

Conocer la historia de Caminos Naturales nos hace retroceder en el tiempo y situarnos a principios de los años 90 del pasado siglo. En aquellos años surgió un creciente interés por la práctica deportiva al aire libre, el senderismo y las rutas ciclistas y por aquel entonces el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio ambiente (MOPTMA) pensó en la creación de lo que en su momento se conoció como Plan Tejido Verde.

En colaboración con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), RENFE y FEVE se gestó la idea embrionaria de Caminos Naturales cuyo objetivo principal era el aprovechamiento de las infraestructuras ferroviarias, que habían caído en desuso en detrimento de otros modos de locomoción, convirtiéndolas en itinerarios para su uso lúdico y deportivo. La FEVE elaboró el Inventario de Líneas Ferroviarias en Desuso donde se estudiaron y agruparon todos los datos necesarios sobre aquellas infraestructuras ferroviarias que ya no se utilizaban. El resultado obtenido evidenciaba que la geografía española estaba surcada de miles de kilómetros de caminos de hierro sin servicio que podían transformarse a tal efecto.

El acondicionamiento de estas vías era un trabajo sencillo puesto que las suaves pendientes y curvas abiertas, características típicas de las infraestructuras ferroviarias, determinan una gran accesibilidad, facilidad y comodidad para los futuros usuarios. Permiten por lo tanto universalidad convirtiéndose en punto de encuentro de personas procedentes

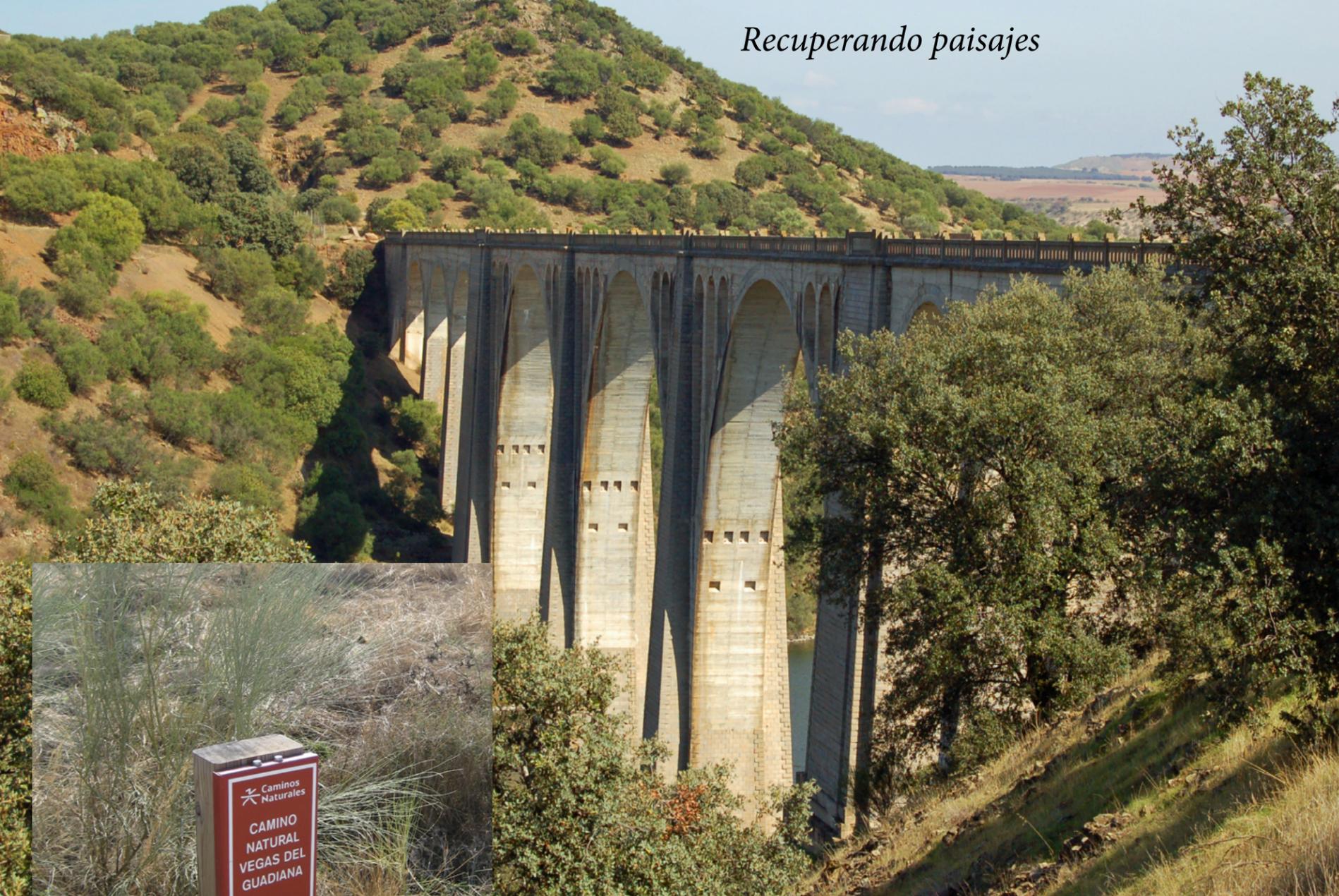
de cualquier sector de la población, sin discriminación alguna por motivos de edad o de aptitudes físicas.

Además, la creación de este programa beneficiaba también el aprovechamiento del patrimonio público y arquitectónico que estas infraestructuras habían generado. Muchas de las antiguas estaciones de viajeros han pasado a reconvertirse, gracias a Caminos Naturales, en alojamientos, restaurantes, museos o locales comerciales íntimamente ligados al programa y a las necesidades de sus usuarios.

El primer camino puesto en marcha fue el Camino Natural del Carrilet. Las localidades de Olot y Gerona permanecieron conectadas por un ferrocarril de vía estrecha durante casi 60 años. Este carrilet, como se conocía entre los ciudadanos, era la principal vía de comunicación de las comarcas de La Garrotxa, La Selva y el Gironés.

Más tarde el Camino Natural se alargó hasta Sant Feliú de Guíxols. Esta población estaba conectada con Gerona a través de un tren a vapor conocido popularmente como "Feliuet" que estuvo en funcionamiento hasta su clausura a finales de la década de los sesenta.

Como resultado de la unión de ambos tramos, el visitante puede disfrutar de un itinerario de casi cien kilómetros de longitud ininterrumpidos.



Viaducto Camino Natural Vía Verde de la Jara



Señalización de Caminos Naturales

*“Toda la información relativa a Caminos Naturales se encuentra dentro de la página del MAPAMA:
<http://www.mapama.gob.es/caminos-naturales>”*



ANTIGUAS VÍAS DE FERROCARRIL RECONVERTIDAS EN CAMINOS NATURALES

“El Programa de Caminos Naturales entiende como prioritaria la promoción, valorización y el conocimiento de estos caminos entre la población, cuya ejecución contribuye al desarrollo socioeconómico del medio rural, reutilizando infraestructuras de transporte que se encuentran en desuso y recuperando sendas para que la población se acerque a la naturaleza y al medio rural en general.”

CAMBIA EL PARADIGMA

Al comprobar con posterioridad los buenos resultados que este tejido verde estaba haciendo sobre la sociedad, el turismo y sobre el medio natural, el programa cambió su orientación en 1996 ampliando los tipos de itinerarios incluyendo caminos de sirga, canales, vías pecuarias, caminos vecinales, senderos litorales o incluso creación de sendas nuevas. De esta forma el plan cambió de nombre transformándose a Caminos Naturales.

Todos los itinerarios que conforman la amplia red de Caminos Naturales tienen un factor común y es que sus rutas recorren zonas de gran valor natural y poco humanizadas añadiendo al programa el objetivo del fomento del desarrollo rural. De este modo, se satisface la demanda del uso sostenible y recreativo del campo y, al mismo tiempo, se potencia el sector servicio en las zonas rurales con la además creciente oferta laboral que todo esto conlleva.

Actualmente Caminos Naturales cuenta con casi 9.500 kilómetros de itinerarios acondicionados que recorren la geografía nacional tanto peninsular como insular



Túnel en Camino Natural Vía Verde de la Jara

LÍNEAS FÉRREAS CON MUCHA HISTORIA

La llegada del ferrocarril a España fue uno de los elementos más importantes de la sociedad y de la economía. La primera línea ferroviaria entró en operación en 1848, y desde ese momento el proceso de expansión de la red ferroviaria española avanzó hasta conseguir, a comienzos del siglo XX, superar los 13.000 kilómetros, alcanzando hacia 1950 su máxima longitud, por encima de los 18.000 kilómetros. Con la llegada de nuevas tecnologías y sobre todo el transporte por carretera muchas de estas vías férreas quedaron obsoletas, muchas de ellas incluso sin ver su trazado finalizado.

“De caminos pequeños, se pasó a realizar grandes itinerarios siendo el primero de ellos el Camino Natural del Ebro que suma 1.200 kilómetros”.

1 FERROCARRIL TALAVERA DE LA REINA-VILLANUEVA DE LA SERENA.

Este ferrocarril nació ante la necesidad de acortar la distancia entre Madrid y Badajoz, evitando la ruta de la línea a Cáceres, para lo que se diseñó un trazado entre Talavera de la Reina (Toledo) y Villanueva de la Serena (Badajoz). El plan de expansión de líneas de ferrocarril que se puso en marcha durante el gobierno de Primo de Rivera impulsó la creación de esta línea que continuó acondicionándose durante la II República. Sin embargo durante la Guerra Civil las obras se paralizaron, reanudándose tras la contienda, pero en 1941 y dada la situación de penuria del país, se decretó la rescisión de los contratos a las constructoras. Las obras se retomaron posteriormente en los años 50 para abandonarse finalmente en 1962 dejando tras de sí una estructura sin terminar y quedando en el olvido.

De haberse concluido, el ferrocarril hubiera constado de 168 Km de longitud, con 20 estaciones, 13 obras de fábrica entre puentes y viaductos y 48 túneles.

El trazado fue rescatado años después por el programa Caminos Naturales y se adaptó para la mar-

cha a pie o cicloturista. En total 3 han sido las rutas que se han diseñado gracias a este trazado.

El [Camino Natural Vía Verde la Jara](#) aprovecha el inicio de este trayecto sumando un total de 51 kilómetros entre las poblaciones de Calera y Chozas y Santa Quiteria. Este itinerario tiene una curiosidad que lo hace único y es que posee un total de 18 túneles, siendo el último de ellos el más largo de todos, de casi un kilómetro de longitud y situado en la estación de La Nava-San Vicente.

El entorno por el que discurre este Camino Natural posee un gran valor ambiental, atravesando parajes singulares como: la finca El Arco, el embalse de Azután, el río Huso o el valle de San Martín entre otros.

Al final del camino nos encontraremos con el punto de unión con el [Camino Natural de las Villuercas](#) que a su vez nos conduce hasta el [Camino Natural Vía Verde Vegas del Guadiana](#) por lo que es posible llegar caminando desde la población toledana de Calera y Chozas, donde comienza el [Camino Natural Vía Verde de la Jara](#), hasta la pacense Villanueva de la Serena, completando así todo el trazado ferroviario.

El Camino Natural de las Villuercas, de más de 70 kilómetros, se encuentra dividido en seis etapas (cinco etapas entre las estaciones de Logrosán y Santa Quiteria y un Ramal para llegar a Guadalupe) aunque si bien venimos de recorrer el [Camino Natural Vía](#)



Antigua estación en Camino Natural Vía Verde Vegas del Guadiana

Verde la Jara tendremos que hacer el camino en sentido contrario por lo que el punto y final sería Logrosán.

Este recorrido permite al viajero descubrir interesante patrimonio tanto natural (La Lorera de la Trucha, el Corredor Ecológico y de Biodiversidad "Río Guadalupejo" o la ZEPA de la Sierra de Las Villuercas), como histórico-artístico de Las Villuercas (Monasterio de Guadalupe - Patrimonio de la Humanidad - o la mayor concentración de pinturas rupestres de Extremadura).

En Logrosán se sitúa la tercera y última ruta de esta línea férrea, el [Camino Natural Vía Verde Vegas del Guadiana](#). Este recorrido inaugurado en 2007 y que une Logrosán con Villanueva de la Serena ofrece al viajero, además de la belleza de su paisaje, la posibilidad de acercarse a conocer la mayor área de invernada de las grullas que, procedentes del norte de Europa, acuden puntualmente cada año a su cita con las mejores dehesas peninsulares.

2 FERROCARRIL DE LA VAL DE ZAFÁN.

El objetivo de esta línea férrea era conectar el Bajo Aragón con el Mediterráneo uniendo de esta forma el puerto de San Carlos de la Rápita, Tarragona, con la Puebla de Híjar, en Teruel.

En 1891, la Compañía del Ferrocarril del Val de Zafán inició las obras de explanación de la traza. Hubo que esperar al año 1895 para asistir a la inauguración del primer tramo de 32 Kms, entre Puebla de Híjar y Alcañiz. La prolongación de la línea hasta Tortosa no se logró hasta 1942, siendo adjudicada desde el principio su explotación a Renfe. Tuvo que ser la Guerra Civil la triste circunstancia que propició la realización de este tramo, en la que la línea jugó un importante papel logístico durante la Batalla del Ebro, transportando material bélico y tropas, y sirvió también para evacuar heridos.

El tramo entre Tortosa y San Carlos de la Rápita no llegó a concluirse nunca y en 1973, tras el hundimiento de un túnel entre las estaciones de Pinell de Bray y Prat del Compte, se procedió al cierre definitivo de la línea quedando la infraestructura a su suerte entrando en un rápido proceso de deterioro.

Afortunadamente a partir de 1998 el Ministerio de Medio Ambiente incluyó esta línea férrea en desuso dentro del plan de Caminos Naturales aprovechando el trazado para la creación de tres distintos itinerarios conectados entre sí: [Camino Natural de la Terra Alta](#), [Camino Natural del Baix Ebre](#), y [Camino Natural de la Val de Zafán](#).

Proponemos comenzar esta caminata por el [Camino Natural de la Val de Zafán](#), concretamente en la estación de Valdealgorfa, punto inicial del recorrido. Este camino recorre el Aragón Mediterráneo por las tierras de Teruel, un territorio donde confluyen influencias aragonesas, catalanas y valencianas que lo convierten en un crisol de gentes, costumbres, historia y paisajes.



La longitud de este itinerario es de casi 36 kilómetros por lo que se recomienda realizarlo en dos amenas jornadas.

El punto final se sitúa en la estación de Arnés-Lledó que sirve también como punto de inicio del [Camino Natural de la Terra Alta](#). Este tramo intermedio del viejo trazado ferroviario de la Val de Zafán, cuenta con veinte túneles y cinco viaductos, que permiten adentrarse por los profundos cañones y escarpadas laderas de esta abrupta comarca de inmensa belleza paisajística.

Tras 22 kilómetros de viaje el caminante llegará a la estación de Pinell de Brai, donde es posible proseguir la ruta a través del [Camino Natural del Baix Ebre](#). Este último camino lo tiene todo, pues además de muchos kilómetros por impresionantes

parajes montañosos gracias al Parque Natural de Els Ports, los sentidos se empapan también con la vega de azahar y alienados frutales.

Esta ruta está concebida para hacerla en sentido contrario pero si el usuario viene del [Camino Natural de la Terra Alta](#) finalizará el recorrido en la localidad de Tortosa. En este punto el visitante puede

dar por finalizado su jornada senderista o, si así lo quiere, puede bien visitar, a través del Camino Natural del Ebro (GR-99), el Parque Natural del Delta del Ebre.



Arriba Camino Natural de las Villuercas. Abajo Señalización de continuidad en Camino Natural de las Villuercas



Estación rehabilitada en Hotel en Camino Natural de la Val de Zafán

3 FERROCARRIL SANTANDER-MEDITERRÁNEO.

Este ferrocarril pretendía unir los puertos marítimos de Santander y Valencia por tren para así dar salida a las mercancías de las provincias interiores. Los beneficios que podía traer este ferrocarril eran innumerables y es que solamente en tiempo permitía reducir el viaje en apenas unas horas frente a la semana que se alargaba por mar.

Sin embargo, y pese al provecho que este trazado traía a la sociedad española, el proyecto de ferrocarril fue un proyecto frustrado y es que las obras se paralizaron en varias ocasiones debido a muchos factores entre los que destacamos dos guerras mundiales y una civil, impago de subvenciones por parte del Estado, crisis económicas dentro de las compañías constructoras o a las continuas variaciones en el proyecto que gobernantes cambiaban dependiendo de sus intereses.

Los tramos que llegaron a construirse del corredor Santander-Mediterráneo fueron el común con el Ferrocarril Central de Aragón (Sagunto-Teruel-Calatayud y Caminreal y Zaragoza) y el Calatayud a Ciudad-Dosante. Finalmente, en 1959, las obras fueron definitivamente suspendidas y el proyecto de ferrocarril Santander-Mediterráneo, que había nacido 57 años atrás quedó abandonado para siempre.

Las infraestructuras fueron aprovechadas años más tarde para la creación de Caminos Naturales.

El proyecto de este Camino abarca todo el trazado ferroviario pero por el momento solo podemos

disfrutar de dos tramos, el resto estará disponible en un futuro cercano componiendo el maravilloso rompecabezas que forma el trazado del antiguo Ferrocarril Santander-Mediterráneo.

El [Camino Natural de las Merindades](#) que comienza junto a la localidad de Santelices, Burgos, en la antigua intersección de las vías del tren, recorre un tramo de 7 kilómetros y lleva al viajero hasta el túnel de La Engaña que con 6.974 m de recorrido fue hasta hace unos años el más largo de España, aunque nunca llegó a entrar en servicio.



Señalización Camino Natural Santander-Mediterráneo



Puente en San Martín de Porres, Camino Natural de las Merindades

Por otro lado tenemos el [Camino Natural Santander-Mediterráneo](#) en su tramo a Calatayud. El camino recorre el término municipal de la monumental Calatayud, siguiendo en gran parte el recorrido de los antiguos trazados ferroviarios. El Castillo de Ayub, el yacimiento de Augusta Bilbilis, el río Jalón, la vega del río Jiloca y sus bellos campos de frutales, acompañan al viajero en este espectacular trazado cargado de sorpresas por descubrir.