

Nuevos usos

Venancio de las Fuentes Arambarri

para las vías ferroviarias abandonadas



La reconversión de los 7.000 km de antiguos pasillos ferroviarios en itinerarios cicloturistas y senderistas abre nuevas posibilidades de acercamiento a la naturaleza y a este patrimonio histórico y cultural

A partir de 1960, se han venido clausurando buen número de ferrocarriles, fundamentalmente de vía estrecha, en gran proporción contruidos para el transporte de minerales desde alejados puntos de nuestra geografía.

En algún momento, se hizo popular la expresión *rail to trail* como la acción de transformar una extinguida vía férrea en sendero practicable para el ocio, de escasa pendiente y apto para toda clase de usuarios.

Por otro lado, este 2002 ha sido declarado, por la Asamblea General de Naciones Unidas, como *Año Internacional de las Montañas*, invitándonos a promover la conservación y el desarrollo sostenible de esos lugares. Bien entendido que el concepto de montaña es bien extenso y no debe identificarse necesariamente con espacios casi inaccesibles o de majestuosas proporciones.

Pienso que nuestras vías verdes pueden y deben contribuir no solamente al conocimiento y disfrute de la Naturaleza por parte de sus visitantes sino también al objetivo de asegurar el bienestar de las comunidades de montaña.

Planteada así una cierta exposición de motivos, intentaré completarla con una visión práctica y descriptiva de algunas de mis andanzas. En su obligada selección, me he decantado por ciertos itinerarios, ampliamente frecuentados, que pudieran resultar representativos.

La Senda del Oso

No insistiré demasiado en esta ruta asturiana, dado que la misma formó parte del texto que, sobre patrimonio industrial, se publicó en el número 231 de *Técnica Industrial*.

Mencionaba allí los aspectos que actualmente caracterizan al antiguo tra-



Ruta del Ferro a su paso por Ripoll.



Molino próximo al Clot.

zado del Ferrocarril Trubia-Quirós. Desde su curioso cercado zoológico hasta los trazos artísticos de la central hidroeléctrica de Proaza.

Y hubiera podido añadir otras referencias como las travesías del Macizo de Ubiña y Parque Nacional de Somiedo, con sus hórreos y cabañas de “teitos”. O la romería y cita gastronómica anual en Prau Llagüezos, en las cercanías del núcleo de Turismo Rural de Llanuces.

Los parajes del Alto Ter

Durante una breve estancia en la comarca catalana del Ripollés, el pasado verano, tuve ocasión de conocer la “Ruta del Ferro”, un rehabilitado ramal ferroviario que antaño unía las poblaciones de Ripoll y Sant Joan de les Abadesses, con final en las cercanas minas de carbón de Ogassa. Instalación que había sido construida, en el último tercio del siglo XIX, para el transporte de combustible a Barcelona.

El itinerario no sobrepasa los 12 kilómetros, se halla bien acondicionado para el desplazamiento peatonal y ciclista, siguiendo en buena parte el curso del río Ter, en un entorno rural, con paisaje de bosque autóctono.

No quedan vestigios de la estación de enlace con Renfe en Ripoll, conservándose, en cambio, parte del equipamiento de Sant Joan: el muelle de mercancías, el clásico depósito de agua para locomotoras o el propio edificio de la estación convertida en cafetería y mostrando una interesante muestra de fotografías de época.

El patrimonio arquitectónico de la zona es bien notable en cuanto al románico y modernista, especialmente presentes en Ripoll y Sant Joan donde diferentes actos culturales se suceden a lo largo del año.

En las cercanías, no faltan referencias a un reciente pasado industrial representado por desocupadas colonias industriales o poblados enteros reconvertidos al uso turístico.

El valle de Campodrón, Ribes de Fresser y su tren cremallera a Nuria, la comarca volcánica de Garrotxa o la bien señalada y documentada Vía Romana de Capsacosta se sitúan a no más de 40 kilómetros.



Pasillo ferroviario reconvertido en ruta cicloturista y senderista.



Carrilet de Poble de Lillet.



Pasillo ferroviario en el valle de Atxondo.

En toda la comarca es bien amplia la oferta para la práctica deportiva, especialmente en cuanto al esquí y senderismo en todos sus niveles, con numerosos itinerarios balizados en las alturas que forman ya parte del Pre-Pirineo.

El carrilet cementero

Lo de *carrilet* por aquello de ferrocarril de vía estrecha en Catalunya, en este caso podríamos decir estrechísima ya que su anchura no pasa de los 60 centímetros. Y lo de *cementero* en razón a su función original: el abastecimiento de carbón a la veterana fábrica de cementos Asland, en la comarca del Alto Berguedá.

Para situarnos, tomemos como referencia la localidad de Poble de Lillet, en la carretera que une Ripoll con Guardiola, a orillas del recién nacido Llobregat.

El primitivo ferrocarril, en su actividad industrial, precisamente el tramo restaurado, partía de los aledaños de Poble, en un curioso lugar donde cuatro columnas, a primera vista de origen romano, no pertenecen sino al antiguo dispositivo de embarque de mineral. Este último

procedía de unas minas situadas en la cercana Sierra de Catllarás.

La estación de destino, donde se hallaban los depósitos de material móvil, se situaba en el paraje conocido como Clot del Moro, ubicación, hasta su cierre, de la fábrica de cementos antes citada. Esta última había sido fundada por el barón Güell, conocido mecenas del famoso arquitecto Antonio Gaudí cuyo 150 aniversario celebramos precisamente durante el presente año.

Clausurada la fábrica, el carrilet fue abandonado hasta que surgió la actual Escuela de Restauración de Vehículos antiguos, cuya primera tarea consistió precisamente en recuperarlo en todas y cada una de las facetas, vía incluida.

Según me manifestó uno de sus 30 alumnos, allí se imparten conocimientos y se realizan prácticas relativas a oficios tales como mecánica, chapa, madera, electricidad, pintura, etc. Y las realizaciones pasan a formar parte del museo anexo, visitable por supuesto.

Actualmente, el carrilet, que tendrá cometido exclusivamente turístico, no

espera sino la preceptiva autorización administrativa para su reinauguración entre Poble y el Clot del Moro.

Pero el mayor atractivo turístico popular corresponde al nacimiento del Llobregat ya que sus *Fonts* están situadas a corta distancia del Clot, pocos metros más arriba que su primer molino hoy en desuso.

Resulta obligado visitar el pueblo de Castellar de n'Hug, en cuyo término municipal se halla situado todo ese entorno, antaño ganadero y que todavía sigue celebrando su anual concurso de gossos d'atura o perros pastores. Hoy día, volcado en el turismo y unido directamente, por carretera, a la estación invernal de La Molina.

Poble de Lillet y sus alrededores cuentan además con una serie de notables edificaciones románicas y, al borde del carrilet, se sitúa el llamado Jardín de Artigas, proyectado por Gaudí, al parecer como agradecimiento a la hospitalidad que le fue ofrecida en la localidad. También merecen atención algunas obras de sus discípulos como el Chalet de Catllarás,



Refugio gastronómico en el valle de Atxondo.



Estructura metálica del cargadero mineral de Pobea.

residencia de los ingenieros de la mina, o los propios edificios modernistas de la cementera.

La Pobra de Lillet y Castellar de n'Hug se hallan en el extremo oriental del Parque Natural Cadí Moixeró, con muy importantes recursos deportivos.

El valle de Atxondo

En las actuales circunstancias no resulta fácil imaginar un tren minero rodando junto al río Arrazola. Sin embargo la estampa fue real durante los primeros 20 años del siglo pasado.

El ya existente Ferrocarril Central de Vizcaya (antecedente de F.F.C.C. Vascongados y Euskotren), vía estrecha de 1 metro, fue prolongado, en 1904, hasta el enclave minero de Arrazola. Pocos años después, el trazado llegó al municipio de Elorrio, a partir del enlace de Apatamonasterio, ya con servicio de viajeros.

Poco duró la euforia ya que, antes de cerrarse los años 20, se clausuró la mina y el transporte ferroviario quedó reducido a las necesidades de una explotación forestal cercana y un menguado número de viajeros.

En los años 50 se suspende totalmente el tráfico, abandonándose la vía y siendo traspasado el material móvil. Como anécdota, cabe señalar que su principal locomotora, bautizada como *Aurrera*, forma hoy parte del Museo Vasco del F.C. en Azpeitia.

La rehabilitación del trazado no llega hasta la década de los noventa, bien afortunada, en mi opinión, al haberse dispuesto un firme de tierra acondicionada, nuevos puentes, lugares de descanso y un área recreativa infantil. Solamente está permitido el uso peatonal y están correctamente protegidos los cruces con la carretera convencional que recorre el valle.

El recorrido de 5 kilómetros discurre entre praderas, áreas de cultivo y alguna mancha boscosa, siempre bajo el excepcional telón de fondo de la crestería de Anboto.

Se inicia el paseo en el núcleo urbano de Apatamonasterio y finaliza en el lugar de Errotabarri donde una alineación de árboles plataneros permite intuir el viejo andén y hace localizables unos muros semiderruidos y cubiertos por la maleza.

El valle cuenta con significativos ejemplares de arquitectura rural, algunos de ellos transformados en magníficos refugios gastronómicos. Paneles dispuestos a lo largo del itinerario informan sobre las construcciones más destacadas como

la Casa Torre de Martzana, los caseríos Oiargane y Urrutia o diversas ermitas.

De la antigua mina pocos restos permanecen aún. Los agentes atmosféricos y la actual explotación forestal han hecho desaparecer los viejos raíles, los hornos de calcinación y los últimos barracones vivienda.

Pero sigue siendo el tradicional punto de acceso al collado de Betsaide, emblemático lugar de encuentro y de celebraciones montaÑeras. Así como paso obligado para travesías de gran valor paisajístico y ecológico como las que conducen a las poblaciones de Arrasate y Aramaiona o al Parque Natural de Urkiola.

Una vía sobre el acantilado

El cargadero de mineral de Pobeña y su diminuto ferrocarril reúnen características bien especiales.

Las minas de hierro explotadas en el lugar de Cobarón, en el límite de Bizkaia con Cantabria, presentaban, a finales del siglo XIX, un serio problema de transporte. En efecto, era notoria la afluencia de buques en la Ría de Bilbao, a la espera del turno de carga, no siendo desdeñables los correspondientes gastos de embarque.

Para obviarlo, se inició la construcción de cargaderos de costa, en mar abierta, siendo éste de Pobeña el primero en ejecutarse, en 1882, habiéndose mantenido en activo hasta 1963. Su estructura metálica ha desaparecido en gran parte, subsistiendo en cambio la espectacular mole de piedra que le daba apoyo, la cual, debidamente acondicionada, permite el paso a la antigua plataforma de vagonetes, posteriormente sustituida por un sistema de cinta transportadora.

Según relatos de época, la carga de buques se convertía en toda una proeza al verse sometida a grandes dificultades derivadas de una falta total de resguardo ante los embates del agua como por la proximidad de fondos arenosos y la consiguiente variabilidad del calado disponible. Al parecer, no era extraño tener que suspender temporalmente las operaciones de estiba para acceder a algún puerto próximo, o capear el temporal en mar abierta, en espera de mejores condiciones.

Los aproximadamente 2 kilómetros de vía férrea, construida para el acarreo de mineral de hierro entre Cobarón y el propio cargadero, se han convertido en un cómodo paseo que parte de una acondicionada área recreativa, está reservada a peatones y cuenta con el clásico equipamiento de bancos y fuentes con un borde de incipiente arbolado.

El camino discurre entre el acantilado y una loma herbosa donde conviven los restos del que fue más importante lavadero de minerales de Bizkaia, de complejo equipamiento, y una moderna instalación ganadera. Todo ello ante una magnífica panorámica.

A lo largo del itinerario se han colocado paneles informativos que hacen referencia a la actividad minera en sí misma, así como a los ecosistemas de la zona. Con una especial mención a la recogida de algas que, en pasadas décadas, adquirió cierta importancia y de la cual dan fé los elementales teleféricos, de accionamiento manual, cuyos restos aún pueden hallarse.

A partir de Cobarón, donde se refleja un pasado minero hoy día reconvertido a nuevas actividades de ocio, subsisten los planos de otros dos ferrocarriles mineros, el principal de los cuales conducía, al cabo de 4 kilómetros, hasta el poblado cántabro de Ontón, donde existía un segundo cargadero en mar abierta, de tipo "cantilever". Se da el caso de que esta instalación, ya desaparecida, quedó reproducida en un artístico mural de los Zuloaga que aún se conserva.

Pero volviendo a la vía verde propiamente dicha, el camino se ha prolongado a partir del cargadero, en forma de sendero sobre terreno escarpado, aunque debidamente protegido, que conduce al amplio aparcamiento de Pobeña y el acceso directo a la playa de La Arena en Muskiz.

Conclusión

Celebraría que este trabajo sirviese, de algún modo, para la difusión y práctica del senderismo familiar, deportivo y cultural. Como iniciación al tema, a título orientativo y sin que ello suponga preferencia alguna, me permitiré citar una publicación, aparecida en 1997, doblemente reeditada con posterioridad y que actualmente ocupa dos volúmenes. Me refiero a la *Guía de Vías Verdes*, patrocinada por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

AUTOR

Venancio de las Fuentes Arambarri

Perito industrial electricista (1947) por la Escuela de Bilbao. Desarrolló su actividad profesional en los sectores de automoción y maquinaria eléctrica, desempeñando puestos relativos a fabricación y organización.

Actualmente jubilado, ha ocupado diversos cargos en la Asociación y en el Colegio de Bizkaia. Decano durante el periodo 1984-1986.

Ex delegado de MUPITI en Bizkaia.