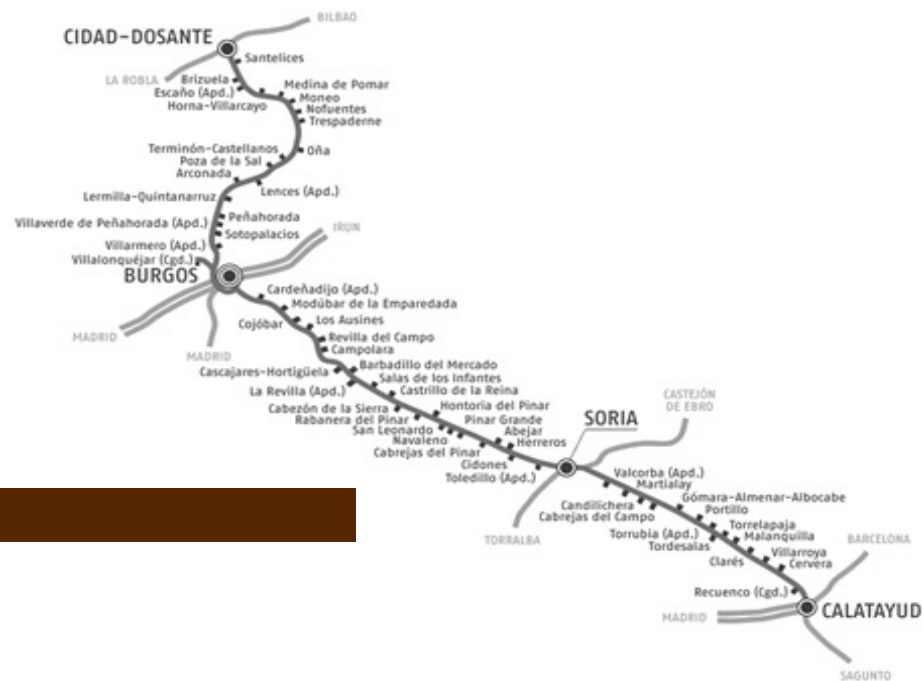




# CAMINO NATURAL SANTANDER- MEDITERRÁNEO: TRAS LOS PASOS DEL FERROCARRIL



Desde que el [Programa de Caminos Naturales](#) fuese puesto en marcha a principios de la década de los 90, su principal objetivo siempre ha sido el de acercar el medio rural al conjunto de la sociedad y dar una segunda vida a aquellos itinerarios que en el pasado fueron clave para el desarrollo social y económico de determinadas zonas de nuestro país. Es el caso, por ejemplo, de aquellas sendas por las que antaño circulaban muchas de las líneas de ferrocarril impulsadas entre finales del siglo XIX y principios del XX en España con el objetivo de trasladar las materias primas desde el campo hasta las zonas urbanas y de dotar a nuestro país de una infraestructura ferroviaria que conectase provincias hasta el momento separadas por la falta de medios de transporte. El paso de los años, el cambio en el modelo industrial, la dejadez de las instalaciones y los hábitos cambiantes de una sociedad que dejó de hacer uso del ferrocarril, provocaron que en la segunda mitad del siglo pasado se ejecutara el cierre de muchas de estas líneas que tanta importancia habían tenido en el pasado, condenando con ello al olvido a muchas de las localidades por las que discurrían esos trenes. Consciente de ello, Caminos Naturales busca dar una segunda vida a esas vías y a esos municipios que perdieron parte de su protagonismo como consecuencia del cierre de la línea ferroviaria. Se trata de devolver a la sociedad itinerarios perdidos y fomentar al mismo tiempo actividades como el senderismo o el ciclismo por estas rutas que recuperan ahora su vitalidad y su utilidad para los ciudadanos.



# Historia de un tren que nunca pudo ser

Uno de los ejemplos más claros de este tipo de itinerarios es el de uno de los últimos trayectos incluidos en el programa. Se trata del **Camino Natural Santander-Mediterráneo**, cuyo trazado se apoya en el ferrocarril proyectado e iniciado a finales del siglo XIX y con el que se pretendía comunicar el litoral Cantábrico (desde Santander) con el Mediterráneo (hasta el puerto de Sagunto), algo que jamás se consiguió por diversos motivos que convirtieron este proyecto en una línea fallida. Las primeras obras de esta ambiciosa idea comenzaron en 1886, cuando se construyó el tramo entre Astillero y Ontaneda, que formaba parte del proyecto de ferrocarril entre Santander y Burgos. Sin embargo, finalmente este proyecto quedó suspendido. Ante esta situación las diputaciones de Burgos, Soria y Zaragoza decidieron impulsar el proyecto de este tramo de ferrocarril al que hace honor el Camino Natural protagonista de este reportaje.

Animada por esta iniciativa que daba la oportunidad de conectar el litoral mediterráneo con el cantábrico, la provincia de Santander decidió sumarse al proyecto. De esta forma se ofrecía a los santanderinos la posibilidad de tener a su disposición un ferrocarril alternativo al que ya atravesaba la zona y que discurría entre las localidades de Alar de Rey y Santander desde 1866, y gestionado desde 1874 hasta 1941 (año en que se nacionalizó la red básica ferroviaria con la creación de RENFE) por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España). Esta empresa de ferrocarriles poseía a finales del siglo XIX el monopolio de los accesos ferroviarios al resto de puertos cantábricos y sus comunicaciones con el levante español a través de las líneas de su propiedad, que conectaban el entorno del Cantábrico con Barcelona, Tarragona y Valencia.

En la misma época en la que se comenzaban a planear y ejecutar los primeros tramos del ferrocarril en las inmediaciones de la costa cantábrica y la provincia de Burgos, se llevó a cabo la concesión de otros de los segmentos que debía componer el itinerario que uniría los dos mares que bañan las costas de nuestro país. Se trata del tramo de la línea ferroviaria que iba de Calatayud a Sagunto y Valencia, de cuya ejecución se encargó la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón. Finalmente la inauguración y puesta en marcha de este servicio se consagró en febrero de 1902.

En 1908 el gobierno español llevó a cabo la aprobación de la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos. Es entonces cuando la provincia de Santander decide aprovechar para impulsar la ejecución de las obras de la infraestructura del tren que uniría Burgos con el municipio de Ontaneda. Del rompecabezas que pretendía ser la línea Santander-Mediterráneo aún quedaban piezas por montar entonces, no obstante, desde Ontaneda

también era posible llegar hasta Santander mediante las vías del ferrocarril de Astillero a Ontaneda, que ya se encontraba activa en aquel momento. Finalizados e inaugurados estos tramos se iniciaron los primeros estudios para solicitar la concesión de la línea que debía unir Burgos con Soria y Calatayud. Finalmente en 1913 el gobierno adjudicó la concesión del tramo entre Burgos a Ontaneda. No obstante, el inicio de la Primera Guerra Mundial motivó que finalmente esta adjudicación no llegara a materializarse. A pesar de que España no fue un país que participase activamente en la contienda bélica, sus consecuencias también se notaron dentro de nuestras fronteras, sobre todo a nivel económico. Entre otros efectos la contienda provocó que se incrementaran excesivamente los presupuestos de las obras ferroviarias, lo que obligó a detener las obras de esta y otras muchas líneas proyectadas en virtud de la ley aprobada en 1908.

Las primeras obras de esta ambiciosa idea comenzaron en 1886, cuando se construyó el tramo entre Astillero y Ontaneda

Con todo ello, tendrían que pasar aún unos cuantos años hasta que las obras fueran retomadas, pues no fue hasta 1920 cuando el gobierno decidió volver a poner en marcha la concesión para la ejecución del tramo que debía unir la montañosa localidad de Ontaneda con Burgos, Soria y, finalmente, Calatayud. El siguiente episodio histórico vivido en nuestro país sirvió para impulsar el proyecto, ya que con la dictadura de Miguel Primo de Rivera (1923-1930), se incentivó la inversión en obras públicas como parte del proyecto político del dictador. No obstante, en el caso del ferrocarril que debía unir Santander con el mar Mediterráneo, se habían emitido ya varios informes técnicos que desaconsejaban la puesta en marcha del proyecto. Haciendo caso omiso a estos consejos técnicos el gobierno del momento decidió aprobarlo en el verano de 1924. Solo tres años después se inauguraría el primer segmento de la línea: el que unía Burgos con Cabezón de la Sierra.

La inversión gubernamental durante estos años permitió asimismo continuar con las obras en otros tramos, haciendo posible estrenar entre 1928 y 1930 un total de cinco tramos: de Burgos a Peñahorada; de Cabezón de la Sierra a Soria; de Soria a Calatayud; de Peñahorada a Trespaderne y de aquí a Ciudad. Entretanto quedaba aún pendiente conseguir la conexión entre Ciudad con alguna de las estaciones de la línea de Alar del Rey-Santander a la que se ha hecho alusión al inicio del reportaje.



Para materializar este objetivo se llegaron a plantear hasta ocho alternativas posibles. Sin embargo, ninguna de ellas llegó a hacerse a realidad. En 1931, instaurada la II República, el gobierno confirmó que el Estado no tenía capacidad en ese momento para financiar las obras necesarias para concluir la línea. Paralelamente se puso en marcha una investigación parlamentaria fruto de una serie de denuncias que acusaban de corrupción y favoritismo durante la concesión y ejecución de las obras.

La realidad de los primeros años de funcionamiento de algunos de los tramos inaugurados durante las primeras décadas del siglo XX demostró que se trataba de una línea mal planteada desde sus inicios, por lo que su uso se redujo y se limitaba principalmente al traslado de mercancías agrícolas y forestales, la consecuencia de ello fue que en tramos como el de Calatayud-Cidad, la línea fue deficitaria durante once años hasta que en

1941 el trazado ferroviario fue nacionalizado e integrado en la red de Renfe.

El estallido de la Guerra Civil en 1936 volvió a truncar las posibilidades de materializar este ambicioso proyecto. Una vez finalizada la contienda, las penosas condiciones económicas en las que quedó el país durante los años de posguerra, así como la nacionalización de las líneas ferroviarias a principio de la década de los 40 disiparon las posibilidades de concluir las obras. Finalmente las obras que debían unir el municipio de Ciudad con Santander sí llegaron a reactivarse a consecuencia del trágico incendio que sufrió Santander en 1941. Con ello se logró ejecutar los tramos entre Santelices, Burgos y Yera, tramo en el que se ubica el complejo túnel de La Engaña (cuyas obras concluyeron en 1959). Un total 6.976 m que se sumergen bajo la cordillera cantábrica que logran salvar la difícil orografía de la zona. Asimismo también se concluyó el segmento entre Susvilla y Sarón. Sin embargo, la conexión final con Santander nunca llegó a llevarse a cabo.

A pesar de ello la ya nacionalizada red ferroviaria de Renfe continuó explotando el resto de líneas que sí habían sido inauguradas durante las últimas décadas. Tendrían que pasar más de 40 años para que, ya en el periodo democrático, en 1984 autorizase la suspensión de aquellas líneas calificadas como “altamente deficitarias”.

Poco tiempo después, a principios de 1985, se clausuraron definitivamente todos los tramos que habían sido inaugurados a mediados del siglo XX. Años después, entre 1998 y 2000, volvieron a surcar estas vías de manera excepcional aquellos ferrocarriles que debían llegar hasta la central nuclear de Garoña para trasladar transformadores. De esta forma, por tanto, únicamente

Desde sus inicios el funcionamiento de los primeros tramos demostraron que el Santander-Mediterráneo era una línea mal planteada



quedó activo el servicio que ofrecía la línea que une Burgos con la bifurcación hacia el polígono industrial de Villalonquén, cuyo destino terminó siendo el mismo que el del resto de tramos, dado que fue cerrado y desmantelado a finales del año 2008.

## Cantábrico y Mediterráneo, unidos por fin

El resultado de este sueño imposible queda patente en las infraestructuras y vestigios que aún es posible observar en aquellos tramos donde las obras llegaron a iniciar o incluso donde el ferrocarril sirvió para transportar a los escasos viajeros y mercancías que hacían uso del transporte en la zona. Túneles (un total de 16 en toda la línea); estaciones de 1ª clase (entre las que destacan sobre todo las de Calatayud, Burgos y Soria); y también aquellas de 2ª y 3ª corrieron la misma suerte: el abandono, la dejadez y la ruina. Quedan así como vestigio para recordar la ambiciosa intención que un día llegó a ser un proyecto encima de la mano del gobierno, pero cuya ejecución resultó finalmente imposible.

El Camino Natural Santander-Mediterráneo recupera ahora este trazado que nunca pudo ser, poniéndolo de nuevo al servicio de la sociedad para que finalmente Cantábrico y Mediterráneo puedan estar unidos, ofreciendo al viajero un paisaje privilegiado, ya que a finales de 2019 ya estarán disponibles la mitad de los 600 km de recorrido con los que cuenta esta ruta. No obstante, a día de hoy ya es posible pasear por algunos de los parajes que en su día atravesó el ferrocarril. Es el caso, por ejemplo, de la etapa que transita por el municipio de Calatayud o la que serpentea entre la localidad de Abe-

jar y la ciudad de Soria. Su trazado se encuentra acondicionado para el paseo a pie o en bicicleta, y gracias a ellas el viajero podrá conocer un poco mejor la historia de este ferrocarril fallido.

## Ruta por el pasado mudéjar

El recorrido de uno de los tramos ya habilitados y a disposición de los viajeros, se inicia en la zona limítrofe entre Calatayud y la vecina localidad de Torralba de Ribota. El trayecto se inicia con un suave descenso en el que el caminante se topará con algunos vestigios del uso que en el pasado tuvo esta vía como, por ejemplo, una caseta que actualmente se encuentra en ruinas y que antaño hacía de guardabarreras del paso a nivel del tren. El paisaje que acompaña al viajero en estos primeros kilómetros es el de la estepa bilbilítana, un ecosistema aparentemente árido pero en el que habitan una importante variedad de especies animales y vegetales. Poco a poco esta estampa da paso a lomas salpicadas de pinos. Avanzando un poco más el caminante podrá divisar desde el sendero la ermita del Cristo de la Ribota, situada al pie del monte que rodea las inmediaciones del camino.

El origen de la ciudad de Calatayud se remonta a los poblados celtíberos que se asentaron en los cerros de Bámbola y Santa Bárbara

A continuación el viajero pasará sobre el río Ribota, donde encontrará un panel informativo que ilustra y relata las características de los conocidos como paisajes lunares. Este particular entorno natural que se concentra en la zona debe su formación y belleza a la erosión y el paso del tiempo, que se han encargado de modelar una estampa única para deleite de los caminantes que decidan conocer este itinerario. Un poco más adelante se encontrará con un área de descanso donde hacer una parada y recuperar fuerzas para lo que queda de recorrido. Además allí podrán conocer un poco más sobre el vasto patrimonio cultural de Calatayud, una localidad que posee importantes vestigios de la época romana y de la posterior dominación árabe sobre la zona.

Con las pilas cargadas después de esta agradable parada, el camino sigue por lo que hace décadas fue el

trazado del ferrocarril, que cruza el puente sobre el río Jalón. Merece la pena que el viajero se detenga con calma en esta localidad para disfrutar de su monumental conjunto arquitectónico de estilo mudéjar, que fue declarado como **Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 2001**.

Su origen se remonta a los poblados celtíberos que se asentaron en los cerros de Bámbola y Santa Bárbara, donde posteriormente se levantaría la villa romana de Bilbilis Augusta, de donde procede el gentilicio de esta ciudad: bilbilitano. También permanece en la localidad la impronta de la época árabe en diferentes monumentos y fortificaciones con las que el caminante se topará durante su paseo por Calatayud. Poco a poco el caminante abandona el núcleo urbano de Calatayud y vuelve a bucear en el entorno natural aragonés donde es posible seguir encontrando restos del paso del ferrocarril que en el pasado recorrió la zona. Tras pasar por otra área de descanso y continuar siguiendo la vega del río Jiloca, el trayecto llega hasta el límite con el municipio de Paracuellos, donde finaliza esta etapa.

## Viaje desde Abejar a Soria

El fallido ferrocarril que debía unir el Mediterráneo con el Cantábrico se acercaba en paralelo a la sierra de Cabrejas, atravesando a su paso localidades como Abejar, Herreros, Cidones, Ocenilla y Toledillo. El inicio de esta etapa se encuentra en la que antaño fue la estación de Abejar que recibía a los viajeros del tren. El itinerario se dirige poco a poco hacia el núcleo poblacional de Abejar,

En su tramo entre Abejar y Soria el itinerario atraviesa la sierra de Cabrejas, incluida en la Red Natura 2000 como Lugar de Importancia Comunitaria

abrigado por el entorno de la sierra de Cabrejas, incluida en la Red Natura 2000 como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC). La senda dirige hacia las afueras de esta localidad soriana para sumergirse en la dehesa Robledal en la que es posible contemplar grupos de ganado vacuno disfrutando del pasto de la zona. Tras atravesar este entorno en el que los protagonistas del paisaje son los robles, el recorrido conduce hasta uno de los cruces que salpican este camino y que ofrece al viajero la posibilidad de alcanzar el municipio de Herreros.

Siguiendo con el itinerario marcado el viajero paseará siempre al abrigo de la sierra de Cabrejas en un entorno en el que se alternan las parcelas de cultivo de cereal con las zonas de monte en las que predominan especies como el pino silvestre y el fresno. Poco después se localizan otros de los cruces de caminos de este recorrido, que en esta ocasión permiten la visita a municipios como Villaverde del Monte o Cidones. En esta última



Camino Natural Santander-Mediterráneo. Tramo Abejar-Soria

localidad el caminante se topará con las ruinas de lo que el pasado era la estación del ferrocarril, que quedó abandonada con la suspensión de la línea. El trayecto conduce ahora hacia el municipio de Ocenilla, que queda a la derecha del sendero. Poco después el viajero puede hacer un alto en el camino para reponer fuerzas en el área de descanso ubicada junto a la ermita de San Antonio en las inmediaciones de Ocenilla.

La senda avanza en dirección al pueblo de Toledillo, que queda situado a la izquierda del itinerario. En este tramo el viajero podrá disfrutar del paseo al tiempo que contempla las vistas panorámicas que ofrecen las sierras de Urbión, Cebollera y Carcaña que salpican el paisaje soriano en esta zona. Desde aquí el itinerario permite acercarse hasta el municipio de Fuentetoba, donde merece la pena visitar su ermita de Nuestra Señora de Valvanera y el manantial de la Toba, uno de los nacedores que dan origen al río Golmayo. Tras esta agradable visita el sendero continúa superando varios cruces de caminos hasta adentrarse en la conocida como Dehesa de Golmayo, donde el viajero observará cómo el ganado vacuno, protagonista en este entorno, campa a sus anchas. Unos cuantos kilómetros más adelante se discurre por las inmediaciones de la localidad de Golmayo.

---

Con este Camino Natural se rescata del olvido el sueño frustrado de tener una vía que una el mar Cantábrico con el Mediterráneo

---

El trazado continúa ahora en paralelo al río, donde la que la vegetación típica de ribera acompaña al caminante en su paseo por este paraje en el que progresivamente van apareciendo masas de encinas en el entorno conocido como Royal de Arriba. El camino conduce ahora hasta un área de descanso que supone el broche de este tramo. Allí el viajero podrá reposar el cansancio en las inmediaciones de la ciudad de Soria, cuyo patrimonio histórico y arquitectónico merecen una visita reposada. Además, aquellos caminantes que quieran continuar su ruta por tierras castellanas podrán hacerlo siguiendo las sendas del Camino Natural Senda del Duero que transitan por estas tierras.

Pero aún hay más, ya que este Camino Natural que rescata del olvido el sueño frustrado de tener una vía que una el mar Cantábrico con el Mediterráneo cuenta con un conjunto de etapas que harán las delicias de los ca-



minantes que busquen relajarse y disfrutar de la exuberante naturaleza de la zona en la que, de vez en cuando, se cruzarán con los vestigios de aquellos tramos de la vía que llegaron a funcionar pero que ahora han dejado paso al itinerario dibujado por Caminos Naturales.

Los tramos que el viajero podrá disfrutar y recorrer gracias a este trazado son: la etapa que une Castellanos de Bureba con los municipios de Quintanarroz y Quintanilla Vivar; el segmento que une Cojobar con Cascajares de la Sierra; el tramo que conecta Hontoria del Pinar con San Leonardo; el que va desde San Leonardo de Yagüe hasta Abejar, el que cruza el pueblo de Daroca; y, finalmente, el que va desde Puerto Escandón hasta el puerto de Sagunt, que hacen de este itinerario un recorrido aún más rico con el que se está más cerca de cumplir el sueño de unir el Mediterráneo con el Cantábrico. Además se han incluido en el itinerario del puzzle de esta ruta los tramos que componen dos recorridos pertenecientes también a Caminos Naturales en esta zona. Se trata del Camino Natural de las Merindades y el Camino Natural de los Ojos Negros, que hacen de este itinerario un recorrido aún más rico con el que, por fin, se cumple el sueño de unir el Mediterráneo con el Cantábrico que durante tantos años fue truncado.