



De Canfranc a Ojos Negros

Marta Iturralde
Escritora y montañera

DICEN que las vivencias intensas de la niñez jamás se olvidan. Así debió de suceder con mi primera utilización del ferrocarril que conecta Zaragoza con Canfranc. Era una mocosa cuando me subieron al *canfranero* en la vieja estación del Norte zaragozana. Junto a nuestro convoy, unos actores ataviados con los uniformes *de rayadillo* de la guerra de Cuba entonaban el *Coro de Repatriados* sobre un vetusto vagón de madera. Semejante partida me impactó tanto como el propio viaje al Pirineo. Desde entonces, tomar el tren para ir a andar fue una idea recurrente. Un sentimiento que muchos ciudadanos con regusto por el medio ambiente compartimos.

El tema de los Caminos Naturales me acomodará inicialmente sobre el *canfranero*, en busca de antecedentes y de vínculos madrugadores. Esta línea abierta en 1928 para unir España con Francia a través de Aragón, situó una locomotora en Jaca sobre 1892. Desde las postrimerías del siglo XIX, dicho tren iba a acercar el Pirineo a las gentes de las *Tierras Llanas*, ayudando en la democratización de los deportes de montaña. Al menos desde 1913, existe el testimonio de Luciano Labastida, quien animaba a descender en la estación de La Peña y, seguido, marchar durante 7 kilómetros hasta la de Riglos-Concilio. Un temprano predecesor de las después llamadas *vías verdes*.

A partir de 1928, el *canfranero* favorecería las visitas a las cumbres de la alta vega del río Aragón, las incursiones hacia los valles cercanos, el esquí precoz en Candanchú... Desde los años treinta, los escaladores transitaban junto al vial férreo esos 5 kilómetros que conectaban la estación de Riglos-Concilio con el pie de los Mallos. En tiempos recientes, nuestro infatigable tren ha apadrinado otras actividades en su recorrido entre Los Arañones y Jaca: un viaje de 22 kilómetros que sigue la calzada

romana que traspasaba la cordillera por el Somport, después trocha jacobea. El senderismo o la bicicleta de montaña disponen aquí de uno de sus santuarios, merced a esa *ruta de los puertos de Aspa* que corre de la mano del ferrocarril. La línea aún en servicio apoya unas necesidades lúdicas que prácticamente nacieron y se desarrollaron bajo su mecenazgo. No iba a ser un caso único: desde 1940, la estación de La Puebla de Valverde se vería inundada por los esquiadores del Javalambre. Ambos conforman dos claros ejemplos de simbiosis entre los caminos de hierro activos y el deporte. Mas, ¿qué esperar de esos *corredores férreos* que expiran?

Desde la muga norte, saltaremos hasta el extremo sur de Aragón, en pos de los vestigios del llamado ferrocarril de Ojos Negros-Sagunto. Este trazado minero de unos 204 kilómetros de longitud, se creó para transportar hierro desde la citada localidad turolense hasta el puerto valenciano. Una vía estrecha que permanecería en servicio entre 1907 y 1972: cerrado el yacimiento, los raíles comenzaron a desmontarse en 1978. La desolación se instaló a lo largo de un itinerario donde

...
en la página anterior
Camino Natural de Ojos Negros. Teruel. Aragón



predominaba el dinamismo y el vigor. El añejo camino férreo pasaba al universo onírico por cuenta de la falta de rentabilidad en la extracción de mineral.

Con la llegada del tercer milenio, la línea de la extinta Compañía Minera de Sierra Menera recuperó su vitalidad perdida. Diversos fragmentos de esa ruta que antaño surcaran las vagonetas con el hierro de Teruel hacia el Mediterráneo, volvieron a transitarse a pie o en bicicleta. Tal sería el caso del denominado Camino Natural de Ojos Negros. En la actualidad, su trazo no contempla el trajín de los convoyes con mineral, sino el de los amantes de las vivencias al aire libre. El antiguo ferrocarril de Ojos Negros-Sagunto ha retornado del mundo de los recuerdos. Desde Santa Eulalia del Campo hacia el puerto de Escandón, la savia circula de nuevo por esa arteria concebida por la industria humana. Sus locomotoras se fueron para siempre, pero los decorados siguen mostrándose igual de sugerentes: el cambio ha afectado únicamente a los usuarios.

Para este segundo período de servicio, el ahora Camino Natural de Ojos Negros ofrece infraestructuras a cuantos sienten la necesidad de practicar actividades en plena campiña. Unos 49 kilómetros han sido adecuados mediante asfalto y gravilla para servir las inclinaciones más pedestres o ciclistas. Sus partidarios visitan esta suerte de estadio ecológico con objetivos parejos: ensamblar las llanuras infinitas del Jiloca con el corazón del Sistema Ibérico gracias al esfuerzo personal. Un viaje fantástico a través de tierras casi siempre tintadas en rojo. El feliz resultado es uno de los *caminos naturales del tren* más atractivos del catálogo hispano. Argumentos no le faltan: buenos firmes y cuidada señalización, barandillas, bancos, fuentes y áreas de descanso, amén de esas facilidades que aportan los tendidos, casi en paralelo, ya de la línea de RENFE, ya de la autovía Mudéjar.

La resurrección de este trayecto desahuciado no deja de parecer un milagro moderno. Dicha transformación ha sido posible por cuenta del reciente cambio de hábitos en la sociedad: más concretamente, la revalorización de las posibilidades lúdicas y el deseo de retorno a los escenarios campestres. Sobre el Camino Natural de Ojos Negros se dan cita quienes añoran cuando todo discurría a velocidad razonable, con el ritmo complaciente de las máquinas de vapor. La ciudadanía del nuevo milenio requiere horizontes extensos y espacios lo más intactos posible. Así se explica que esta ruta creada por el ingenio humano se haya trocado en vial de expansión. Un reciclaje que logra adeptos con cada añada: los apeaderos abandonados, hoy constituyen merenderos que dan abasto a las noveles exigencias y que rezuman actividad. El corredor antaño surcado por las traviesas, predica el regreso a un mundo rural y sosegado, para recrearse en esos parajes sobrios que se consideraban casi perdidos.

Merece la pena aparcar por unas horas el discurrir crispado de nuestra existencia para sumergirse en un periplo que atisba el ambiente de los inicios del siglo xx. Apenas cuesta esfuerzo revivir las emociones de esas cuadrillas de trabajadores que tanto sudor vertieron para montar el ferrocarril minero. Sobre el surco que éste deja impreso en el horizonte, aún persiste la huella de canteros, barreneros e ingenieros. Su obra nunca dejará de evocar una epopeya a la vieja usanza. Las galerías, tajos en el terreno y viaductos contribuyen para que permanezca el aroma de otros tiempos, en contraste con la indumentaria, tan técnica como multicolor, de buena parte de sus actuales transeúntes.

Existen en Aragón otras muestras del maridaje entre los trenes retirados y el deporte. Apuntando hacia el Sistema Ibérico zaragozano, una vía tendida entre Tudela y Tarazona sirvió



en la página anterior

Camino Natural de Ojos Negros a su paso por tierras de Cella. Teruel. Aragón

El antiguo tren que transportaba el mineral de hierro desde las minas de Ojos Negros hasta Sagunto cortaba las planicies del valle del Jiloca antes de atravesar los páramos turolenses y enfilarse hacia el Mediterráneo



desde 1885 hasta 1972 a todos cuantos deseaban aproximarse al Moncayo. Hoy, el trazado del Tarazonica conforma otro camino natural de 22,5 kilómetros. Una situación similar a la de ese ferrocarril del Bajo Aragón que debía conectar La Puebla de Híjar con Tortosa, en activo entre 1941 y 1973. Actualmente, el denominado Camino Natural de la Val de Zafán ofrece como itinerario de expansión sus 52,1 kilómetros entre Alcañiz y la estación de Arnés-Lledó. El éxito entre el público ha ampliado el terreno de juego.

Mi afecto por las actividades deportivas al amparo del tren me lleva a meditar sobre su futuro. Cuando se marcha o se pedalea por donde antes hubo rieles, resulta irónico recordar ciertos debates de mediados del siglo XIX, cuando se temía que

las chispas de las locomotoras devastaran bosques y cosechas. El turismo verde le debe mucho a las veteranas vías férreas. Sin embargo, ¿solo los nostálgicos nos aferraremos a sus caminos naturales? ¿Únicamente unos pocos vamos a sentir esa llamada del universo romántico que queda fuera de las rutas de gran celeridad? No lo creo. Cada día existe una mayor información sobre las posibilidades lúdicas que obsequian tanto las líneas aún en servicio como las que, desprovistas del herraje, ahora se dedican por completo al turismo activo. Por suerte, los entusiastas de los paisajes excepcionales saben bien lo que quieren.



...
 en la página anterior
 Viaducto sobre el río Algás, a su paso por la localidad de Lledó, en el Camino Natural de la Val de Zafán. Teruel. Aragón

...
 Antigua estación de Cascante (Navarra) en el Camino Natural del Tarazonica que discurre entre tierras aragonesas (Tarazona) y navarras (Tudela) sobre el trazado de una vía férrea que estuvo en activo hasta 1972

