su reciente acondicionamiento.

Con estas noticias nos enfrentamos a un nuevo tramo que, a la salida del pueblo, enfila una larguísima recta que se interna en el paraje de la Dehesa, un espacio poblado por un virginal bosque mediterráneo, cuya calma sólo se altera con el fugaz paso de algún tren por la vecina vía. Curva tras curva, la vía gana altura alcanzando la vía "viva" junto a la masía -de enigmático nombre- de Tripa Azul.

Km 25

En este lugar, un inquietante paso superior permitía cruzar a los trenes mineros sobre los de vía ancha (km 25,8). Lo de "inquietante" viene por el mal estado del puente. De todas formas no será necesario aventurarse sobre sus oxidados hierros: 100 m más adelante se ve otro puente, de sólida piedra, que cruza fácilmente sobre el trazado de la línea de ADIF (antes de Renfe).

Una vez cruzadas las vías, ambas se emparejan desde este momento durante varios kilómetros. Rodeada de coníferas, la vía, con un buen firme, enfila en línea recta. Las obras de fábrica de ambos ferrocarriles, casi en paralelo, irán sucediéndose hasta que llegemos a la abandonada y solitaria estación de Renfe del Pozo del Fraile (km 28,4).





Km 30

Pasada la estación, la Vía Verde avanza entre un bosque de gran atractivo donde encinas, coníferas y árboles de hoja caduca acompañan continuamente al viajero. Bajo esta foresta iremos hasta alcanzar, en unos 2 km, los apeaderos de La Parra (km 31,2). Desde estas venerables ruinas, la vía llega en breve a otro espectacular viaducto, en este caso sobre el barranco de Peñaflor, más conocido en estos predios como "Puente Chispo". Las dimensiones son de nota: 22 metros de altura y 89 de longitud. El viaducto del ferrocarril minero es paralelo al de la línea de tren activo y de parecidas características, aunque como curiosidad cabe decir que, en este último, la parte central del viaducto fue volada durante la Guerra Civil, caso que sufrieron otras obras de fábricas de los gemelos ferrocarriles, trocados en objetivos militares dado su valor estratégico.

Pasado el viaducto, el trazado ferroviario se encontraba con uno de los problemas de continuidad más serios de todo el trazado. La ocupación de la plataforma por una planta de áridos impide continuar por la traza original. Por si estos no fuera suficiente, pasada esta instalación la traza se encuentra nuevamente invalidada por un vertedero y cegado un paso superior sobre la vía. Por todo ello, en este conflictivo punto habrá que bordear estas instalaciones por la derecha para posicionarse de nuevo en la traza unos metros más allá. Afortunadamente, las obras en la zona para el desdoblamiento de la carretera N234 en autovía han permitido también crear un trazado alternativo para la Vía Verde en todo este tramo que proporciona un tránsito seguro a los usuarios.

A la salida del citado paso superior, la vía reaparece hasta llegar a las gemelas estaciones de La Puebla de Valverde. Si queremos, podemos acercarnos hasta la agradable localidad que dio nombre a las estaciones. A ella podremos llegar fácilmente, siguiendo el casi abandonado trazado de la vieja carretera que arranca justo detrás de la gasolinera situada en esta zona, a pocos metros del corte. Para llegar desde el pueblo hasta la estación sólo hay que seguir la solitaria carretera de Camarena, arribando a la Vía Verde en apenas unos 1.500 m.

Las estaciones de La Puebla (km 33,7) son hoy un tranquilo lugar en el que hay muy poco movimiento aunque en tiempos llegó a existir hasta un hostel que atendía el paso de los viajeros. Lo más fácil para todos es acercarnos a La Puebla de Valverde, distante tan sólo 2 km de este lugar por la antigua carretera, y reposar de la primera mitad de tan larga travesía en esta histórica villa.

Trepando hacia Escandón

Pasada la estación, la vía fue sepultada por el trazado de una carretera. Esto nos obliga a cruzar la misma a nivel para seguir ruta hacia el puerto de Escandón. Aunque debidamente señalizada, conviene cruzar con mucha atención. El paisaje de monte bajo es el protagonista de este tramo así como el paso por algunas trincheras.

Km 38



En el km 38 nos iremos encontrando con un buen número de pequeños puentes que superan varios barrancos, para encaminarnos ya en una larga recta hacia la subida del puerto de Escandón a través de un paisaje suave y alomado. El puerto se corona en el km 43, punto en el que veremos la estación de Puerto Escandón y los escasísimos restos de la estación de nuestro ferrocarril minero. Hasta no hace mucho tiempo, el pujante tráfico de trenes de

mineral tenía un importante centro logístico en esta remota estación del puerto de Escandón, situada al final de una dura rampa que ascendía desde Teruel. Desaparecido este tráfico, la estación vive un lánguido devenir. En paralelo, los trenes de Sierra Menera tenían una estación que cumplía la misma misión: dar un respiro a los agotados trenes que, cargados de hierro, remontaban su propia rampa. Salvo los restos del foso donde daban la vuelta las locomotoras, nada queda ya de aquel animado nudo del ferrocarril minero.

Hasta aquí llegan las obras de acondicionamiento de la Diputación General de Aragón, siendo el Ministerio de Medio Ambiente el que ha llevado a cabo las obras de acondicionamiento desde el Puerto de Escandón hasta Santa Eulalia, inaugurados en marzo de 2008. Pronto tendréis más información de este nuevo tramo.

MAPAS





PERFIL ALTIMÉTRICO



HISTORIA



El ferrocarril minero de Sierra Menera comenzó a funcionar el 27 de julio de 1907 transportando el hierro de los ricos filones situados en las minas de Ojos Negros (Teruel) hacia el puerto de Sagunto. Estos yacimientos se hallaban a tan sólo 15 km del ferrocarril de vía ancha explotado por la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón. A pesar de la corta distancia, dadas las altas tarifas que imponía la

Compañía del Central, la empresa minera se planteó la construcción de un ferrocarril propio desde las minas hasta un embarcadero en la costa. La desmesura fue tal que se tendió un ferrocarril de 205 km de longitud, de vía estrecha, casi en su totalidad paralelo a las vías del Central de Aragón.

Concebido únicamente para el transporte de mineral, su vida estuvo siempre condicionada por el nivel de actividad de su cuenca minera. El aumento de la producción fue constante, especialmente desde la puesta en marcha de la planta siderúrgica de Sagunto. La demanda de transporte sin embargo creció de tal forma, que la empresa minera comprobó que su ferrocarril estaba siendo un auténtico cuello de botella que estrangulaba sus posibilidades de expansión. Por ello comenzaron los contactos con RENFE para traspasar a esta empresa el transporte de hierro.

En 1972 se clausura el ferrocarril, aprovechando RENFE algunos tramos de Sierra Menera, en los dos extremos de la línea, para el tráfico de sus trenes de vía ancha. Poco después se levantaron las vías y su material móvil aún válido fue reutilizado por otros ferrocarriles de vía estrecha nacionales.

DATOS DE INTERÉS

1. Fiestas Populares
2. Alojamientos
3. Ecoturismo
4. Órgano Gestor
5. Ayuntamientos
6. Emergencias
7. Autobús
8. Ferrocarril





Fiestas Populares

Sarrión

14 al 16 de agosto

Asunción y San Roque

16 de septiembre

Virgen de Mediavilla

La Puebla de Valverde

Segundo viernes de septiembre

Nuestra Señora de Valverde

Albentosa

Último fin de semana de mayo

Romería en la ermita de los Mases

2 y 3 de agosto

Virgen de los Ángeles

Alojamientos

Albentosa

Hostal Los Maños*

Telf. 978 78 02 54

Pensión Peiró

Telf. 978 78 02 22

Casa El Americano

Telf. 978 78 58 63

Casa Villa Pilar

Telf. 978 78 58 63

Camping Villa de Manzanera

(a 10 km de Albentosa)

Telf. 978 78 17 48

Barracas

Hostal Norte*

Telf. 964 23 79 95

El Toro

Hotel Rural Los Abriles

Telf. 964 12 31 24.

hotelosabriles@hotmail.com

www.hotelosabriles.com



La Fresneda
Camping La Fresneda
Telf. 978 85 40 85.
www.campinglafresneda.com

La Puebla de Valverde
Hotel Euro-Rutas***
Telf. 978 67 01 37

Masia La Casa Blanca
Telf. 606 42 45 55

Masia Pelarda
Telf. 978 10 79 01

Casa Rural Tónico
Telf. 978 67 00 97

Casa Rural El Parral
Telf. 687 711 780

Hotel El Horno
Telf. 978 67 04 06

Hotel La Fonda de la estación
Telf. 978 67 04 67
www.lafondadelaestacion.com

Estación de Mora
La Casa de la Estación
Telf. 600 67 08 07

Sarrión
Hostal Atalaya **
Telf. 978 78 04 59

Hostal El Asturiano*
Telf. 978 78 10 00

Ecoturismo

Mancomunidad de la Sierra de Gúdar. Telf. 978 80 40 08.

Albentosa
Mancomunidad turística de Javalambre. Telf. 978 64 74 00
Asociación Turística de la Sierra de Javalambre. Telf. 978 61 00 92
Asociación Turismo Rural "JALGUR". Telf. 978 978 78 17 08



Ayuntamientos

Barracas. Telf. 964 12 10 01

Albentosa . Telf. 978 78 58 31

Sarrión. Telf. 978 78 00 15

La Puebla de Valverde

Telf. 978 67 00 01

Emergencias

URGENCIAS Guardia Civil: Telf. 062

Autobuses

Autocares Grupo Samar

Línea Valencia-Teruel. (Valencia: 96 349 56 09; Teruel: 978 603 450)

Estación de autobuses de Teruel

Telf 978 61 07 89

Ferrocarriles

www.renfe.es Telf. 902 24 02 02

Barracas, Sarrión, La Puebla de Valverde.

ENLACES

www.dpteruel.es

Página Oficial de la Diputación Provincial de Teruel, dónde podrás encontrar información sobre las comarcas y municipios de la provincia.

www.teruel.org

Portal dónde podrás encontrar información sobre zonas turísticas, restaurantes, alojamientos, tiendas, rutas.

www.aragob.es

Página Oficial del Gobierno de Aragón