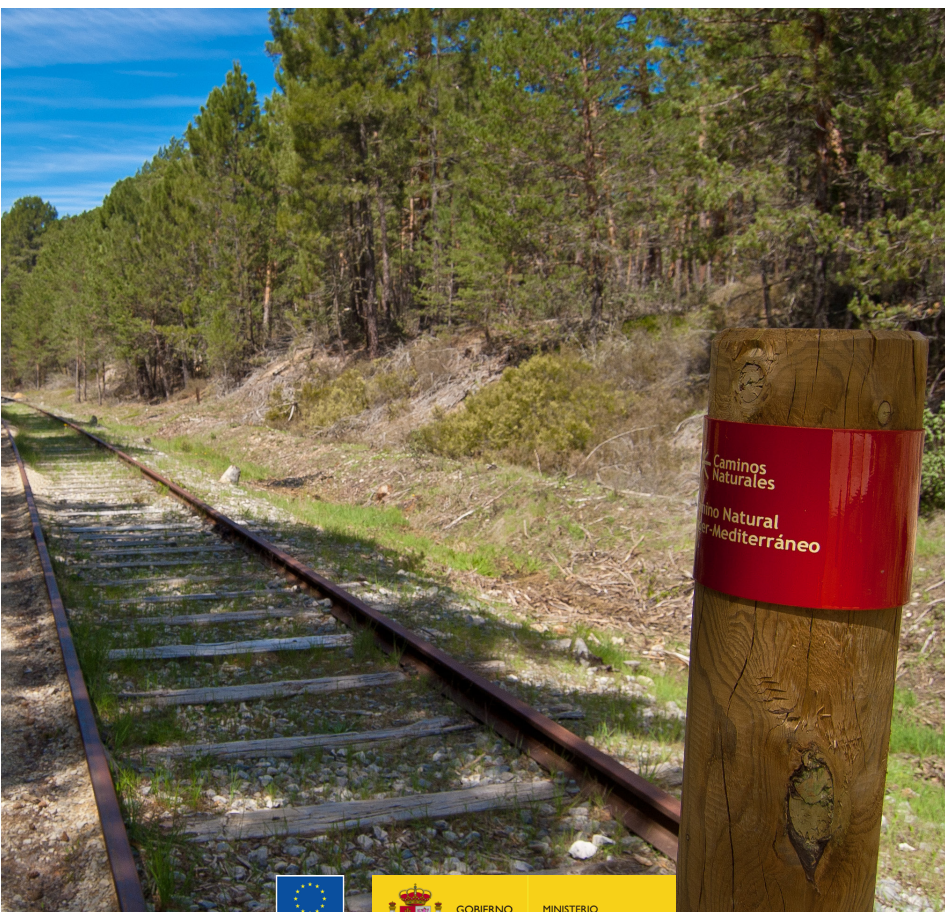


# Camino Natural Santander-Mediterráneo





Guía de los  
**CAMINOS NATURALES**  
de España



Aviso Legal: los contenidos de esta publicación podrán ser reutilizados, citando la fuente y la fecha, en su caso, de la última actualización.

**Título:**

Camino Natural Santander - Mediterráneo

**Edita:**

© Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.  
Secretaría General Técnica. Centro de Publicaciones.

**Unidad proponente:**

Subdirección General de Regadíos, Caminos Naturales e Infraestructuras Rurales.  
Dirección General de Desarrollo Rural, Innovación y Formación Agroalimentaria.

**Coordinación y elaboración:**

Dirección General de Desarrollo Rural, Innovación y Formación Agroalimentaria.

**NIPO línea:** 003-24-122-5

**Tienda online:**

[www.mapa.gob.es](http://www.mapa.gob.es)  
<https://servicio.mapama.gob.es/tienda/>

**e-mail:**

[centropublicaciones@mapa.es](mailto:centropublicaciones@mapa.es)

**Catálogo de Publicaciones de la Administración General del Estado:**

<https://cpage.mpr.gob.es/>

Las opiniones expresadas en esta obra corresponden exclusivamente a sus autores y no reflejan necesariamente los puntos de vista del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

 GOBIERNO DE ESPAÑA	MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN	SUBSECRETARIA
		SECRETARIA GENERAL TÉCNICA



# Camino Natural Santander-Mediterráneo

<b>Introducción</b>	<b>7</b>
<b>MIDE (Método Información de Excursiones)</b>	<b>8</b>
<b>Recomendaciones</b>	<b>11</b>
<b>Cómo usar esta guía</b>	<b>12</b>
<b>Caminos Naturales</b>	<b>14</b>
<b>Camino Natural Santander-Mediterráneo</b>	<b>17</b>
<b>ETAPA:</b> CIUDAD-DOSANTE → MEDINA DE POMAR	19
<b>RAMAL:</b> TÚNEL DE LA ENGAÑA → SANTELICES	25
<b>ETAPA:</b> MEDINA DE POMAR → OÑA	31
<b>ETAPA:</b> OÑA → QUINTANARRUZ	37
<b>ETAPA:</b> QUINTANARRUZ → BURGOS	43
<b>ETAPA:</b> BURGOS → REVILLA DEL CAMPO	49
<b>ETAPA:</b> REVILLA DEL CAMPO → CASCAJARES DE LA SIERRA	55
<b>ETAPA:</b> HONTORIA DEL PINAR → SAN LEONARDO DE YAGÜE	61
<b>ETAPA:</b> SAN LEONARDO DE YAGÜE → ABEJAR	67
<b>ETAPA:</b> ABEJAR → SORIA	73
<b>ETAPA:</b> SORIA → CABREJAS DEL CAMPO	79
<b>ETAPA:</b> CABREJAS DEL CAMPO → CIRIA	83
<b>ETAPA:</b> TÉRMINO MUNICIPAL DE CALATAYUD	87
<b>ETAPA:</b> FUENTES DE JILOCA → DAROCA	93
<b>ETAPA:</b> DAROCA → CALAMOCHA	97
<b>ETAPA:</b> CALAMOCHA → OJOS NEGROS (MINAS DE SIERRA MENERA)	103
<b>ETAPA:</b> OJOS NEGROS (MINAS DE SIERRA MENERA) → SANTA EULALIA	109
<b>ETAPA:</b> SANTA EULALIA → TERUEL	115
<b>ETAPA:</b> TERUEL → LA PUEBLA DE VALVERDE	119
<b>ETAPA:</b> LA PUEBLA DE VALVERDE → ALBENTOSA	125
<b>ETAPA:</b> ALBENTOSA → BARRACAS	131
<b>ETAPA:</b> BARRACAS → CAUDIEL	135
<b>ETAPA:</b> CAUDIEL → ALTURA	141
<b>ETAPA:</b> ALTURA → ALGIMIA D'ALFARA	147
<b>Información adicional</b>	<b>153</b>

**E**l Camino Natural Santander-Mediterráneo constituye un itinerario especialmente diseñado para peatones y ciclistas, basado en el acondicionamiento de las antiguas líneas del ferrocarril Santander-Mediterráneo que pretendían conectar Santander con la costa Mediterránea en Sagunto (Valencia).

## El ferrocarril Santander - Mediterráneo

Línea de ferrocarril que pretendía unir Santander con los puertos del Mediterráneo de Sagunto y Valencia. Los antecedentes de este proyecto son los ferrocarriles de Calatayud a Sagunto (F.C. Central de Aragón), en servicio desde 1902, y el Astillero-Ontaneda, inaugurado también en 1902 y englobado en el proyecto del ferrocarril Santander-Burgos.

Más tarde, en 1920, las diputaciones de Burgos, Santander, Soria, y Zaragoza impulsan el proyecto del ferrocarril Santander-Mediterráneo, que consistía en la construcción del tramo Ontaneda-Calatayud, uniéndose en el norte con el tramo construido años atrás y en el sur con la línea Calatayud-Teruel-Sagunto-Valencia.

Finalmente, entre 1927 y 1930 se construyó en su totalidad el tramo de Calatayud a la estación de Ciudad-Dosante (Burgos), cerca de Santelices. La conexión con Santander quedó sin completar a falta de 35 km. En este último tramo destaca el túnel de La Engaña con 6.976 metros de longitud, cuya perforación se completó en 1959, siendo en su época el túnel ferroviario de mayor longitud de España, aunque nunca llegó a ser atravesado por ningún tren.

Un total de 22 túneles construidos (de los 48 túneles proyectados), estaciones de 1ª, 2ª y 3ª clase, apeaderos, apartaderos, almacenes, casillas de PN y cientos de kilómetros de vía componían este trazado inconcluso. En 1959 se abandonan y liquidan las obras del tramo Santelices-Boo (incluido el túnel de La Engaña). En el tramo construido el transporte de mercancías y viajeros se mantuvo activo, hasta que el 1 de enero de 1985 se cierran los 434 km del tramo entre Ciudad-Dosante y Caminreal. Diez años después, en 1995, se acuerda en Consejo de Ministros la autorización para el levantamiento de las vías cerradas al tráfico, aunque hasta el año 2003 no se inicia en el ferrocarril Santander-Mediterráneo.

En la actualidad se está llevando a cabo el acondicionamiento de este antiguo ferrocarril para uso senderista y cicloturista, con el proyecto de unir finalmente el litoral cantábrico con el litoral mediterráneo con el Camino Natural Santander-Mediterráneo.

**MIDE** es un sistema de información que evalúa y cuantifica las exigencias técnicas y físicas de los recorridos. Su objetivo es unificar las apreciaciones sobre las dificultades que ofrecen los distintos trazados para permitir al excursionista la elección más adecuada.

El **MIDE** está compuesto por dos bloques de información:

**Valoración** de cuatro aspectos de dificultad distintos: severidad del medio natural, orientación en el itinerario, dificultad en el desplazamiento y cantidad de esfuerzo necesario. Estas valoraciones, de 1 a 5 puntos y de menos a más, se elaboran en base a diferentes conceptos que se interpretan en la tabla de la página siguiente.

**Información básica** sobre cada ruta: horario, desnivel positivo acumulado, desnivel negativo acumulado, distancia horizontal recorrida, época anual en la que se efectúa la valoración y tipo de recorrido (ida, vuelta, circular y travesía).

### CAMINO NATURAL SANTANDER-MEDITERRÁNEO

## ETAPA DAROCA → CALAMOCHA

### MIDE

Severidad del medio natural	1 	Desnivel subida	138 m 
Orientación en el itinerario	1 	Desnivel bajada	2 m 
Dificultad en el desplazamiento	1 	Longitud ruta (distancia real)	24,60 km 
Cantidad de esfuerzo necesario	3 	Horario	5 h 45 min 

 población  punto de interés

Antigua estación de Daroca  Antigua estación de Calamocha



### Ejemplo de aplicación del MIDE

**Medio**  
**Severidad del**  
**medio natural**



1. El medio no está exento de riesgos
2. Hay más de un factor de riesgo
3. Varios factores de riesgo
4. Bastantes factores de riesgo
5. Muchos factores de riesgo

**Itinerario**  
**Orientación en**  
**el itinerario**



1. Caminos y cruces bien definidos
2. Sendas o señalización que indica la continuidad
3. Exige la identificación precisa de accidentes geográficos y de puntos cardinales
4. Exige navegación fuera de traza
5. Navegación interrumpida por obstáculos que hay que bordear

**Desplazamiento**  
**Dificultad en el**  
**desplazamiento**



1. Marcha por superficie lisa
2. Marcha por caminos de herradura
3. Marcha por sendas escalonadas o terrenos irregulares
4. Es preciso el uso de las manos o dar saltos para mantener el equilibrio
5. Requiere el uso de las manos para la progresión

**Esfuerzo**  
**Cantidad de**  
**esfuerzo necesario**



1. Hasta 1 h de marcha efectiva
2. Entre 1 h y 3 h de marcha efectiva
3. De 3 h a 6 h de marcha efectiva
4. Entre 6 h y 10 h de marcha efectiva
5. Más de 10 h de marcha efectiva

Calculado según criterios MIDE para un excursionista medio poco cargado

El **MIDE** está recomendado por la Federación Española de Deportes de Montaña y Escalada (FEDME).

Más información en [www.euomide.info](http://www.euomide.info)





- No abandones ni entierres tu basura en la naturaleza. Consérvala hasta poder depositarla en un lugar habilitado para su recogida y reciclaje.
- No hagas fuego ni arrojes cigarrillos encendidos.
- Recuerda cerrar siempre tras tu paso verjas, rejas y cancelas, para evitar que el ganado se escape.
- No pises nunca los sembrados. Utiliza los senderos.
- Respeta los caminos trazados. Los atajos sólo provocan una grave erosión que puede hacer desaparecer el sendero tradicional.
- Lleva siempre atado a tu perro. Evitarás molestias a los animales domésticos y verás más fauna silvestre.
- Respeta y cuida las fuentes y corrientes de agua. El agua es vida.
- No acampes fuera de los lugares habilitados para ese fin.
- Defiende la naturaleza y recuerda que la extinción de una especie vegetal o animal es irreversible.

**AYUDAR A CONSERVAR ESTOS CAMINOS NATURALES  
ES MANTENER VIVA NUESTRA HERENCIA CULTURAL**

Las etapas del camino natural propuesto en esta Guía resultan independientes entre sí, teniendo como único nexo en común el constituir una aproximación al hábitat que

Color indicativo del Sector geográfico en que se encuentra

Nombre del Camino Natural

Nombre de la etapa del Camino Natural

Perfil MIDE del Camino Natural indicando diferentes grados de dificultad, desniveles de su trazado, tiempo necesario para su realización, puntos más destacados de la ruta y distancia total de la misma

Texto introductorio

CAMINO NATURAL SANTANDER-MEDITERRÁNEO

## ETAPA DAROCA → CALAMOCHA

### MIDE

Severidad del medio natural	1	Desnivel subida	138 m
Orientación en el itinerario	1	Desnivel bajada	2 m
Dificultad en el desplazamiento	1	Longitud ruta (distancia real)	24,60 km
Cantidad de esfuerzo necesario	3	Horario	5 h 45 min

● población ● punto de interés

Antigua estación de Daroca → Antigua estación de Calamocha

### UNIENDO PROVINCIAS, COMARCAS Y CIUDADES MONUMENTALES

Se trata de una etapa de unión entre provincias aragonesas y capitales de comarca, que se inicia en Daroca y encuentra su punto final en la localidad de Calamocha. Con el río Jiloca como testigo, se suceden numerosas poblaciones que eligieron asentarse en sus cercanías para aprovechar sus fértiles tierras. Gastronomía, etnografía, patrimonio cultural y natural deleitarán los sentidos de los viajeros, sin olvidarnos de la cercana Laguna de Gallocanta, de visita imprescindible para el turista con tiempo.

Antiguo puente ferroviario restaurado

ETAPA DAROCA → CALAMOCHA 97

atravesan y por tanto, ofrecer un acercamiento a la naturaleza, historia, cultura y tradiciones de nuestro país, al tiempo que intentan promover una llamada a su conservación.

ETAPA  DAROCA + CALAMOCHA

**CALAMOCHA**

Este municipio perteneciente a la Comarca del Jiloca debe su nombre a su fundador que, según la tradición, sería Muza Ibn Muza (s. VIII), descendiente del Conde Casio, aunque, desde tiempos ancestrales, ha sido un lugar de paso, hecho que atestigua su puente de origen romano. En sus cercanías, concretamente en El Poyo, el Cid Campeador instaló un campamento desde el que llevaba a cabo incursiones en Levante. En 1706 también fue escenario de cruentos enfrentamientos en la Guerra de Sucesión.

Su asentamiento a orillas del río Jiloca ha promovido el aprovechamiento de sus fértiles tierras desarrollándose, desde la época musulmana, una compleja y completa red de riego con diversos ingenios hidráulicos, así como el actual ajardinamiento de parte de sus riberas para la creación de un agradable parque municipal.

La llegada del ferrocarril, a comienzos del siglo XX, supuso un nuevo impulso para su economía, estando actualmente muy desarrollada la industria agroalimentaria relacionada con el afamado Jamón de Teruel (D.O.P.). El "Museo del Jamón y de la cultura popular de Calamocha" es punto de referencia para conocer los modos tradicionales de producción de todos los derivados del cerdo.

Las fiestas patronales se celebran a mediados de agosto con el tradicional *Baile de San Roque* en el que participan más de 300 danzantes ataviados con fajín azul y traje blanco, no pudiendo faltar el cachirulo al cuello. Recorren las calles de Calamocha haciendo las delicias de vecinos y turistas.

Cuadro con información histórica o anecdótica referida a algún aspecto del Camino Natural



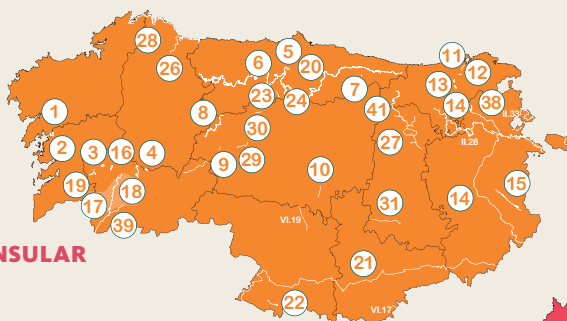
Garza real (*Ardea cinerea*) en Calamocha

Fotografía de la ruta, trazado, monumentos o aspectos destacados de su naturaleza, con su respectivo pie informativo

## I. SECTOR NOROESTE PENINSULAR

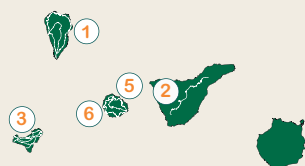
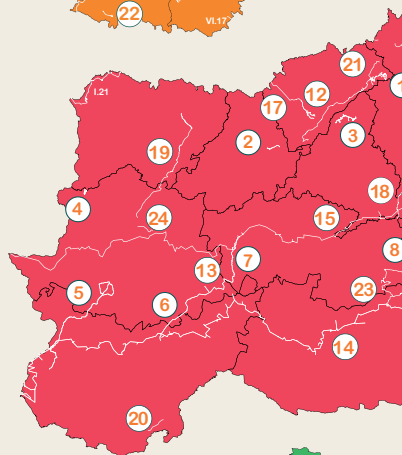
- Cacabelos - Quilós (9)
- Carballada de Avia (19)
- Cordillera Cantábrica. Asturias Interior (20)
- Ruta de la Conquista (29)
- Dos Arrieiros (3)
- Esla (10)
- Ferrocarril minero Villablino (30)
- La Ribeira Sacra (4)
- La Sierra de la Demanda (15)
- Las rutas ecológicas del río Catoira (1)
- Las sendas en Abalo (2)
- Lebaniego (41)
- Muñigo - Covadonga (7)
- Río Barbantiño (16)
- Río Nalón (Fuso a Tuñón) (5)
- Románico palentino (27)

- Ruta de la Conquista (29)
- Ruta del Cantábrico (28)
- San Rosendo (17, 18, 26)
- Santander - Mediterráneo (14)
- Sarón - La Penilla (12)
- Senda del Duero (21)
- Senda del Oso (6, 23, 24)
- Tren Secundario de Castilla (31)
- Valle de Toranzo (13)
- Villaescusa (11)
- Villablino a Villaseca (30)



## VI. SECTOR CENTRO PENINSULAR

- Agua Soriano. Camino Antonino (11)
- Campo Azálvaro (2)
- Canal de M<sup>a</sup> Cristina y sus Ramales (9)
- Cañada Real Soriana Occidental (21)
- Cañada Real Soriana Oriental (18)
- Corredor Cáceres-Badajoz (5)
- Eresma (12)
- Guadiana (14)
- Humedales de la Mancha (23)
- Jara (7)
- La Jayona (20)
- Las Villuercas (13)
- Los hayedos y robledales de Riaza (1)
- Monfragüe (24)
- Río Júcar (33)
- Río Rivera de Acebo (4)
- Santander-Mediterráneo (24)
- Sierra de Alcaraz (10, 16, 22, 34)
- Tajo (15)
- Valle del Eresma (17)
- Valle del Lozoya (3)
- Vegas del Guadiana (6)
- Vía de la Plata (19)
- Villacañas a Quintanar de la Orden o El Trenillo (8)

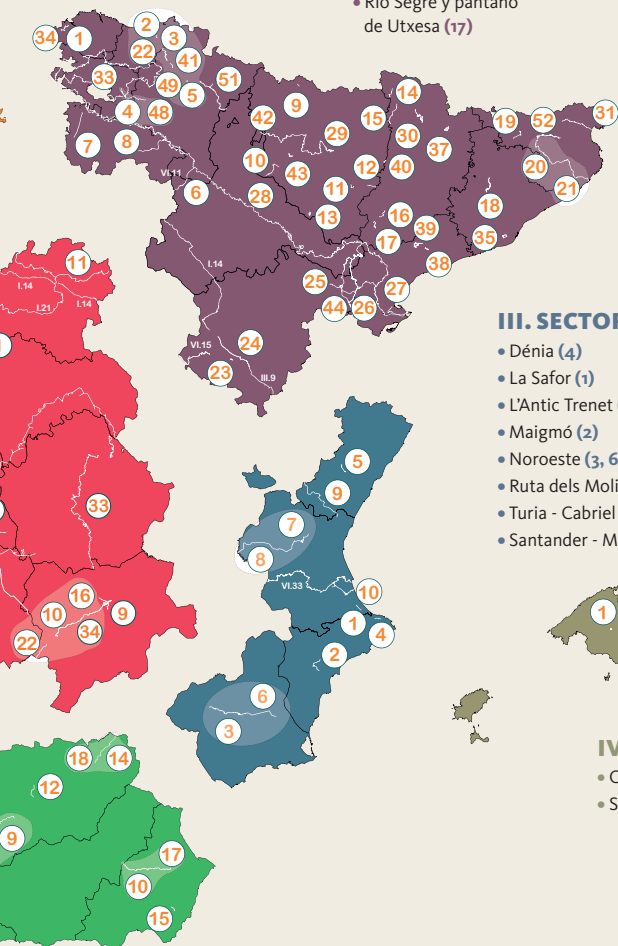


## VII. SECTOR CANARIO

- Anaga-Chasna (2)
- Costas de La Gomera (6)
- Cumbres de La Gomera (5)
- Fuerteventura (4)
- La Palma (1)
- Órzola a Playa Blanca (7)
- Senderos tradicionales de El Hierro (3)

## II. SECTOR NORESTE PENINSULAR

- Anell Verd (35)
- Atxuriaga a Gallarta (1)
- Camí de L'Aigua (15)
- Carrilet (20, 21)
- Castejón de Monegros (13)
- Ebro (28, 36)
- Embalse de Lanuza (9)
- Ferro (19)
- Ferrocarril Vasco-Navarro (4,48)
- Galdames Sopuerta (34)
- Hoya de Huesca (42)
- La Muga (31)
- La Séquia (18)
- La Sierra de San Quílez (11)
- Les Mines (37)
- Loreto y el Canfranco (43)
- Matarraña - Algars (44)
- Montfalcó al Congost de Mont-rebei (40)
- Muntanyes de Prades (39)
- Pedro Saputo (10)
- Plazaola (2, 3, 5, 22, 41)
- Port de Vielha (14)
- Río Cidacos (8)
- Río Guadalaviar (23)
- Río Oja (7)
- Río Segre y pantano de Utxesa (17)
- Riu (16)
- Ruta del Glorieta (38)
- Ruta del Fluvià (52)
- Santander - Mediterráneo (24)
- Senda del Pastoreo (33)
- Sifón de Albelda (12)
- Somontano de Barbastro (29)
- Sort i la Vall d'Assua (30)
- Tarazonica (6)
- Tren Irati (51)
- Val de Zafán (25, 26, 27)



## III. SECTOR ESTE PENINSULAR

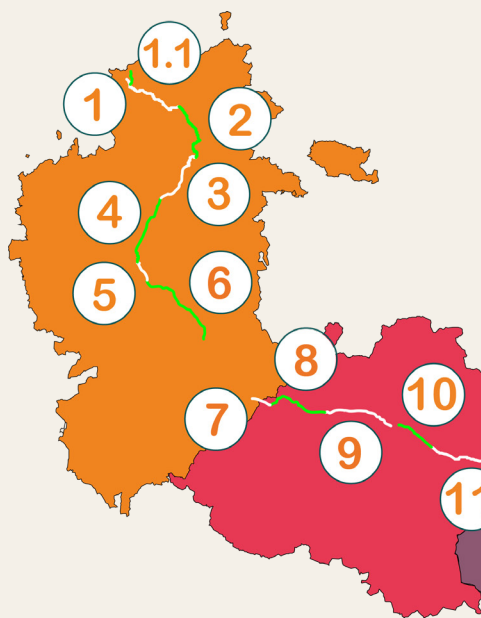
- Dénia (4)
- La Safor (1)
- L'Antic Trenet (10)
- Maigmó (2)
- Noroeste (3, 6)
- Ruta dels Molins d'Aigua (5)
- Turia - Cabriel (7,8)
- Santander - Mediterráneo (9)

## IV. SECTOR BALEAR

- Camí de Cavalls (2)
- Son Juny (1)

## V. SECTOR SUR PENINSULAR

- Aceite (8, 9, 11)
- Entre Ríos (4, 7)
- Guadalimar (12)
- Guadiana CN-VV (1)
- La Campiña (5)
- La Jayona (16)
- La Sierra (6)
- Litoral (2)
- Los Molinos del Agua (3)
- Segura (14,18)
- Valle del Almanzora (10,17)

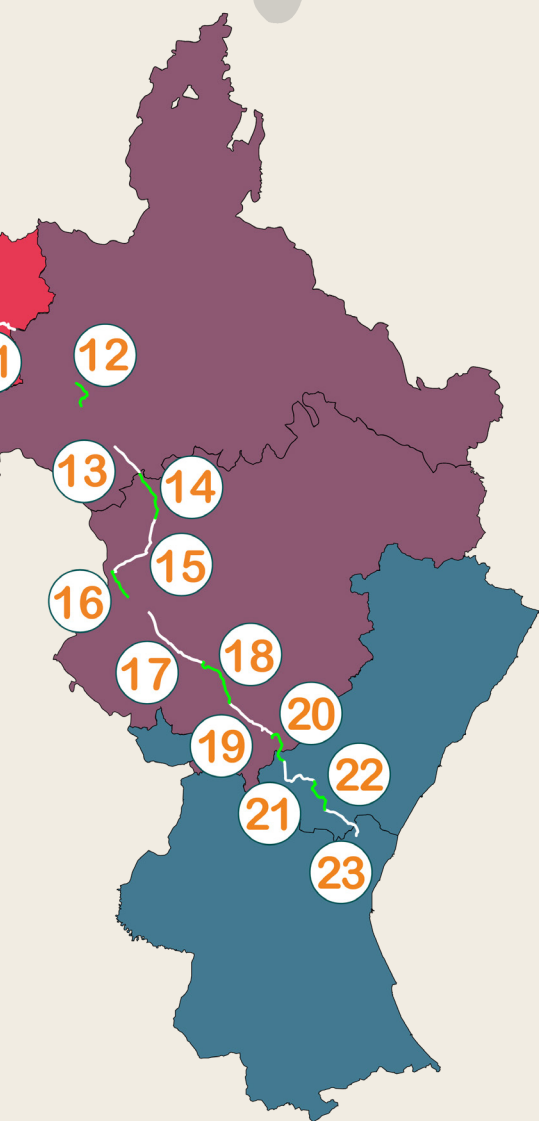


**CAMINO NATURAL SANTANDER-MEDITERRÁNEO**

PÁG.

<b>ETAPA</b> • CIUDAD-DOSANTE → MEDINA DE POMAR .....	19
<b>RAMAL</b> • TÚNEL DE LA ENGAÑA → SANTELICES .....	25
<b>ETAPA</b> • MEDINA DE POMAR → OÑA .....	31
<b>ETAPA</b> • OÑA → QUINTANARRUZ .....	37
<b>ETAPA</b> • QUINTANARRUZ → BURGOS .....	43
<b>ETAPA</b> • BURGOS → REVILLA DEL CAMPO .....	49
<b>ETAPA</b> • REVILLA DEL CAMPO → CACAJARES DE LA SIERRA ....	55
<b>ETAPA</b> • HONTORIA DEL PINAR → SAN LEONARDO DE YAGÜE.	61
<b>ETAPA</b> • SAN LEONARDO DE YAGÜE → ABEJAR .....	67
<b>ETAPA</b> • ABEJAR → SORIA .....	73
<b>ETAPA</b> • SORIA → CABREJAS DEL CAMPO .....	79
<b>ETAPA</b> • CABREJAS DEL CAMPO → CIRIA .....	83
<b>ETAPA</b> • TÉRMINO MUNICIPAL DE CALATAYUD .....	87
<b>ETAPA</b> • FUENTES DE JILOCA → DAROCA .....	93
<b>ETAPA</b> • DAROCA → CALAMOCHA .....	97
<b>ETAPA</b> • CALAMOCHA → OJOS NEGROS (MINAS DE SIERRA MENERA) .....	103
<b>ETAPA</b> • OJOS NEGROS (MINAS DE SIERRA MENERA) → SANTA EULALIA .....	109
<b>ETAPA</b> • SANTA EULALIA → TERUEL .....	115

# CAMINO NATURAL SANTANDER-MEDITERRÁNEO



## CAMINO NATURAL SANTANDER-MEDITERRÁNEO

PÁG.

<b>ETAPA</b> • TERUEL → LA PUEBLA DE VALVERDE.....	119
<b>ETAPA</b> • LA PUEBLA DE VALVERDE → ALBENTOSA .....	125
<b>ETAPA</b> • ALBENTOSA → BARRACAS .....	131
<b>ETAPA</b> • BARRACAS → CAUDIEL .....	135
<b>ETAPA</b> • CAUDIEL → ALTURA .....	141
<b>ETAPA</b> • ALTURA → ALGIMIA D'ALFARA .....	147



Río Nela

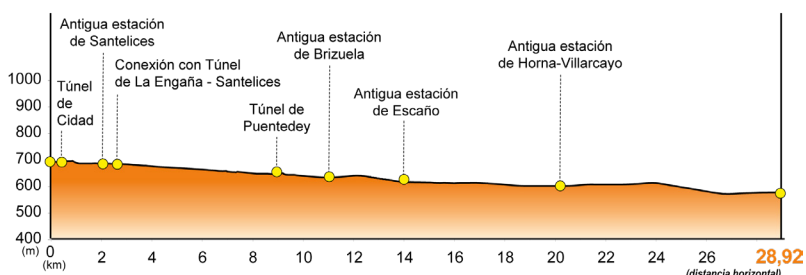
# ETAPA CIUDAD-DOSANTE → MEDINA DE POMAR

## MIDE

Severidad del medio natural	1 	Desnivel subida	83 m 
Orientación en el itinerario	1 	Desnivel bajada	199 m 
Dificultad en el desplazamiento	1 	Longitud ruta (distancia real)	28,92 km 
Cantidad de esfuerzo necesario	3 	Horario	5 h 50 min 

 población  punto de interés

Antigua estación Ciudad/Dosante  Antigua estación Medina de Pomar



## JUGUETEANDO CON EL RÍO NELA POR LAS MERINDADES

Larga etapa de casi 29 km entre las antiguas estaciones de Ciudad-Dosante y Medina de Pomar en la que se recorre el norte de la provincia burgalesa, descendiendo junto al río Nela. Un curso fluvial que se cruzará por viaductos ferroviarios perfectamente acondicionados, no una ni dos, sino en un total de diez ocasiones. Además de su pasado ferroviario, este itinerario destila historia en cada pueblo que visita, a lo que se suma la belleza de sus calles y un entorno privilegiado. Muestra destacada de ello es Puente de Brizuela, considerado uno de Los Pueblos más Bonitos de España.



La etapa comienza en el área de descanso localizada junto a la antigua estación de Ciudad-Dosante, llamada así por encontrarse ubicada entre estas dos pequeñas poblaciones burgalesas, una a cada lado del trazado ferroviario. Este inicio de etapa se ubica en un punto neurálgico ferroviario ya que pasa también por estos parajes el antiguo ferrocarril minero de Bilbao-La Robla, inaugurado a finales del siglo XIX para abastecer de carbón a la potente industria siderúrgica vasca procedente de las cuencas mineras de Palencia y León. Actualmente, esta infraestructura se encuentra en funcionamiento, tras volver a ser abierta y reconvertida para el transporte de viajeros, formando parte de los Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha.

Comienza la ruta dejando atrás el mencionado ferrocarril, llegando al primero de los diez viaductos que ayudan a superar el río Nela a lo largo de la etapa. En este caso, la antigua construcción ferroviaria presenta una longitud de 111 m y un panel interpretativo descubre al viajero todo el proceso de rehabilitación que fue necesario para poder disfrutarlo en su plenitud hoy en día. Tras el viaducto, aparece un túnel de 211 m, totalmente recto, que hará las delicias del cicloturista, al que se recomienda ir provisto de una linterna.

El trazado avanza en ligero descenso, disfrutando de los escarpes y belleza del entorno. Se cruza la carretera BU-526 que conduce a Santelices, extremando las precauciones, y, poco después, se alcanza la antigua estación de la localidad. Esta construcción se encuentra en muy buen estado de conservación y, actualmente, es utilizada como vivienda. Metros después de superar el hito kilométrico 2 de la etapa, se alcanza el Área de Descanso Santelices-La Engaña, punto de partida del ramal de este Camino Natural Santander-Mediterráneo que conduce al famoso Túnel de La Engaña (encontrándose cerrado al público por lo que no está permitido visitarlo).



Viaducto acondicionado sobre el río Nela y túnel al fondo



Unión con Ramal Túnel de La Engaña - Santelices

El camino prosigue completando un nuevo kilómetro y en el siguiente cruce de caminos se indica la cercanía de San Martín de las Ollas, pequeña localidad perteneciente a la Merindad de Valdeporres, de la que destaca su iglesia románica de San Vicente Mártir.

Poco después, aunque quizás pase desapercibido para el viajero, el trazado avanza más de una decena de metros más alto que la carretera BU-561, gracias a un muro de piedra caliza construido en su mayor parte por presos de la Guerra Civil Española, al igual que el kilométrico Túnel de La Engaña.

Continuando el viaje se divisa, a la izquierda, la localidad de Quintanabaldo para, poco después, tras la antigua casilla del guardabarreras hoy en estado de ruina, cruzar la carretera BU-561. En este punto se recomienda extremar las precauciones. Metros antes, y en el mismo hito kilométrico 7, se superan sendos viaductos sobre el río Nela de 39 y 63 m de longitud respectivamente.

Tras un nuevo kilómetro toca atravesar un nuevo viaducto, de 45 m de longitud, que da paso al Mirador de San Andrés. Este enclave ofrece una espectacular panorámica de Puentedey donde, sin duda, el gran protagonista es su arco de roca modelado por la naturaleza durante millones de años, paso del río Nela hacia el río Ebro. Sobre esta belleza natural se alza el no menos impresionante pueblo de Puentedey, donde es imprescindible visitar la iglesia de San Pelayo y la torre-palacio de los Brizuela.

Junto a esta maravilla de la naturaleza se suceden diferentes elementos ferroviarios que atraviesan la localidad, destacando un túnel, de 94 m de longitud, y el viaducto sobre el río Nela, de 32 m de longitud. Entre ambos se sitúa un área de descanso dotada de un panel interpretativo que descubrirá algunos secretos de la localidad y donde merece la pena realizar una parada para disfrutar como se merece de Puente de y, uno de Los Pueblos más Bonitos de España.

Tras Puente de y una larga recta conduce al cicloturista a la cercana localidad de Brizuela, pasando por delante de su antigua estación, en perfecto estado de conservación. En esta zona se pueden visitar también la iglesia de San Cristóbal Mártir y la ermita de San Cristóbal. Los kilómetros se siguen sucediendo hasta que, metros antes del hito kilométrico 14, un nuevo viaducto sobre el río Nela antecede al antiguo apeadero de Escaño, actualmente en estado de ruina, y cercano a la localidad homónima.

El siguiente viaducto sobre el río Nela, tras superar el kilómetro 15 de etapa, coloca al viajero muy cerca de la pequeña población de Escanduso, que destaca por su iglesia románica de San Andrés, considerada una de las más pequeñas de este estilo artístico-constructivo. Más adelante, se deja a la derecha la localidad de Tubilla, para alcanzar, en el hito kilométrico 18, el caserío de Cigüenza, que además de su iglesia de San Lorenzo y su Vía Ferrata, cuenta con la Necrópolis de San Andrés, conjunto con más de 35 tumbas antropomorfas datadas del altomedieval (siglos VIII-IX).

En este momento la orografía del paisaje se suaviza, ganando terreno las tierras de labor, alcanzando tras el punto kilométrico 20 la antigua estación de Horna-Villarcayo. Estas instalaciones fueron de gran importancia en la línea ferroviaria, contando con talleres, depósito para locomotoras, rotonda giratoria y una amplia playa de vías que en su mayoría siguen presentes hoy en día. Actualmente un área de descanso permite contemplar el presente y zambullirse en el pasado de este entorno ferroviario, gracias también a la locomotora RENFE 141F-2401 Mikado que allí se encuentra.



Locomotora Mikado y panel interpretativo en la antigua estación de Horna - Villarcayo



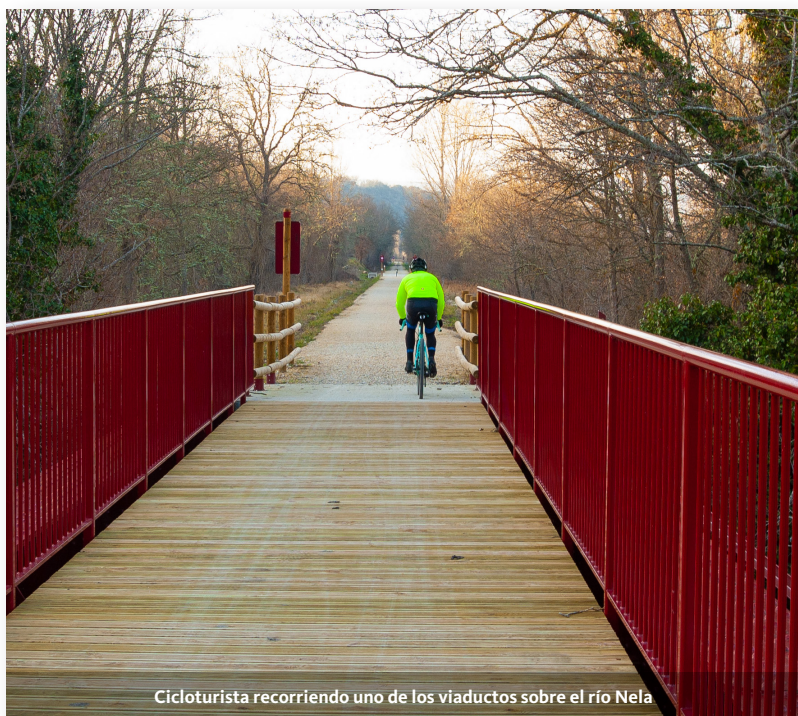
Ayuntamiento de Medina de Pomar

La casilla del guardabarreras y otras pequeñas construcciones ferroviarias anteceden al cruce de la carretera CL-629, donde se deben extremar las precauciones. Antes de continuar el viaje, bien merece la pena una visita a la localidad de Villarcayo, donde destacan su plaza mayor y ayuntamiento, construido en 1891, sus tres arcos históricos y su conjunto de casonas señoriales, que contrastan con su moderna parroquia de Santa Marina.

De vuelta al trazado, el viajero se despide de Villarcayo entre tierras de cultivo, divisando a la izquierda Santa Cruz de Andino, al mismo tiempo que se alcanza el kilómetro 22 de la etapa, y las ruinas de la iglesia románica de Andino a la derecha del trazado.

Toca afrontar la parte final de la etapa, y dejando a la izquierda la localidad de Villarias, no podía faltar un último viaducto sobre el río Nela, de 42 m de longitud en este caso, que anteceden a la casilla del guardabarreras, en estado de ruina, y al punto kilométrico 27. El cicloturista ya divisa la población que pone punto final a esta etapa, Medina de Pomar, donde el viajero no puede irse sin disfrutar de su plaza mayor, presidida por el ayuntamiento, del Alcázar de los Condestables, de la Torre de Návagos y del Monasterio de Santa Clara, estando estos tres últimos catalogados como Bienes de Interés Cultural.

Tras superar el último hito kilométrico, el 28, se deberán extremar las precauciones para cruzar la carretera BU-V-5601 y, tras ella, se presenta el área de descanso y el panel interpretativo que ponen punto final a esta etapa, junto a la antigua estación de Medina de Pomar.



Cicloturista recorriendo uno de los viaductos sobre el río Nela

## MERINDAD DE VALDEPORRES

Municipio del norte de Burgos que agrupa varias localidades, entre las que se encuentran Dosante, Ciudad de Valdeporres, Santelices, San Martín de las Ollas, Quintanabaldo, Puentede y Brizuela, ... Un territorio poblado desde la prehistoria, como así lo constatan construcciones que han llegado a nuestros días, como el Dolmen de Busnela. Territorio fronterizo testigo de numerosos conflictos, fue con el rey Alfonso I y la enorme expansión de Castilla, que fueron subdivididos los territorios en unidades de gobierno denominadas *merindades*. Esta figura estuvo vigente hasta el siglo XIX.

## RÍO NELA

Río perteneciente a la Cuenca Hidrográfica del Ebro, del que es afluente. Presenta una longitud de 75 km que transcurren íntegramente por la provincia de Burgos. Nace en la Merindad de Valdeporres, concretamente en los Montes de Somo y desemboca en el río Ebro en las cercanías de Trespaderne. Sus afluentes más importantes son el río Torriente por la derecha y los ríos Engaña y Trueba por la izquierda. Sus aguas son utilizadas para el abastecimiento de las localidades por las que avanza y su cuenca se encuentra dentro de LIC (Lugar de Importancia Comunitaria) Riberas del río Nela y afluentes, destacando la presencia de la nutria (*Lutra lutra*), la madrilla (*Chondrostoma miegii*) o el martín pescador (*Alcedo atthis*), entre otros.

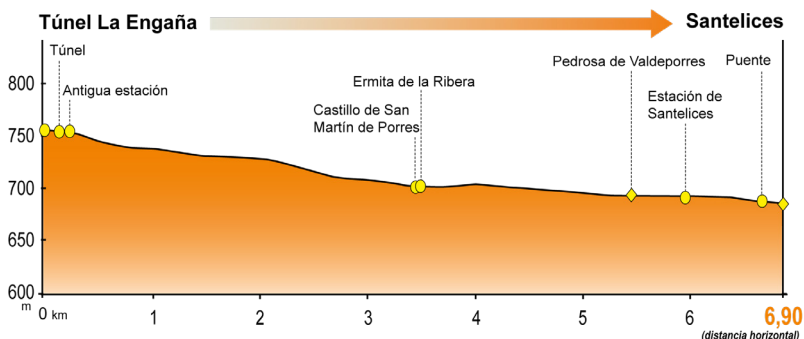
# RAMAL ✂ TÚNEL DE LA ENGAÑA

## → SANTELICES

### MIDE

Severidad del medio natural	1 	Desnivel subida	0 m 
Orientación en el itinerario	1 	Desnivel bajada	75 m 
Dificultad en el desplazamiento	1 	Longitud ruta (distancia real)	6,90 km 
Cantidad de esfuerzo necesario	2 	Horario	1 h 20 min 

◆ población ● punto de interés



## RAMAL DE PEQUEÑA LONGITUD Y DE GRAN IMPORTANCIA HISTÓRICA EN EL SANTANDER-MEDITERRÁNEO

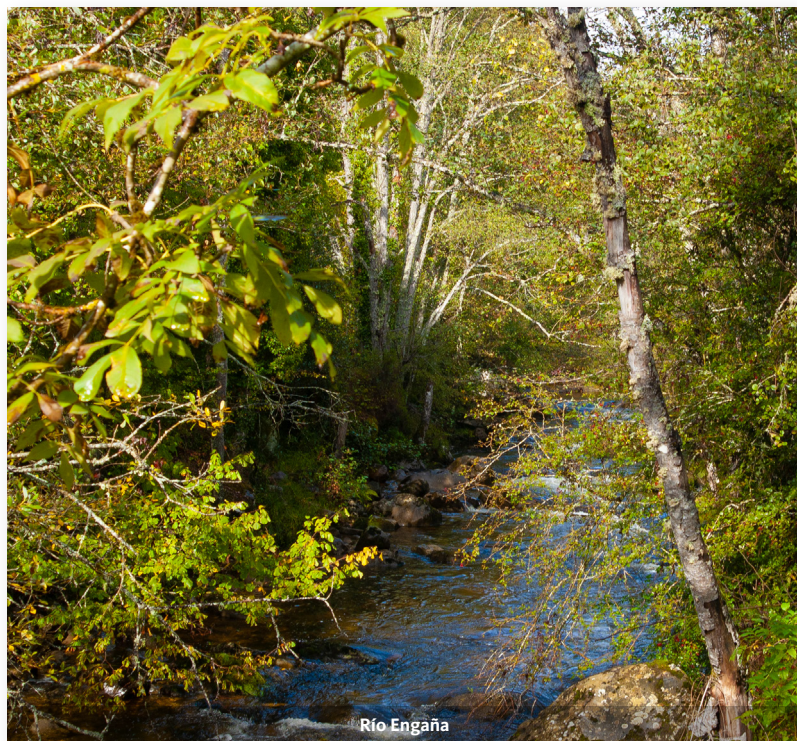
El ferrocarril inacabado conocido como Santander-Mediterráneo encierra una rica historia condensada en gran parte en estos algo menos de 7 kilómetros. Claro ejemplo de ello es el conocido Túnel de La Engaña, de 6.976 metros de longitud, donde años de esfuerzo y trabajo culminaron en una monumental obra por la que, pese a estar terminada, nunca llegó a circular ningún tren, pero que dejó un gran legado en la comarca.



Este ramal cargado de historia, inicia sus casi 7 kilómetros de recorrido en el Área de Descanso situada junto al panel interpretativo de Caminos Naturales. En este lugar se localiza la entrada sur del Túnel de La Engaña. Esta impresionante obra de ingeniería, construida a mediados del siglo XX, tenía como finalidad superar la Cordillera Cantábrica. Aunque este objetivo se consiguió tras 17 años de obras, el túnel nunca llegó a utilizarse por diferentes razones, principalmente económico-políticas.

El viaje comienza con una pequeña curva que rodea las ruinas de la antigua iglesia de Portolés, un poblado que se levantó para alojar a los trabajadores del túnel. El nombre de este poblado proviene de la empresa zaragozana Portolés y Cía., adjudicataria de las obras. Con el tiempo, el poblado fue creciendo hasta contar con hospital, economato y otros servicios, albergando en su momento de mayor apogeo a más de 300 habitantes. La iglesia, que también servía como escuela infantil, se encuentra cerca de la antigua estación de La Engaña, diseñada con características similares a otros edificios de la línea férrea, pero destinada a funciones de servicio, al no estar situada cerca de ninguna población.

Al llegar al kilómetro 1 del recorrido, a la izquierda se pueden ver tres edificaciones que probablemente fueron utilizadas por los ingenieros, dadas sus dimensiones y la calidad de sus materiales. El trazado avanza en paralelo al río Engaña, que dio nombre al ya mencionado túnel. Este río ofrece una gran biodiversidad, con un bosque de ribera que combina chopos (*Populus* sp.), alisos (*Alnus glutinosa*) y sauces (*Salix* sp.) con robles (*Quercus* sp.), pinos (*Pinus* sp.) y majuelos (*Crataegus monogyna*) situados más alejados del cauce.





Ermita de la Ribera en San Martín de Valdeporres

Las panorámicas de la Sierra de Rozas y de los Montes de Somo forman un paisaje de especial belleza que encandila al viajero. Poco después de superar el tercer kilómetro del trazado se cruza una cancela con paso canadiense al lado, que debe dejarse bien cerrada tras cruzarla.

Un pequeño puente, que se supera por debajo, indica la cercanía a la población de Rozas, perteneciente al municipio de Merindad de Valdeporres. En su época de mayor esplendor, Rozas contaba con un palacio y una iglesia amurallada, propiedad del conde de La Revilla. Avanzando por el camino se puede disfrutar de los restos de estas construcciones, que, aunque afectadas por el paso del tiempo y el abandono, aún conservan un gran interés. La vegetación cubre parte de sus muros y paredes, dándoles un encanto especial y único.

Poco después de superar el hito kilométrico 4, el antiguo trazado ferroviario, donde nunca se llegaron a instalar las vías, describe una curva dejando a la derecha la población de San Martín de Valdeporres, donde su iglesia y su ermita de la Ribera hacen las delicias del viajero.

Al finalizar esta curva, el recorrido avanza con el Cerro de la Muela a la izquierda y la localidad de Pedrosa de Valdeporres, que precede a la vecina Santelices, a la derecha. Aquí se pueden admirar la iglesia de San Esteban y la iglesia de San Mamés, respectivamente.



Antigua estación de Pedrosa de Valdeporres

Tras superar el último hito kilométrico, que corresponde con el sexto kilómetro del itinerario, se alcanza el antiguo almacén ferroviario que precede a la antigua estación de Pedrosa de Valdeporres también conocida como de Santelices. Este edificio, similar a otros de la línea férrea, se encuentra en perfecto estado de conservación y es utilizado por el grupo espeleológico de “Las Merindades”, impartiendo formación a técnicos de la Federación Castellano-Leonesa de Espeleología. Además, el complejo cuenta con parque infantil temático que rinde homenaje al pasado ferroviario con sus columpios y juegos.



Detalle de entrada sur del Túnel de La Engaña



Viaducto sobre el río Nela en Santelices

Después de dejar atrás la antigua estación, un pequeño tramo compartido precede al impresionante viaducto sobre el río Nela. Esta espectacular construcción ferroviaria, formada por 9 arcos con pilares y estribos de sillería y mampostería, supera tanto el río Nela como la carretera BU-561. Al otro lado, espera un área de descanso que pone el punto final al Ramal Túnel de La Engaña – Santelices. Sin embargo, este es solo un punto y seguido en la aventura, ya que en este lugar se enlaza con la etapa que avanza desde Ciudad-Dosante a Medina de Pomar. Así, el recorrido del Santander-Mediterráneo continúa, prometiendo nuevas y emocionantes experiencias.





Monumento Natural Ojo Guareña

## MONUMENTO NATURAL DE OJO GUAREÑA

El río Guareña se adentra en el interior de este macizo calizo formando el espectacular Complejo Kárstico de Ojo Guareña. Con casi 100 kilómetros de recorrido, es el más grande de España y uno de los diez mayores del mundo. Además de su asombroso sistema de cuevas, alberga un valioso legado cultural, incluyendo la ermita de San Bernabé y la cueva del Ayuntamiento. Hay diversos recorridos dentro de la cavidad que se adaptan a los distintos elementos de interés y a la necesidad de preservarlos.

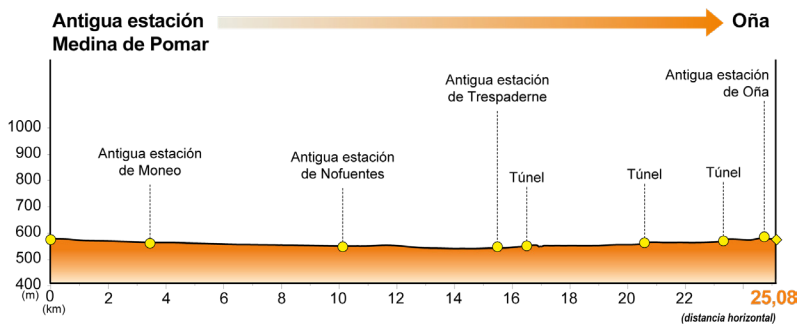
También es recomendable el descenso al Ojo del Guareña, para el cual existe una red de senderos exteriores bien señalizados. Este destino ofrece una experiencia inolvidable para los amantes de la naturaleza y la historia.

# ETAPA MEDINA DE POMAR → OÑA

## MIDE

Severidad del medio natural	1 	Desnivel subida	207 m 
Orientación en el itinerario	1 	Desnivel bajada	207 m 
Dificultad en el desplazamiento	1 	Longitud ruta (distancia real)	25,08 km 
Cantidad de esfuerzo necesario	3 	Horario	5 h 5 min 

◆ población ● punto de interés



## DE LA MANO DE LOS CUATRO RÍOS: DESDE EL TRUEBA AL NELA, DEL NELA AL EBRO, Y FINALMENTE REMONTAR EL RÍO OCA

Impresionante etapa de poco más de 25 kilómetros entre las antiguas estaciones de Medina de Pomar y Oña, que une estas dos localidades cargadas de historia a través del Cañón del río Ebro, en el corazón del desfiladero de la Horadada. La ruta también atraviesa Trespaderne, una espectacular localidad defendida desde tiempos ancestrales por la fortaleza de Tedeja.





Viaducto sobre el río Oca

La etapa del Camino Natural Santander-Mediterráneo se extiende desde Medina de Pomar hasta Oña, entre las dos estaciones ferroviarias de ambas localidades. La aventura se inicia en el punto kilométrico 0, situado en el área de descanso junto al complejo ferroviario. Al dejar atrás la antigua estación, el viajero avanza hacia el sureste siguiendo fielmente el antiguo trazado del tren entre tierras de labor de secano rodeadas por diferentes formaciones montañosas a media distancia que conforman un mosaico de sin igual belleza.

Después de superar el primer kilómetro de etapa comienza el amplio abanico ribereño que aguarda al senderista en este fascinante recorrido. En primer lugar, se cruza por el antiguo viaducto ferroviario sobre el río Trueba, uno de los principales afluentes del río Nela. Este cauce fluvial y su vegetación de ribera se encuentran protegidos dentro del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) Riberas del río Nela y afluentes.

El viaje continúa con senda señalización que invita a visitar las cercanas poblaciones de Villacomparada y Bustillo de Medina o de Villarcayo, ambas fuera de itinerario y situadas a la izquierda del trazado. Destacan la iglesia de San Juan Evangelista en Villacomparada y la iglesia de San Pedro en Bustillo de Medina, rodeadas de fértiles huertas.

Pocos kilómetros después, se alcanza la ermita de la Virgen de Cantarranas, antesala del pueblo de Moneo, donde su robusta iglesia de San Saturnino se erige dominante. Inmediatamente después, la antigua estación de Moneo se presenta ante el viajero, poniendo a disposición su área de descanso donde retomar fuerzas y contemplar este complejo que aún presenta un buen estado de conservación.

El viajero prosigue su camino y, poco después de superar el kilómetro 5 de etapa, alcanza la población de Pradolamata, la primera del municipio de Merindad de Cuesta-Urria que se cruza en el viaje.



Antigua estación de Moneo y área de descanso

Los kilómetros se suceden con la compañía del río Nela que recoge agradecido las aguas de su afluente, el río Trueba, en las proximidades de Moneo. Desde entonces este fiel compañero guía al viajero hasta el cruce con la carretera que lleva de Nofuentes a Urria, donde se recomienda extremar la precaución para llegar al área de descanso que precede a la antigua estación de la localidad. Esta estación, junto con otros dos edificios ferroviarios que le daban servicio, presenta un aceptable estado de conservación.

Más adelante hay que volver a prestar atención antes de cruzar la carretera hacia Nofuentes, ofreciéndose la posibilidad de visitar esta hermosa localidad burgalesa donde destaca su Casa Consistorial y la iglesia parroquial en honor a San Pedro y San Pablo.



Túnel dotado con iluminación artificial

Antes de llegar a completar los 12 primeros kilómetros de etapa se alcanza la carretera que da acceso a Mijangos. En este punto merece la pena salirse momentáneamente del trazado para visitar la población y disfrutar de sus numerosos encantos, como la iglesia parroquial de San Tirso Mártir, el puente medieval sobre el río Nela y la escondida iglesia visigoda de Santa María de Mijangos.

De vuelta al itinerario, y avanzando junto al río Nela, se cruza por un antiguo viaducto ferroviario de 52 m de longitud totalmente acondicionado para el disfrute del senderismo y del cicloturismo.

La vegetación arbustiva y arbórea se intensifica a medida que nos acercamos a Trespaderne, donde finaliza su viaje el río Nela, desembocando en el río Ebro al sur del núcleo urbano. No se debe perder la oportunidad de visitar la iglesia parroquial de San Vicente Mártir y el puente románico sobre el río Nela. Pero los encantos de Trespaderne no se limitan a su núcleo urbano. De vuelta al trazado, en el cruce de caminos anterior a la antigua estación de Trespaderne, parte la pista cementada que asciende a la fortaleza de Tedeja. Esta ascensión, aunque requiere cierto esfuerzo, ofrece una recompensa inigualable: además del propio patrimonio arquitectónico de este conjunto defensivo de la Edad Media, se puede disfrutar de una panorámica de 360° que abarca desde la mejor postal de la urbe de Trespaderne hasta el Camino Natural Santander-Mediterráneo ya recorrido, sin olvidar el cañón del río Ebro con sus impresionantes formaciones geológicas, incluyendo el pico Larra dominando el desfiladero.

Continuando la etapa, la antigua estación de Trespaderne recibe al cicloturista con su área de descanso dotada de panel interpretativo que descubre los secretos de la zona. El antiguo almacén ferroviario hoy ha sido reconvertido en el Centro de Interpretación Arqueológica del Desfiladero de la Horadada, lugar perfecto para ampliar los conocimientos de esta zona de forma amena y divertida.

Sin más dilación el trazado gira hacia el suroeste, alcanzando el hito kilométrico 16 de la etapa, adentrándose en el desfiladero de la Horadada. Muy próximo a este lugar, en el conocido como Puente de Valdecastro, pasa el Camino Natural del Ebro, un itinerario de gran longitud que recorre el curso de este gran río desde su nacimiento en Fontibre hasta su desembocadura en el mar Mediterráneo en el delta del Ebro.

Ya en pleno Cañón del Ebro el paisaje, como no podía ser de otra forma, se torna espectacular con formaciones geológicas y vegetales de gran belleza, que con las cómodas pendientes por las que avanza el antiguo trazado ferroviario, permitirá disfrutarlo con total plenitud. Los antiguos túneles y viaductos, diseñados para superar las dificultades orográficas harán las delicias del cicloturista que podrá vivir una experiencia sin duda emocionante.

La diversión comienza al atravesar un túnel de 66 m de longitud sin iluminación artificial, que se recomienda cruzar armados con una linterna, a pesar de que es

recto y desde la entrada se divisa la salida sin problema. Tras el túnel, dos viaductos, el primero supera la carretera N-629 y el segundo pasa por encima del gran río Ebro. Después se alcanza un área de descanso con panel interpretativo que permite disfrutar con calma de este magnífico lugar.

A la altura del hito kilométrico 18 el viajero se encuentra cerca de las Cuevas del Pontarrón o de los Portugueses, que merece una visita posterior, ya que no es posible acceder a ellas desde el camino natural debido a la barrera que ofrecen tanto el río Ebro como la carretera N-629, imposibles de cruzar en esta zona.

Los bosques de este desfiladero de la Horadada están compuestos por una mezcla de masas de frondosas y coníferas, hogar de multitud de especies animales. Sobran las palabras para describir lo espectacular del entorno, porque sin duda la mejor opción es visitarlo, disfrutarlo y sentirlo en primera persona.

## FORTALEZA DE TEDEJA

Este complejo defensivo está situado en la Sierra de La Tesla, al comienzo del desfiladero de la Horadada y próximo a la desembocadura del río Nela en el río Ebro. El origen de Tedeja data del siglo V, en la época tardorromana, momento en el que se empezaron a construir torres defensivas conocidas como turrís. Un siglo después comienza la construcción de la muralla de mampostería con relleno central y se llevan a cabo multitud de remodelaciones y nuevas construcciones para dar respuesta a las necesidades defensivas de cada momento, dilatándose durante varios siglos la construcción de las seis torres definitivas, estando el complejo defensivo operativo hasta el siglo XIII. Actualmente se puede visitar libremente disfrutando de su historia y de las panorámicas que brinda su ubicación privilegiada.



Panorámica de Trespaderne desde el castillo de Tedeja

Superado ampliamente el punto kilométrico 21 se alcanza el túnel más largo de la etapa, con 282 m de longitud y trazado en curva, dotado con iluminación artificial. Este túnel, cuya entrada se encuentra junto al río Ebro y la salida próxima al río Oca, marca el punto en el que el camino comienza a remontar las aguas del río Oca, tal y como hiciera el tren por el antiguo trazado ferroviario.

Tras el kilómetro 22 se deja a la izquierda la hacienda Santé, palacio privado construido en siglo XVI al que no está permitido el acceso. Se afrontan los últimos kilómetros de etapa, con el río Oca como fiel compañero, superando dos túneles sucesivos de 42 y 190 m de longitud respectivamente, seguidos por el viaducto sobre el río Oca y un nuevo túnel de 84 m de longitud. Después, tras recorrer 450 m más, se atraviesa el último túnel de la etapa, en este caso con 69 m de longitud.

Tras este divertido ajetreo se alcanza el área de descanso que precede a la antigua estación de Oña, en perfecto estado de conservación, siendo actualmente un Albergue Turístico gestionado por la Junta de Castilla y León. Este antiguo complejo ferroviario renovado incluye el Centro Deportivo Gregorio Moreno, ubicado en el antiguo almacén y un nuevo edificio de madera. Completa este complejo una serie de instalaciones de ocio y deporte con pistas cubiertas y un área de estacionamiento para autocaravanas.

Junto al aparcamiento se localiza el panel interpretativo y el punto kilométrico 0 que marcan el punto final de esta apasionante etapa entre Medina de Pomar y Oña, al mismo tiempo que invitan a recuperar fuerzas y afrontar la siguiente etapa que aquí comienza del espectacular Camino Natural Santander-Mediterráneo.

## CUEVAS DEL PONTARRÓN O DE LOS PORTUGUESES

Estas cuevas, excavadas por el ser humano a ambos lados del arroyo de Las Torcas, datan del siglo VIII o IX. Originalmente presentaban hábitáculos independientes entre sí, a los que se accedía por un vano que cumplía la función de puerta. El motivo de su construcción se debate entre dos hipótesis: una que dice que podría haber sido habitada por una agrupación de monjes por lo que tendría vocación religiosa y, otra que sostiene que fue un núcleo urbano poblado por seminomadas dedicados a la ganadería.

Fuera como fuese, hoy en día se las conoce como Cuevas de los Portugueses debido a que trabajadores del país vecino se asentaron aquí a principios del siglo XX para trabajar en el canal de la central hidroeléctrica de Trespaderne. Estos últimos habitantes comunicaron los hábitáculos entre sí, realizando diversas modificaciones más, presentando tras ellas el aspecto que luce en la actualidad.

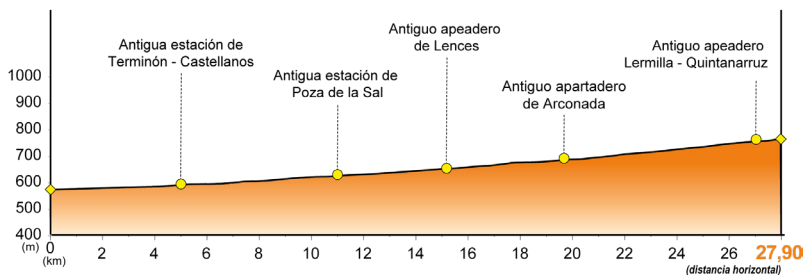
## ETAPA OÑA → QUINTANARRUZ

## MIDE

Severidad del medio natural	1		Desnivel subida	218 m	
Orientación en el itinerario	1		Desnivel bajada	28 m	
Dificultad en el desplazamiento	1		Longitud ruta (distancia real)	27,90 km	
Cantidad de esfuerzo necesario	3		Horario	5 h 45 min	

◆ población ● punto de interés

Oña → Quintanarruz



## DEJANDO ATRÁS LOS MONTES OBARENES-SAN ZADORNIL POR EL RÍO HOMINO Y SUS AFLUENTES

Etapa de casi 28 kilómetros que parte de Oña, localidad conocida por el Monasterio de San Salvador, ubicado en las últimas estribaciones del Parque Natural Montes Obarenes-San Zadornil. A lo largo de este recorrido, se atraviesa la Comarca de La Bureba, que ofrece una gran variedad de paisajes y entornos, como el pintoresco Valle de Las Navas, un espectáculo cromático provocado por la erosión. Además, es obligado realizar una visita a Poza de la Sal, cuna del inolvidable naturalista Félix Rodríguez de la Fuente.



La etapa comienza a los pies de la monumental villa de Oña, junto al panel interpretativo de Caminos Naturales, donde se localiza el punto kilométrico 0. Ambos elementos están situados en las antiguas instalaciones ferroviarias de la estación de Oña que, en la actualidad, han sido transformadas en un alojamiento rural público, adaptando su almacén para su uso como instalaciones deportivas.

El recorrido avanza, en primera estancia, compartiendo un pequeño tramo con vehículos motorizados, brindando acceso a las instalaciones anteriormente mencionadas y a un aparcamiento para autocaravanas. Sin embargo, pronto los y las senderistas y cicloturistas podrán gozar de este trazado en exclusiva.

Se deja atrás la localidad de Oña, debiendo antes visitar el conocido monasterio de San Salvador de Oña, donde destaca el Claustro de los Caballeros y la nave central de la iglesia de San Salvador. También se puede disfrutar de la iglesia de San Juan Bautista, del Museo de la Resina y del Museo del Medievo.

En plena Comarca de La Bureba, el camino sigue el antiguo trazado ferroviario y, antes de llegar al segundo kilómetro de etapa, se divisa el pequeño pueblo medieval de Tamayo. Aquí es imprescindible dejar aparcadas las prisas y pasear por sus inclinadas calles y visitar la Casa de la Memoria de Tamayo, que forma parte de la Red Museos Vivos de Castilla y León, y revela la importancia histórica de este lugar.



Monasterio de San Salvador en Oña

De vuelta al camino, el trazado continúa flanqueado por las últimas estribaciones de los Montes de Oña que añaden un atractivo especial al paisaje. A pocos metros del kilómetro 4, se encuentra una antigua casilla del guardabarreras, señal inequívoca de un inminente cruce de carreteras. El paso del tiempo se hace notar en el estado de conservación de esta antigua edificación ferroviaria que se localizaba en el kilómetro 308,093 de la antigua línea férrea, según reza en su fachada principal. Tras superar el hito kilométrico se alcanza la localidad de Terminón, donde destaca la imponente iglesia de La Natividad de Nuestra Señora. Al otro lado del camino, el río Homino desemboca en el Oña, y su bosque de galería acompaña a los viajeros y viajeras.

Tras avanzar algo más de un kilómetro, se llega a la antigua estación de Terminón-Castellanos, ubicada como bien indica su nombre, entre ambas localidades. Junto a la antigua edificación, un panel interpretativo y un área de descanso ofrecen la inmejorable oportunidad de tomarse un respiro, obtener información sobre el trazado y el entorno y hacer balance de lo recorrido y de lo que queda por recorrer.

Coincidente con el sexto kilómetro de etapa se alcanza la población de Castellanos de Bureba, donde se puede visitar la iglesia de la Degollación de San Juan Bautista y degustar las famosas cerezas de la región, cultivadas gracias al favorable microclima de la comarca. Las tierras de labor comienzan a ganar protagonismo, aprovechando los fértiles suelos de la vega del río Homino.

Después de avanzar dos nuevos kilómetros, se llega al cruce de caminos que da acceso, por la derecha, a la localidad de Salas de Bureba ubicándose a la izquierda el Área de Descanso de esta población. En su caserío, los y las visitantes pueden admirar la iglesia de Santa María, edificada sobre una iglesia románica anterior, y explorar las distintas casas solariegas de elegante y sobria factura.

Al retomar el Camino Natural, este torna dirección sur, avanzando en paralelo a la carretera BU-P-5028, manteniéndose siempre a la derecha del itinerario. A la izquierda, el río Homino fluye con su característico bosque de ribera, estando protegida toda su cuenca como Lugar de Interés Comunitario bajo el nombre de Riberas del Río Oca y afluentes.

Poco después de superar un nuevo hito kilométrico, se alcanza la antigua estación de Poza de la Sal, dotada de almacén en su etapa ferroviaria y que ahora cuenta con un Área de Descanso como parte del Camino Natural. Continuando el recorrido se debe cruzar la carretera CL-633, para lo que se deberán extremar las precauciones. En este punto, otra casilla del guardabarreras recuerda una vez más el pasado ferroviario del itinerario por el que se avanza.

Junto a un nuevo hito kilométrico, se divisa a la derecha del trazado el santuario-albergue de Ntra. Sra. de Pedrajas, cuya construcción original ya aparece documentada en el año 1011. Inicialmente constaba de una sola nave a la cual se le añadió, siglos más tarde, la hospedería que hoy funciona como albergue municipal.



Camino Natural y Poza de la Sal

Después de recorrer otro kilómetro, el trazado cruza la carretera BU-V-5103 extremado las precauciones, y donde se localiza un pequeño panel tipo atril de Caminos Naturales que invita a visitar la encantadora localidad de Poza de la Sal, situada a menos de dos kilómetros del recorrido. Su casco antiguo está declarado Conjunto Histórico-Artístico desde 1982, donde destaca la iglesia de San Cosme y San Damián. Fuera de su núcleo urbano, pero muy cerca del mismo, destacan las Reales Salinas, declaradas Bien de Interés Cultural en el año 2001, y el castillo de Los Rojas, que ofrece unas vistas espectaculares. Pero si por algo es célebre esta localidad, es por haber sido cuna del inolvidable naturalista Félix Rodríguez de la Fuente.

Regresando al camino, las vistas de la sierra con el castillo de Los Rojas y Poza de la Sal en la ladera, animan a los viajeros y viajeras a echar la vista atrás de vez en cuando durante varios kilómetros. Se avanza con las características suaves pendientes propias de un antiguo trazado ferroviario hasta alcanzar el antiguo apeadero de Lences de Bureba. Poco después se cruza la carretera BU-V-5021 extremado las precauciones desde la que ya se divisa la localidad que le da nombre, sobresaliendo de entre su arquitectura popular la iglesia de Santa Eugenia y su puente medieval sobre el río Castil ubicado poco antes de tributar su caudal al río Homino.

Dejando atrás la localidad y rodeado por cultivos de cereal, el camino se adentra sigilosamente en un singular paisaje donde los procesos erosivos van cobrando protagonismo. Todo ello sin perder de vista el río Homino. Tras avanzar varios kilómetros, se alcanza el Área de Descanso que precede al antiguo apartadero de Arcanada, en mejor estado de conservación que otros anteriormente visitados debido a

una rehabilitación. Pocos metros después, a la izquierda del trazado, se encuentra la localidad de Arconada, donde la iglesia de Santa Eulalia domina el paisaje, siendo la última localidad de la Comarca de La Bureba en esta etapa.

El itinerario se sumerge por completo en el Valle de Las Navas, donde se suceden los kilómetros pudiendo disfrutar de la variedad cromática que ofrecen los diferentes estratos que han salido a la luz tras largos procesos erosivos. La belleza y la calma que se respira en el valle del encajonado río Homino provocan en los y las caminantes una placentera sensación de aislamiento y desconexión del mundanal ruido.

Tras cargar en la mochila este espectacular recuerdo visual que regala el Valle de Las Navas, el antiguo trazado ferroviario realiza varias curvas a izquierda y derecha con un amplísimo y característico radio de giro, llegando poco después a la localidad de Lermilla, a la que precede su Área de Descanso homónima. Este pequeño pueblo, perteneciente a la Merindad de Río Ubierna, alberga la iglesia en honor a San Esteban Protomartir. Tras superar el río Homino y la carretera que da acceso a Lermilla, se alcanza el antiguo apartadero Lermilla-Quintanarruz, que actualmente se encuentra en estado de ruina.

Una breve distancia separa a los viajeros y las viajeras del final de la etapa, localizado junto al panel interpretativo de Caminos Naturales en la entrada de la población de Quintanarruz. Es imprescindible no marcharse de la villa sin disfrutar de esta pequeña localidad y su entorno, sin olvidarse de la iglesia de Santa Leocadia, datada en el siglo XII.



Detalle de la iglesia de Santa Leocadia en Quintanarruz

## FÉLIX RODRÍGUEZ DE LA FUENTE

Nacido en Poza de la Sal (Burgos) en 1928, Félix Rodríguez de la Fuente pasó sus primeros años de vida en esta localidad. Aunque se licenció en medicina en Valladolid y se graduó en estomatología en Madrid, su pasión innata por la naturaleza le llevó a ser uno de los grandes divulgadores y naturalistas más reconocidos a nivel mundial. En 1954, fue uno de los firmantes del acta fundacional de la Sociedad Española de Ornitología (SEO). Nueve años más tarde publicó su primer libro *Cetrería y Aves de Presa* y un año más tarde, en 1964, comienza una breve colaboración quincenal en el programa *Fin de Semana* de RTVE que se prolongaría durante 4 años. Tras diferentes publicaciones gráficas y audiovisuales de éxito, sin duda, *El Hombre y la Tierra*, fue su serie más famosa. Con proyección internacional, estaba formada por 124 capítulos y dividida en tres partes: ibérica, suramericana y norteamericana. El 14 de marzo de 1980 falleció en un accidente aéreo en Alaska junto al piloto y dos cámaras de *El Hombre y La Tierra*, sin embargo, su legado continúa en la actualidad promoviendo el respeto por el entorno natural, reconociendo al instante la sintonía creada por Antón García Abril.



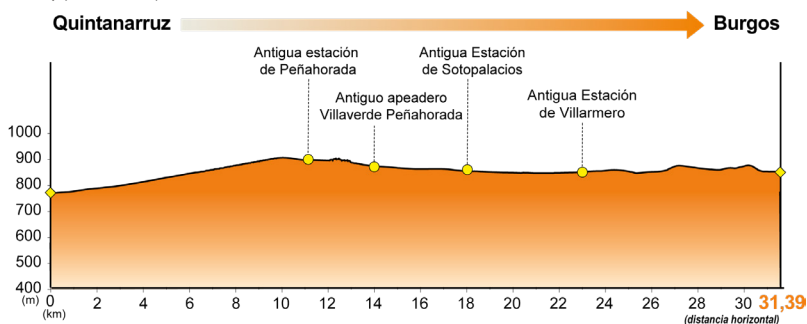
Panorámica de Poza de la Sal

# ETAPA QUINTANARRUZ → BURGOS

## MIDE

Severidad del medio natural	1 	Desnivel subida	255 m 
Orientación en el itinerario	1 	Desnivel bajada	172 m 
Dificultad en el desplazamiento	1 	Longitud ruta (distancia real)	31,40 km 
Cantidad de esfuerzo necesario	4 	Horario	7 h 20 min 

◆ población ● punto de interés



## EL VIAJE FERROVIARIO DEL SANTANDER – MEDITERRÁNEO, TRAS DISFRUTAR DEL VALLE DEL RÍO UBIERNA, SE VISTE DE GALA A SU PASO POR BURGOS

Esta parte del antiguo trazado ferroviario del Santander – Mediterráneo tiene como protagonista, con permiso del valle del río Ubierna, el paso por la capital burgalesa, donde confluyen otros grandes viajes y viajeros, como el Camino de Santiago, el Camino del Cid o el Camino de San Olav, que permitirán compartir experiencias y anécdotas bajo el incomparable marco de la monumentalidad de la ciudad de Burgos.



Monasterio de Fresdelval

El hito kilométrico 0, localizado junto al panel interpretativo de Caminos Naturales, marca el inicio de esta etapa cuyo trazado, como es habitual en antiguas líneas ferroviarias, presenta pendientes muy suaves en todo el recorrido, tanto ascendentes como descendentes. Se atraviesa la pequeña localidad de Quintanarruz por la calle La Vía, como no podía ser de otra manera. Tras abandonar la localidad, la ruta torna dirección sur donde los bosques de quercineas cada vez son más abundantes.

En lo alto de un pequeño promontorio se erigen las ruinas de lo que fue la ermita de Ntra. Sra. de los Ángeles y, poco después, un banco de madera permite al viajero sentarse y disfrutar de la riqueza botánica del río La Molina. Tras superar el punto kilométrico 4 se divisa la localidad de Cobos Junto a La Molina, con su iglesia de San Torcuato como edificio más destacado.

Avanzando cómodamente se van sucediendo los kilómetros hasta llegar a la pequeña Área de Descanso de La Molina de Ubierna, que bien merece una parada para recuperar fuerzas. Tras superar el punto kilométrico 7 se divisa la iglesia de San Román, donde tienen lugar diferentes escenas de La Pasión de Jesucristo, que cada Viernes Santo representan los propios vecinos de la localidad. En el cruce de caminos que da acceso a esta población, se ubica un panel interpretativo que invita a visitarla.

El viaje prosigue sin mayores sobresaltos, hasta llegar a una antigua casilla de guardabarreras, convertida hoy en día en vivienda, y que precede al cruce de la carretera CL-629, donde se recomienda extremar la precaución. Poco después se alcanza la localidad de Peñahorada donde se localiza una nueva Área de Descanso. Entorno al punto kilométrico 11, el viajero llega a la antigua Estación de Peñahorada, donde el paso del tiempo se hace palpable observando su estado actual.

El trazado se coloca paralelo a la carretera CL-629 dejando a la izquierda un antiguo cargadero de mineral en buen estado de conservación. Poco después de superar el punto kilométrico 12 se alcanza el Túnel del Callejón y el Túnel de la Hoz que debido a su corta longitud, el primero mide 121 m y el segundo tan solo 84 m, no presentan iluminación artificial, recomendando ir equipado de linterna. Inmediatamente después se cruza la carretera CL-629 por un puente elevado al efecto y, poco a poco, se abandona el macizo rocoso en el que el monte bajo de encinas puebla sus laderas.

Las ruinas de la iglesia gótica de La Mota preceden al antiguo Apeadero de Villaverde de Peñahorada, ambos a la izquierda del trazado. Los cultivos de cereal de secano y la llanura cobran ahora mayor protagonismo, cruzando la carretera BU-V-5008. Una vez más, nos encontramos con una vía de tráfico rodado por lo que el senderista debe agudizar sus sentidos y extremar las precauciones. Tras superar el punto kilométrico 16, se cruza el puente sobre el río Ubierna, siendo la antesala de la entrada del viajero en Sotopalacios. Una localidad donde destaca, por un lado, el castillo de los Adelantados y, desde el punto de vista culinario, la elaboración de morcillas que se recomienda parar a degustar.



Área de Descanso antigua Estación de Sotopalacios

Al llegar a la población se abandona momentáneamente el antiguo trazado ferroviario, avanzando por la acera en paralelo a la carretera N-623, conocida como carretera Burgos-Santander en el interior del núcleo urbano, y que se puede cruzar utilizando el paso de peatones con semáforo colocado al efecto. Poco después, se gira a la derecha para volver a retomar el antiguo trazado ferroviario, esta vez a la altura de la antigua Estación de Sotopalacios, donde grandes castaños de indias (*Aesculus hippocastanum*) permiten recuperar fuerzas en el Área de Descanso.

## SOTOPALACIOS

Localidad burgalesa perteneciente al municipio de Merindad de Río Ubierna, del que es su capital. Las primeras citas documentales de la localidad datan del siglo XII, aunque su origen muy probablemente fue anterior. Posee un rico patrimonio arquitectónico compuesto por el Castillo de los Adelantados, iglesia de Nuestra Señora del Acorro, la iglesia de San Martín, cariñosamente conocida como la ermita del pueblo, y la Casa de Los Tiros, declarada Bien de Interés Cultural en 1992. Celebra sus fiestas patronales el 8 de septiembre y el segundo domingo de noviembre tiene lugar la feria del producto más afamado de la localidad, la morcilla.



Se abandona la localidad entre tierras de cultivo, dejando atrás el camino que da acceso a Quintanilla Vivar, situada a menos de 1 km del Camino Natural. Poco después se ha de superar la autovía A-73, utilizando para ello un paso subterráneo. De esta manera, se retoma el antiguo trazado ferroviario, cruzando de nuevo el río Ubierna por el correspondiente puente. Sin más dilación se alcanza el punto kilométrico 22, superando, con las debidas precauciones, la carretera BU-V-6279 que conduce a Sotragero.

Continúa la aventura, entre terrenos de cultivos cerealistas, dejando atrás las poblaciones de Villarmero y Quintanadueñas, ambas a la derecha del recorrido, y la antigua estación de Villarmero, dotada con un área de descanso. En este punto es posible cruzar la autovía de circunvalación BU-30 por puente elevado para, poco después, llegar al polígono industrial de Villalonquéjar, donde el trazado se bifurca en dos adaptándose a cicloturistas y senderistas en todo momento.

Finalizado el tramo industrial se continúa por un carril bici que llevará al senderista y al cicloturista a la ciudad de Burgos. Una vez que ambos dejan atrás las primeras viviendas, los trazados se vuelven a separar, continuando de frente por el carril bici los cicloturistas y girando a la izquierda los senderistas.

Su inmenso patrimonio arquitectónico y cultural hacen de Burgos visita y parada obligada en este recorrido. De este patrimonio destaca, sin duda, su mundialmente conocida catedral, declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 1984 y, mucho antes, a finales del siglo XIX, Monumento Nacional. Burgos también es lugar de paso y disfrute de otras importantes rutas nacionales e internacionales. El Camino de Santiago, concretamente el Camino Francés, que regala a la ciudad el paso de los peregrinos. El Camino del Cid es otro ejemplo; comienza con el destierro de Rodrigo Díaz (el Cid), natural de la cercana localidad de Vivar del Cid. El Camino de San Olav, que comienza en la ciudad de Burgos y finaliza en la original ermita de San Olav, inaugurada en 2011 en el Valle de los Lobos ubicado en la localidad de Covarrubias.

Además de ciudad universitaria, la riqueza culinaria burgalesa ejerce una titánica atracción sobre la inmensa mayoría de visitantes. Éstos no podrán irse sin probar algunas de sus delicias como el lechazo asado o su riquísima morcilla, ambos con Indicación Geográfica Protegida (I. G. P.) por su calidad y tradición; todo ello regado con sus afamados caldos de Ribera del Duero (D. O. P.) y Arlanza (D. O. P.).

Con las pilas bien cargadas, el viajero avanza por la ciudad burgalesa donde poco antes de la antigua estación de ferrocarril de Burgos los itinerarios ciclista y senderista vuelven a confluir. El viajero sólo deberá dejarse guiar a través de la urbe por las placas situadas en el alumbrado público para encontrar el camino a la mencionada antigua estación de ferrocarril de Burgos, punto final de esta impresionante etapa.



El Cid Campeador en Vivar del Cid

## BURGOS

Esta ciudad castellano leonesa y capital de la provincia homónima, está considerada la cuna del ser humano en Europa por los restos fósiles encontrados pertenecientes a cinco especies diferentes de homínidos. El yacimiento del cerro del Castillo y el cercano yacimiento de Atapuerca, declarado Patrimonio de la Humanidad en el año 2000, constatan, igualmente, la presencia del hombre en esta tierra desde la prehistoria.

Fue capital del reino de Castilla bajo el reinado de Fernando I y, por unos meses, capital de España en el año 1399. Debido a su ubicación geográfica siempre ha tenido gran interés desde el punto de vista comercial, presentando en la actualidad un importante tejido industrial, siendo uno de los pilares de su economía. Innumerable es su patrimonio arquitectónico, que dota a la ciudad de un gran interés turístico cuyo sector es también de vital importancia para su economía. Encabezando este patrimonio esta, sin lugar a dudas, la catedral de Santa María, declarada Patrimonio de la Humanidad desde 1984, y una interminable lista de monumentos, como la Cartuja de Miraflores, el Monasterio de las Huelgas, el arco de Santa María o el monumento al Cid Campeador.

Burgos es, además, una ciudad moderna, con una importante universidad y una enorme y variada red de transportes, siendo también lugar de paso de rutas nacionales e internacionales como el Camino de Santiago y el Camino del Cid. Todo esto hace de ella un lugar ideal para vivir y visitar, disfrutando de su enorme oferta gastronómica y sus fiestas patronales el 29 de junio en honor a San Pedro y San Pablo.



Camino Natural en la catedral de Burgos

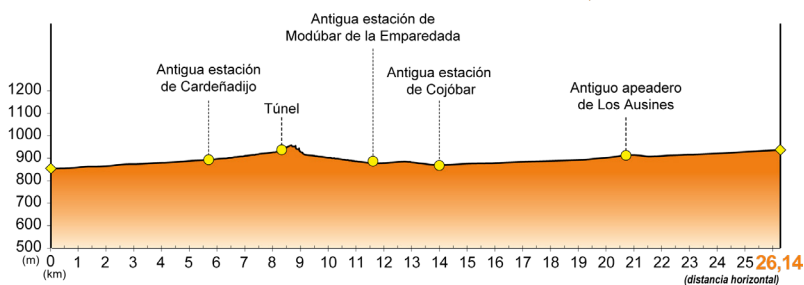
ETAPA  BURGOS → REVILLA DEL CAMPO

## MIDE

Severidad del medio natural	1 	Desnivel subida	221 m 
Orientación en el itinerario	1 	Desnivel bajada	139 m 
Dificultad en el desplazamiento	1 	Longitud ruta (distancia real)	26,14 km 
Cantidad de esfuerzo necesario	3 	Horario	5 h 25 min 

◆ población ● punto de interés

Burgos  Revilla del Campo



## EL VIAJE FERROVIARIO DEL SANTANDER – MEDITERRÁNEO SE VISTE DE GALA A SU PASO POR BURGOS

Esta parte del antiguo trazado ferroviario del Santander – Mediterráneo tiene como protagonista el paso por la capital burgalesa, donde confluyen otras grandes rutas, como el Camino de Santiago, el Camino del Cid o el Camino de San Olav, que permitirán compartir experiencias y anécdotas bajo el incomparable marco de la monumentalidad de la ciudad de Burgos.



Pequeño tramo con la vía férrea original



Antigua señalización ferroviaria en Camino Natural

Su inmenso patrimonio arquitectónico y cultural hacen de la ciudad de Burgos visita y parada obligada en este recorrido. De este patrimonio destaca, sin duda, su mundialmente conocida catedral, declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 1984 y, mucho antes, a finales del siglo XIX, Monumento Nacional. Burgos también es lugar de paso y disfrute de otras importantes rutas nacionales e internacionales. El Camino de Santiago, concretamente el Camino Francés, atraviesa la ciudad permitiendo a los peregrinos disfrutar de su riqueza histórica. El Camino del Cid sigue los pasos del destierro de Rodrigo Díaz, natural de la cercana localidad de Vivar del Cid. Por su parte, el Camino de San Olav, que comienza en la ciudad de Burgos y finaliza en la original ermita de San Olav, inaugurada en 2011 en el Valle de los Lobos ubicado en la localidad de Covarrubias.

Además de ciudad cultural y universitaria, la riqueza culinaria burgalesa ejerce una titánica atracción sobre la inmensa mayoría de visitantes. Éstos no podrán irse sin probar algunas de sus delicias como el lechazo asado o su riquísima morcilla, ambos con Indicación Geográfica Protegida (I.G.P.) por su calidad y tradición. Todo ello regado con sus afamados caldos de Ribera del Duero (D.O.P.) y Arlanza (D.O.P.).

Con el estómago lleno y las pilas bien cargadas, se comienza la andadura en la antigua estación de ferrocarril de Burgos. Sólo deberemos dejarnos guiar a través de la ciudad por las placas situadas en el alumbrado público para encontrar el camino que nos llevará fuera de la capital burgalesa, que quedará grabada en la retina para siempre.

En este tramo cercano a la ciudad se suceden las áreas de descanso (Los Pisones, Rompizales, etc...) que ofrecen reposo y sosiego a jóvenes y mayores, siendo muchas las vecinas y los vecinos burgaleses que, debido a su frecuente uso, nos acompañaran en su caminar haciendo del trazado toda una ruta biosaludable.

El camino, flanqueado por cultivos, avanza en paralelo al río Cardeñadijo con su modesto caudal y su pequeño bosque de galería adornando el paisaje. Para no olvidar la vocación ferroviaria de este viaje, en algunos cruces de caminos se han conservado pequeños tramos de rail embutidos en el camino, que en ningún caso revierten dificultad alguna o peligro, pero si nos hacen retroceder en el tiempo imaginando el traqueteo del tren.

Poco después de superar un nuevo hito kilométrico, el antiguo apeadero de Cardeñadijo nos presenta el pueblo que le da nombre, sobre el que se erige, dominando el paisaje, la iglesia de San Martín Obispo. Debido a su cercanía con la capital la oferta gastronómica se compone de similares manjares que harán las delicias de cualquiera.

Tras superar esta bella y tranquila localidad se avanza con ligera pendiente ascendente, comprobando como el monte mediterráneo con su amplio cortejo de plantas aromáticas se va abriendo paso poco a poco entre los cultivos cerealistas de secano.



Iglesia del barrio de Sopeña (Los Ausines)



Antiguo apeadero de Los Ausines

Sin más preámbulos se alcanza el túnel de Modúbar de la Emparedada. Esta antigua infraestructura ferroviaria que cuenta con 590 m de longitud en línea recta permite ver la salida desde la boca de entrada por lo que no posee iluminación artificial. En cualquier caso, es recomendable llevar una linterna, sobre todo si el recorrido se realiza con niños.

Después del túnel, el camino desciende ligeramente dirigiéndose hacia la localidad de Modúbar de la Emparedada, deleitándonos con espectaculares vistas. En días claros, se pueden divisar las estribaciones de la sierra de la Demanda. Además, la paz y tranquilidad que contagia el trazado aumentan con el pausado pastar de rebaños de ovejas sobre las laderas aprovechando los pastos de la zona.

Poco después de que el camino se adentre en Modúbar de la Emparedada encontraremos el antiguo apeadero de ferrocarril. Esta pequeña localidad ha estado habitada desde tiempos ancestrales, como demuestra el yacimiento neolítico del Altotero. Un lugar destacado es el Museo Modúbar de la Emparedada, conocido como MUMO. Este museo presenta un concepto innovador, ya que permite realizar la visita las 24 horas del día mediante un código de acceso. El museo pertenece al proyecto de cooperación Leader “MUSEOS VIVOS” impulsado por Grupos de Acción Local (GAL) de Castilla y León, con una gran oferta de museos temáticos, centros de interpretación y otros lugares de interés repartidos por toda la geografía castellano leonesa.

De vuelta al antiguo trazado ferroviario, y poco después de abandonar la población de Modúbar de la Emparedada, el itinerario gira hacia el sur y tras cruzar la carretera BU-V-8013 se alcanza la localidad burgalesa de Cojóbar, también perteneciente a Modúbar de la Emparedada, donde un panel interpretativo de Caminos Naturales nos proporciona la información necesaria para conocer la zona. La iglesia de San Cristóbal es un punto destacado de la localidad. Poco después, se alcanza el antiguo apeadero de Cojóbar. Tras superar un nuevo kilómetro en la etapa, un cruce de caminos invita a visitar la localidad de Olmosalbos, donde se encuentra el impresionante Torreón de los Gamarra.

Continuando por donde antaño viajaba el tren, el caminante llega a la localidad de Revillarruz, dominada por la iglesia de la Natividad de San Juan Bautista. El camino avanza en paralelo al río Ausines, cruzándolo por un puente que permite disfrutar de la vegetación de ribera.

La localidad de Los Ausines, con el barrio de Quintanilla, nos recibirá un poco más adelante. Poco después se encuentra el antiguo apeadero de Los Ausines, equipado con un Área de Descanso. Los Ausines está compuesta por tres barrios que el trazado va dejando a la izquierda, en primer lugar, el ya mencionado barrio de Quintanilla, con la iglesia de Santa Eulalia y el puente medieval sobre el río Ausines. El segundo es el barrio de San Juan y, poco después, el barrio de Sopeña.

El trazado avanza en paralelo a la carretera BU-P-8012 durante varios kilómetros. Tras superar un nuevo hito kilométrico se alcanza el Área de Descanso de Revilla del Campo, que cuenta con instalaciones deportivas y conserva elementos originales de la línea de ferrocarril. La localidad de Revilla del Campo, con un barrio a cada lado del itinerario, es el lugar perfecto para poner punto final a esta etapa entre Burgos y Revilla del Campo, junto al panel interpretativo de Caminos Naturales.

## REVILLA DEL CAMPO

Revilla del Campo es un pequeño municipio burgalés que comprende también la pedanía de Quintanlara, y que dista tan solo 22 km de la capital de la provincia. Situado en un altozano entre las vegas del río Lara y el río de Los Ausines, esta localidad ha estado poblada desde tiempos inmemoriales. Prueba de ello son las piezas de origen paleolítico encontradas en sus alrededores. Estos vestigios prerrománicos sugieren que los antepasados que llegaron hasta Atapuerca pasaron también por Revilla del Campo en su recorrido hacia las famosas cuevas.

El entorno de Revilla del Campo es un escenario natural lleno de contrastes, donde es posible encontrar zonas de laguna junto a escarpados montes burgaleses. El núcleo urbano se encuentra conformado por dos barrios: Santa María, el más grande, y Santa Eugenia, de menor tamaño. Por su entorno discurren los cauces fluviales de varios arroyos, así como el río de Los Ausines, esencial para el desarrollo social de esta zona de la provincia de Burgos, donde buena parte de sus municipios nacieron al abrigo de su caudal.

Entre los elementos patrimoniales de Revilla del Campo destaca el puente de piedra sobre el río de Los Ausines, así como los diferentes castros de origen prerromano que han sido hallados en las inmediaciones de la localidad. Con respecto a su arquitectura religiosa, sobresale principalmente la iglesia de la Natividad, un templo construido entre los siglos XV y XVIII en el que conviven tres estilos artísticos: gótico, renacentista y barroco, como resultado de la dilatación de su construcción. Llama especialmente la atención su imponente campanario que es visible a kilómetros del municipio y permite identificarlo de manera inequívoca. Asimismo, en Revilla del Campo destacan también otras construcciones religiosas por su importante valor histórico como, por ejemplo, la ermita prerrománica de San Roque y la ermita de San Juan.

El calendario de Revilla del Campo está marcado por sus fiestas patronales. El 16 de julio se celebra en honor a Nuestra Señora del Carmen, mientras que el 8 de septiembre tiene lugar la romería de la Natividad de Nuestra Señora. También es festejado en todo el municipio el día de San Isidro Labrador, que tiene lugar el 15 de mayo. Asimismo, para los vecinos de la pedanía de Quintanalara tiene especial trascendencia el día de San Pantaleón, que se celebra el 27 de julio.



Señalización ferroviaria original en Revilla del Campo

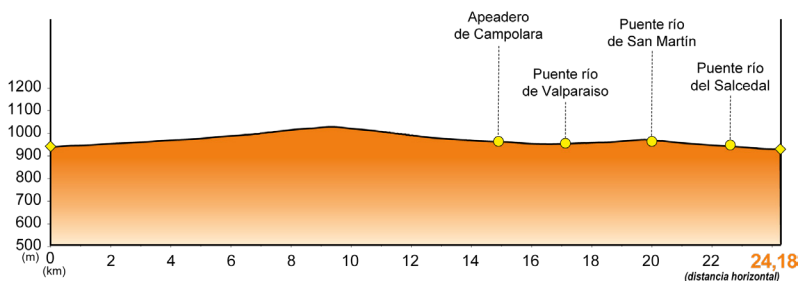
# ETAPA ✂ REVILLA DEL CAMPO → CASCAJARES DE LA SIERRA

## MIDE

Severidad del medio natural	1		Desnivel subida	132 m	
Orientación en el itinerario	1		Desnivel bajada	141 m	
Dificultad en el desplazamiento	1		Longitud ruta (distancia real)	24,18 km	
Cantidad de esfuerzo necesario	3		Horario	5 h	

◆ población ● punto de interés

Revilla del Campo → Cascajares de la Sierra



## PEÑALARA, TESTIGO SILENCIOSO DEL VIAJAR DEL FERROCARRIL SANTANDER-MEDITERRÁNEO

En la pintoresca localidad de Revilla del Campo, situada a pocos kilómetros al sur de la capital burgalesa, comienza este tramo del Camino Natural cargado de historia y prehistoria. Aquí se han encontrado numerosos restos de dinosaurios y, según el Cantar de Mio Cid, esta ruta fue testigo del paso en su destierro de Rodrigo Díaz de Vivar, El Cid Campeador.





Panorámica de Torrelara

Esta etapa, de poco más de 24 kilómetros, comienza en la localidad de Revilla del Campo, junto al panel interpretativo de Caminos Naturales, situado entre los dos barrios que conforman la localidad.

Después de abandonar la población, el Camino Natural avanza en paralelo a la carretera BU-P-8012, atravesando un paisaje dominado por montes de encinas (*Quercus ilex*) y vegetación de ribera, donde los álamos blancos y chopos (*Populus* sp.), crecen gracias a la humedad proporcionada por el río Lara.



Iglesia de Lara de los Infantes



Se alcanza la localidad de Quintanalara, cruzando primero con muchas precauciones la carretera que da acceso a la misma. En la entrada de la población, se rinde homenaje al ferrocarril Santander-Mediterráneo con varios elementos de este trazado ferroviario. Aquí se puede encontrar un pequeño trozo de vía férrea con todos sus elementos y una señalización a la que se le ha añadido una placa conmemorativa que detalla los datos principales del ferrocarril. Pero no es el único punto de interés de esta villa, donde también destaca su iglesia parroquial y sobretodo su biblioteca de intercambio El Potro, ubicada en una antigua taína rehabilitada que cuenta con más de 16.000 libros.

Un nuevo cruce de carreteras indica la posibilidad de visitar la encantadora localidad de Torrelara, una pequeña población burgalesa situada a 1029 metros sobre el nivel del mar. Allí se alza la iglesia de San Millán, que durante la Edad Media, cumplió funciones de vigilancia, debido a su estratégica ubicación. Desde hace varios kilómetros, el trazado del Camino Natural comparte localidades con el Camino del Cid (GR-160), recreando el legendario viaje de Rodrigo Díaz de Vivar, tal como se narra en el *Cantar de Mio Cid*.

Los quejigos y melojos hacen acto de presencia al mismo tiempo que se divisa por primera vez Peñalara, hito orográfico de mayor importancia en la etapa. Continuando el recorrido, se deja a la derecha la pequeña localidad de Paules de Lara, donde se han encontrado restos fósiles pertenecientes al fémur de un dinosaurio. A la izquierda de Peñalara, los restos del Castillo de Lara emergen majestuosos. Construido en el siglo X y reformado en el siglo XIV, este castillo jugó un papel fundamental para las tropas cristianas y, en su época de mayor esplendor, contaba con seis torres defensivas y la imponente torre del homenaje, a la que pertenecen la mayoría de los pocos restos que hoy se conservan.



Antigua Estación de Campolara

Al cruzar con mucha precaución la carretera que da acceso a Aceña de Lara, pequeña pedanía cuyo nombre procede del árabe y significa *la noria*, el camino sigue revelando sus tesoros. Dos kilómetros después, se divisa la iglesia de la Natividad de Nuestra Señora localizada en Lara de los Infantes, un municipio clave en la defensa de estos territorios a lo largo de la historia. Poco antes de cruzar la carretera que da acceso a Campolara, se llega al antiguo Apeadero de Campolara. Los edificios son fieles testigos del abandono y el paso del tiempo, añadiendo un aire nostálgico a la ruta. Tras esta sucesión de localidades el Camino Natural prosigue su recorrido entre tierras de labor.



Sabinares de Arlanza desde el Camino Natural

Tras alcanzar un nuevo hito kilométrico, el camino cruza el puente sobre el río Valparaiso, rodeado de un frondoso bosque de álamos blancos (*Populus alba*). Este punto es la antesala de la localidad de Villaespasa, donde la imponente iglesia de Santa Eulalia domina el paisaje. Dos kilómetros más adelante, se afronta la parte final de esta etapa, comenzando una suave bajada que al echar la vista atrás ofrece la última panorámica de la omnipresente Peñalara.

El recorrido continúa cruzando el río de San Martín por el puente al efecto, torciendo el trazado dirección sur, comenzando a aparecer ejemplares de sabina (*Juniperus thurifera*) según se acerca el itinerario al espacio natural protegido de los Sabinares de Arlanza (LIC y ZEPA), ubicado junto al final del recorrido.

Inmediatamente después del cruce de la carretera que conduce a la localidad de Cascajares de la Sierra se cruza el puente sobre el río del Salcedal. Este pequeño pueblo burgalés no solo destaca por su patrimonio arquitectónico, cuyo máximo exponente es la iglesia de la Natividad de Nuestra Señora, sino también por su entorno natural, estando frente a la Sierra del Gayubar. En la zona no es difícil encontrar buitres leonados (*Gyps fulvus*) sobrevolando alrededor de sus riscos.

En los últimos compases del trayecto, un denso melojar (*Quercus pyrenaica*) nos acompañará a la izquierda del trazado. El viaje concluye en el antiguo Apeadero de Cascajares-Hortigüela, equipado con un panel interpretativo y Área de descanso, ofreciendo un final perfecto para esta etapa cargada de historia y belleza natural.





Detalle frutos de sabina (*Juniperus thurifera*)

## SIGUIENDO LOS PASOS DE EL DESTIERRO

Múltiples son los puntos de encuentro entre el Camino Natural Santander-Mediterráneo y el Camino del Cid. Esta ruta revive la realizada por Rodrigo Díaz de Vivar, según lo narrado en la obra anónima de finales del siglo XII o principios del XIII, el *Cantar de Mio Cid*. Por diversos acontecimientos bélicos, el Cid Campeador fue castigado con el destierro, debiendo dejar atrás a su familia y su lugar de origen, abandonando el reino en el corto plazo de 30 días. El recorrido atiende a lo narrado en la obra literaria, si bien existen zonas descritas con poca precisión por lo que los itinerarios han sido adaptados dependiendo del medio de locomoción en que se realicen.



Antiguo Apartadero de Cascajares - Hortigüela

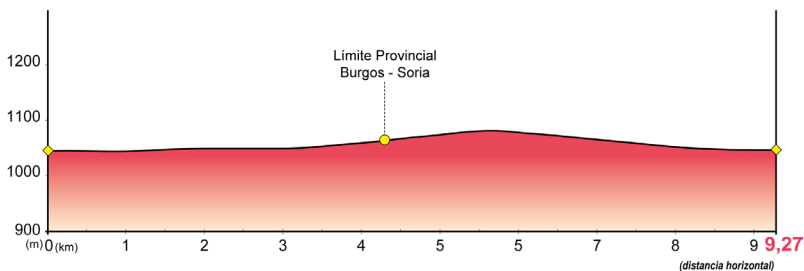
# ETAPA HONTORIA DEL PINAR → SAN LEONARDO DE YAGÜE

## MIDE

Severidad del medio natural	1 	Desnivel subida	38 m 
Orientación en el itinerario	1 	Desnivel bajada	36 m 
Dificultad en el desplazamiento	1 	Longitud ruta (distancia real)	9,27 km 
Cantidad de esfuerzo necesario	2 	Horario	2 h 5 min 

 población  punto de interés

Hontoria del Pinar  San Leonardo de Yagüe



## EN EL PASADO EL TREN AVANZABA ENTRE LAS PROVINCIAS DE BURGOS Y SORIA ADENTRÁNDOSE EN EXTENSOS BOSQUES DE PINO SILVESTRE

Este pequeño tramo comienza en la localidad de Hontoria del Pinar, bañada por las aguas de río Lobos y muy próximo a su Parque Natural que aguas abajo dará lugar a espectaculares cañones y cortados en los que habita el impresionante buitre leonado (*Gyps fulvus*). Desde esta localidad, en la provincia de Burgos, se avanza siguiendo fielmente el antiguo trazado ferroviario hasta llegar a San Leonardo de Yagüe, ya en la provincia de Soria, tras un agradable y cómodo viaje.



Antigua estación de Hontoria del Pinar



Ermita de San Juan en Hontoria del Pinar

En el núcleo urbano de la localidad burgalesa de Hontoria del Pinar tiene su inicio este corto tramo del Camino Natural Santander-Mediterráneo, que con sus poco más de nueve kilómetros de extensión une las provincias de Burgos y Soria.

Un área de descanso precede a uno de los accesos al Parque Natural del Cañón del río Lobos, un entorno privilegiado donde los buitres leonados (*Gyps fulvus*) sobrevuelan y anidan en los bellos cortados esculpidos con paciencia por las aguas del río.

De vuelta al antiguo trazado ferroviario se alcanzan los diferentes edificios de la estación de Hontoria del Pinar, todos ellos en perfecto estado de conservación (a excepción del almacén), ya que hoy en día funcionan como albergue turístico. Tras una nueva área de descanso, localizada junto al almacén de la estación, se avanza mientras es posible disfrutar de las primeras estribaciones del Parque Natural del Cañón del río Lobos. La vegetación de ribera de los ríos Mayuelo y Laprima decora esta parte del recorrido, en la que se supera el punto kilométrico 3, destacando diferentes ejemplares de álamos (*Populus* sp.) y sauces (*Salix* sp.).

El itinerario continúa en paralelo a la carretera N-234 al tiempo que el pinar de pino silvestre (*Pinus sylvestris*) empieza a cobrar protagonismo, destacando el color asalmonado de la parte superior de sus troncos que dota de una especial belleza al trazado. Tras completar un nuevo kilómetro se cruza la mencionada carretera y una antigua variante por dos puentes acondicionados para ello. Poco después la señalización típica de Caminos Naturales indica el punto exacto en el que se encuentra el viajero: el límite provincial entre Burgos y Soria.

## HONTORIA DEL PINAR

Hontoria del Pinar se encuentra ubicado en pleno corazón de la sierra de la Demanda, a unos 80 km de la capital, Burgos. Los orígenes del asentamiento que dieron lugar a este pueblo se remontan al neolítico y a la Edad del Hierro, no obstante, la consolidación del municipio tal y como se conoce en la actualidad no llegaría hasta el siglo X, cuando estas tierras fueron repobladas tras de la expulsión de los musulmanes.

Destacan en este municipio elementos patrimoniales como el puente medieval sobre el río Lobos, de estilo románico construido sobre tres ojos para salvar el cauce y sobre el que pasaba la calzada romana que unía las ciudades romanas de Clunia y Uxama. También sobresalen edificios como la iglesia parroquial de la localidad.

En su entorno natural destaca el Cañón del río Lobos, un enclave de gran belleza y riqueza medioambiental y paisajística.

Con respecto a sus festividades, este municipio burgalés celebra del 14 al 17 sus fiestas en honor a Nuestra Señora de la Asunción y a San Roque.



Detalle de hoja de melojo (*Quercus pyrenaica*)

## SAN LEONARDO DE YAGÜE

Municipio castellanoleonés del noroeste de la provincia de Soria. Habitado desde tiempos prehistóricos, como atestiguan varios yacimientos localizados en diferentes cuevas del Cañón del Río Lobos. Asentamientos celtas construyeron diferentes castros en la zona y tras la época romana se estableció definitivamente el pueblo de San Leonardo, alrededor de un hospital de peregrinos. Municipio con un marcado carácter forestal, en el que aún en la actualidad basa buena parte de su economía. Dentro del patrimonio arquitectónico destaca el castillo abaluartado de Juan Manrique de Lara, construcción renacentista del siglo XVI, la iglesia de San Leonardo Abad y el Arco medieval de la Puerta de Aranda, único testigo de la muralla medieval que protegía la localidad en el pasado. Las fiestas de San Leonardo, patrón del municipio, se celebran el 6 de noviembre. El 22 de julio tienen lugar las fiestas de Santa María Magdalena. Y las once danzas de paloteo religioso-guerrero tienen lugar el 2 y 3 de febrero con motivo de las festividades de Las Candelas y San Blas.



Antigua estación de San Leonardo de Yagüe



Castillo Abaluartado de Juan Manrique de Lara

El antiguo trazado ferroviario describe una curva que avanza ahora en dirección sureste mientras aumenta la densidad del pinar. Tras el punto kilométrico 6 un bosque de melojos (*Quercus pyrenaica*) rompe la hegemonía del pino silvestre, especie muy extendida y de vital importancia en esta provincia de Soria, donde gran parte de su economía se ha basado en la madera de este pino de gran calidad utilizada principalmente en la construcción.

El itinerario deja a su derecha una pequeña zona industrial, que precede a las primeras viviendas de San Leonardo de Yagüe. El Camino continúa, siempre con el núcleo urbano a la derecha del trazado, para poco después de superar el punto kilométrico 9 alcanzar la antigua estación de San Leonardo de Yagüe, que pone punto final a este tramo del Camino Natural Santander-Mediterráneo uniendo así las localidades de Hontoria del Pinar y San Leonardo de Yagüe y con ello las provincias de Burgos y Soria.

## CAÑÓN DEL RÍO LOBOS

El Parque Natural del Cañón del río Lobos constituye un enclave natural que cuenta con cerca de 10000 ha repartidas entre las provincias de Burgos y Soria.

Se trata de un paraje espectacular esculpido en las rocas calizas del entorno por el paso de los años y las aguas del río Lobos, que serpentean a lo largo de todo este paisaje.

El parque supone un espacio de gran valor medioambiental donde es posible encontrar amplias colonias de buitres leonados. Es posible adentrarse en este privilegiado entorno gracias a las numerosas rutas senderistas que surcan este espacio y que permiten seguir los pasos del Lobos atravesando este paisaje de singular belleza. El puente de los Siete Ojos es uno de los principales accesos a este enclave natural que salva el cauce del río y junto a él ha sido habilitada un área recreativa.

Asimismo, sin salir del cañón del río Lobos es posible conocer la ermita de San Bartolomé, uno de los principales puntos de interés de este paraje natural. La ubicación privilegiada de este templo, rodeado de pozas repletas de nenúfares y libélulas, le otorgan una estampa idílica en medio de una agreste naturaleza. La ermita, construida en el siglo XII en estilo románico, congrega a los vecinos de la zona cada 24 de agosto en la celebración de su romería. Destacan también junto a la ermita las cuevas de San Bartolomé compuestas por dos cuevas (Mayor y Menor) próximas entre sí con diferentes grabados rupestres en su interior. Dentro de este espacio natural protegido (ENP) existen otras cuevas, conocidas como Cueva Conejas, La Galiana y Cueva Negra.





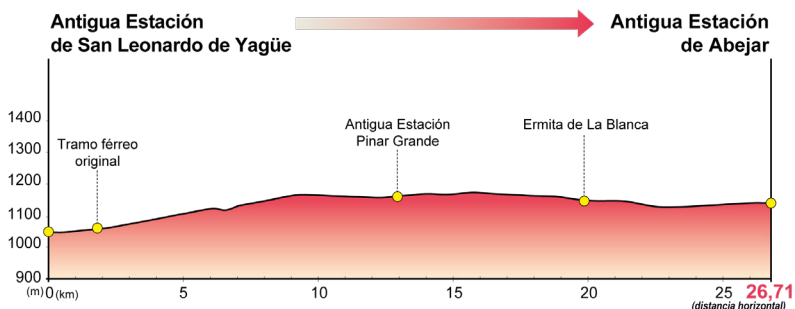
Puente Campanario sobre el río Lobos

# ETAPA SAN LEONARDO DE YAGÜE → ABEJAR

## MIDE

Severidad del medio natural	1 	Desnivel subida	157 m 
Orientación en el itinerario	1 	Desnivel bajada	65 m 
Dificultad en el desplazamiento	1 	Longitud ruta (distancia real)	26,71 km 
Cantidad de esfuerzo necesario	4 	Horario	6 h 40 min 

 población  punto de interés



## UN ESCENARIO DE PELÍCULA ESCONDIDO TRAS LAS VÍAS DEL FERROCARRIL

La antigua estación de San Leonardo de Yagüe es el punto de partida de este viaje que discurre por extensos bosques de pinar, entre los que destaca el Pinar Grande. En la década de los 60 del siglo pasado este inmejorable marco natural fue testigo del rodaje cinematográfico de varias escenas del Doctor Zhivago, inspirada por la semejanza de estos paisajes sorianos con las regiones rusas por las que se desarrollaba esta dramática historia.





Parque Natural del Cañón del Río Lobos

Esta etapa del Camino Natural Santander-Mediterráneo comienza en la antigua estación de San Leonardo de Yagüe, en el extremo oriental de la localidad, donde un área de descanso dotada de panel interpretativo ilustra al viajero de las bondades de este trazado.

Comenzando el viaje en el punto kilométrico o se abandona la localidad de San Leonardo de Yagüe, avanzando con la carretera N-234 a la derecha del trazado y el bosque de pinos a la izquierda. La piscina y otras instalaciones deportivas municipales y la cercana área recreativa Fuente de La Gitana, situadas tras la mencionada carretera, coinciden con el primer kilómetro de recorrido.

A continuación se alcanza un tramo de poco más de 150 m donde se ha conservado el trazado ferroviario original, avanzando por el camino acondicionado al efecto pegado a él. Esta particularidad ha sido motivada porque en este y otros lugares del trazado ferroviario se rodaron varias escenas de la galardonada película del Doctor Zhivago.

## ABEJAR

Se trata de una localidad soriana conocida en la zona como “La Puerta de Pinares”, ya que este municipio da paso al entorno natural de la sierra de Urbión, plagada de pinares, y a la cuenca del Duero. La localidad se encuentra en un entorno natural en el que existe una enorme variedad de paisajes: desde los picos montañosos de la sierra de Urbión hasta las amplias extensiones de pinares. Destaca también el atractivo del embalse de la Cuerda del Pozo, que cuenta con varias áreas recreativas.

Según la tradición, el núcleo urbano de Abejar nació de la fusión de tres asentamientos existentes en la zona. Entre los siglos XIV y XVI, la localidad se convertiría en señorío episcopal, lo que hará que el obispo incentive el paso de los peregrinos del Camino de Santiago procedentes de tierras aragonesas por el núcleo urbano Abejar. Esto motivaría la construcción del Hospital de San Sebastián destinado al hospedaje de los devotos de la ruta jacobea.

El paisaje continua dominado por el bosque de pino silvestre (*Pinus sylvestris*) encontrándose el viajero en una de las comarcas con mayor tradición forestal del país, sucediéndose los montes incluidos dentro del Catálogo de Montes de Utilidad Pública de Castilla y León. El trazado gira al norte, comenzando una suave subida gracias a los criterios de pendientes máximas de la antigua línea de ferrocarril. Se supera un paso canadiense y poco después el punto kilométrico 3.



Antigua estación de Navaleño

Continuando inmerso en el bosque, el viajero, tras dejar atrás el punto kilométrico 6, gira a la derecha y poco después a la izquierda, avanzando por una pista forestal. A la izquierda se deja la antigua estación de Navaleno, hoy reconvertida en alojamiento rural, donde entorno a ella se ha conservado el segundo tramo de vía férrea original, por ello el desvío anteriormente mencionado.

Se avanza en paralelo a la carretera SO-P-6002, para finalmente cruzarla tomando las debidas precauciones, continuando después nuevamente por el antiguo trazado ferroviario. Un nuevo paso canadiense, metros antes del punto kilométrico 8, indica al viajero su entrada en el Pinar Grande, Monte de Utilidad Pública Nº 172 que se extiende por unas 12.000 ha.

Puentes por encima del trazado y cruces de caminos se suceden al igual que los kilómetros, hasta llegar al punto kilométrico 13, donde se localiza un área de descanso poco después de la antigua estación de Pinar Grande. Su estado ruinoso actual contrasta con la importancia que tuvo en el pasado, siendo la estación localizada a mayor altitud de todo este trazado ferroviario.

Poco a poco se inicia el suave descenso con el pino silvestre como fiel compañero. Tras varios kilómetros, se alcanza el punto kilómetro 18 y después el paso canadiense que pone fin al Pinar Grande, donde el ganado vacuno se alimenta aprovechando los frescos pastos que aquí crecen.



Pinar de pino silvestre (*Pinus sylvestris*)



Ermita de La Blanca

Un kilómetro después un nuevo paso canadiense acerca al viajero a la ermita de La Blanca, que con sus grandes dimensiones se erige dominando el paisaje y donde cada tercer sábado de julio tiene lugar su conocida romería que congrega a los vecinos de los Pueblos de la Concordia.

Tras cruzar la carretera SO-P-5018, extremando las precauciones, se alcanza el punto kilométrico 20 y poco después el antiguo apeadero de Cabrejas del Pinar. En claro descenso y avanzando en paralelo a la carretera N-234, se cruza la carretera de acceso a Cabrejas del Pinar, dejando a la derecha su cementerio municipal. Metros antes del punto kilométrico 23 se cruza la carretera SO-P-5033, extremando las precauciones, por la que también se accede a la mencionada localidad soriana.

Cultivos de cereal tiñen de verde las primaveras de esta parte del trazado con los sabinars de la Sierra de Cabrejas culminando el paisaje. El entorno mantiene la misma tónica, únicamente modificado por algún pequeño rodal de pinar, para poco después de superar el punto kilométrico 26, divisar la antigua estación de Abejar que pone punto final a esta etapa del Camino Natural Santander-Mediterráneo entre San Leonardo de Yagüe y Abejar.

## FERROCARRIL SANTANDER - MEDITERRÁNEO

Línea de ferrocarril que pretendía unir Santander con los puertos del Mediterráneo de Sagunto y Valencia. Los primeros pasos de este proyecto se dieron con la construcción del tramo Astillero-Ontaneda, cuyas obras comenzaron en 1886 y fue inaugurado en 1902. Este tramo se encontraba englobado en el proyecto del Ferrocarril Santander-Burgos.

Al paralizarse el anterior proyecto, las diputaciones de Burgos, Santander, Soria, y Zaragoza impulsan el proyecto del Ferrocarril Santander-Mediterráneo, que consistía en la construcción del tramo Ontaneda-Calatayud, uniéndose en el norte con el tramo construido años atrás y en el sur con la línea Calatayud-Teruel-Sagunto-Valencia, que ya existía.

Tras multitud de acontecimientos se construyó en su totalidad el tramo Calatayud – Ciudad-Dosante (antiguo Ontaneda-Calatayud). El tramo Santelices – Boo (inicialmente Santelices – Santander), que hubiera dado por terminada la línea, quedó a falta de 35 km por construir. En este último tramo destaca el Túnel de La Engaña con 6.976 metros de longitud, que fue ejecutado en su totalidad, siendo en su época el túnel ferroviario de mayor longitud de España.

Finalmente, un total de 22 túneles construidos (de los 48 túneles proyectados), estaciones de 1ª, 2ª y 3ª clase, apeaderos, apartaderos, almacenes, casillas de PN y cientos de kilómetros de vía componían este trazado in-conexo. En 1959 se abandonan y liquidan las obras. Por varios subtramos el transporte de mercancías y viajeros se mantuvo activo, hasta que en 1984 se cierran los 434 km del tramo entre Ciudad-Dosante y Caminreal. En 1985 se clausura el Ferrocarril Santander-Mediterráneo y diez años después, en 1995 se acuerda en Consejo de Ministros la autorización para el levantamiento de las vías cerradas al tráfico, aunque hasta el año 2003 no se inicia en el Ferrocarril Santander-Mediterráneo.



Segundo tramo de vía férrea conservado

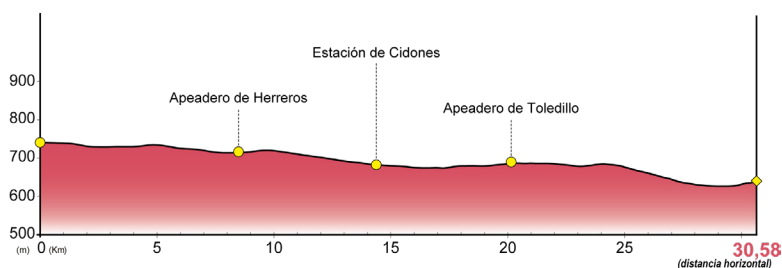
## ETAPA ABEJAR → SORIA

## MIDE

Severidad del medio natural	1		Desnivel subida	51 m	
Orientación en el itinerario	1		Desnivel bajada	150 m	
Dificultad en el desplazamiento	1		Longitud ruta (distancia real)	30,58 km	
Cantidad de esfuerzo necesario	4		Horario	7 h 35 min	

◆ población ● punto de interés

Estación de Abejar → Soria



## BELLAS DEHESAS RECIBÍAN AL FERROCARRIL SANTANDER-MEDITERRÁNEO ANTE SU LLEGADA A LA CAPITAL SORIANA

El antiguo ferrocarril se acercaba a Soria avanzando en paralelo a la Sierra de Cabrejas, dejando atrás cercanas poblaciones como Abejar, Herreros, Cidones, Ocenilla y Toledillo. La actividad ganadera de la zona se hace patente al transitar por la Dehesa Robledal y la Dehesa Golmayo. El Pico Frentes se erige como fiel vigía al finalizar el tramo, con la agradable compañía del río Golmayo, en la capital soriana.



Pico Frentes

Esta etapa del Camino Natural Santander-Mediterráneo comienza en la antigua estación de Abejar, de 3ª clase, donde se encuentra junto a la misma el punto kilométrico o (concretamente junto a la caseta de servicios). Tras la estación, en el muelle de mercancías, se sitúa el almacén con sus tres portones laterales y el área de descanso de Abejar.

El trazado recorre el primer kilómetro y alcanza un cruce de caminos en el cual, a la izquierda, permite al viajero llegar a la localidad de Abejar, custodiado siempre a la derecha por la Sierra de Cabrejas, incluida dentro de la Red Natura 2000 como Zona Especial de Conservación (ZEC) bajo la denominación de Sabinas Sierra de Cabrejas.

Poco más adelante se deja el campo de fútbol municipal y la ermita de Ntra. Sra. del Camino a la izquierda. Se cruza a continuación la carretera SO-910, extremando las precauciones.

El caminante continúa por el antiguo trazado del ferrocarril, alejándose de la localidad de Abejar. Metros después del punto kilométrico 4 el viajero supera el paso canadiense lo que le indica que se adentra en la Dehesa Robledal por lo que puede encontrarse con ganado suelto, vacuno principalmente. Como indica el nombre de esta dehesa la especie arbórea principal es el **roble** (*Quercus pyrenaica*) conocido también como melojo o rebollo. También aparece, aunque en menor medida, el **pino silvestre** (*Pinus sylvestris*) acompañado de un completo cortejo arbustivo y herbáceo aprovechado “a diente” por el ganado.



Abejas (*Apis mellifera*) libando



Antigua estación de Cidones

Con una ligera subida y avanzando entre una nueva masa de rebollos se alcanza el kilómetro 6 de este tramo. Poco antes de llegar al punto kilométrico 8, uno de los numerosos cruces de caminos que salpican el trazado indica la posibilidad de visitar la localidad de Herreros que queda a mano izquierda del recorrido.

Tras superar un nuevo cruce de caminos, el viajero se encuentra con el apartadero de Herreros.

El viajero continúa avanzando por el itinerario, custodiado en todo momento por la Sierra de Cabrejas, siempre a la derecha del trazado. El paisaje alterna pequeñas parcelas de cultivo de cereal de secano en las que aparecen rodales de monte arbustivo, con especies como la **zarzamora** (*Rubus ulmifolius*), la **jara pringosa** (*Cistus ladanifer*), y monte con dosel arbóreo, predominando el rebollo por encima del resto de especies, como el pino silvestre y el **fresno** (*Fraxinus angustifolia*), este último siempre localizado en zonas más húmedas.

Metros antes de llegar al punto kilométrico 12, un cruce de caminos indica la cercanía de la localidad de Villaverde del Monte, a la que se llega tomando el camino a la izquierda. El avance incesante del trazado conduce al viajero al punto kilométrico 14, donde poco después, un nuevo cruce de caminos permite acercarse al caminante a la población de Cidones. Sin respiro, se alcanza la estación de Cidones, de 3ª clase, localizada a la derecha del trazado.

El antiguo trazado del ferrocarril Santander-Mediterráneo llega a la localidad de Ocenilla, dejándola a la derecha del trazado. Se cruza la carretera SO-P-5030, extremando las precauciones, y se llega al área de descanso donde se puede reponer fuerzas a la vez que se disfruta de la cercana ermita de San Antonio.

Dejando atrás el pueblo, el trazado continúa en ligera subida, acercándose a la carretera N-234. En el punto kilométrico 18 se avanza escasos metros en paralelo a la mencionada carretera, para alejarse de nuevo de ella en un cómodo descenso. En poco más de un kilómetro, finalizada la bajada, un cruce de caminos indica que la localidad de Toledillo se encuentra a la izquierda del trazado.

Tras superar una explotación ganadera porcina y el punto kilométrico 21 se localiza el modesto apeadero de Toledillo, donde el área de descanso permite disfrutar de bellas panorámicas de sierras como las de Urbión, Cebollera y Carcaña.

Superado el punto kilométrico 22, el cruce de caminos indica al viajero la posibilidad de visitar la localidad de Fuentetoba. En los 1,7 km que separan el Camino Natural del pueblo de Fuentetoba se rodea el Pico Frentes. En Fuentetoba destaca la ermita de Ntra. Sra. de Valvanera y el manantial de la Toba, maravilloso paraje donde sus aguas dan origen al río Golmayo.





Viajeros en el Camino Natural Santander-Mediterráneo

De vuelta al trazado, el viajero se aleja lentamente del Pico Frentes, superando un paso canadiense y varios cruces de caminos, para adentrarse en la Dehesa de Golmayo, donde el ganado vacuno y el rebollo (*Quercus pyrenaica*) son los auténticos protagonistas. Dejando atrás la dehesa por un nuevo paso canadiense se alcanza el desvío que se dirige hacia a la localidad que la da nombre, Golmayo.

Tras pasar bajo la carretera N-122 el trazado se sitúa paralelo al cauce del río Golmayo, pudiendo disfrutar de su característica vegetación de ribera. A la derecha del itinerario aparecen pequeñas masas de encina (*Quercus ilex*) que pueblan el paraje conocido como Royal de Arriba.

Sin más preámbulos, el viajero supera, por un puente, la carretera de circunvalación SO-20 y poco después finaliza esta etapa del Camino Natural Santander-Mediterráneo, en el área de descanso de Soria con el característico panel interpretativo. Por último, destaca el paso por la capital soriana del Camino Natural Senda del Duero, que invita al caminante a continuar viajando por tierras castellanas.

## SORIA

Capital amada por numerosos escritores, sobresaliendo de entre todos ellos la figura de Antonio Machado. Los primeros vestigios de pobladores aparecen en el cercano monte de Valonsadero, con el conjunto de pinturas rupestres del Abrigo de Las Cobatillas. El mayor esplendor de la ciudad se produce en la Edad Media con el Honrado Concejo de la Mesta, ya que su economía giraba entorno a la actividad ganadera. Multitud de monumentos se distribuyen por su casco urbano, bañado por las aguas del río Duero, reflejándose en ellas la espectacular ermita de San Saturio. La rica gastronomía y diferentes festividades declaradas de Interés Turístico Regional completan la oferta de una ciudad que despierta todos los sentidos.



Ermita de San Saturio en Soria

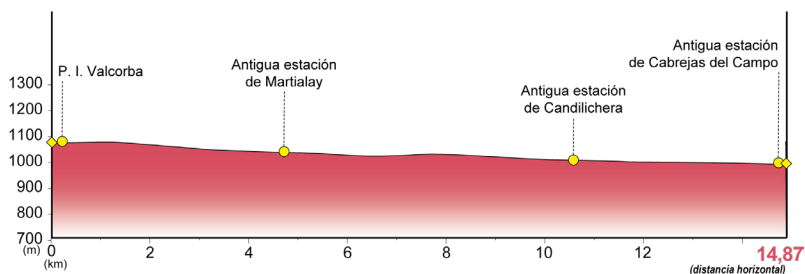
## ETAPA ✂ SORIA → CABREJAS DEL CAMPO

## MIDE

Severidad del medio natural	1	⚠	Desnivel subida	22 m	⬆
Orientación en el itinerario	1	📍	Desnivel bajada	105 m	⬆
Dificultad en el desplazamiento	1	👉	Longitud ruta (distancia real)	14,87 km	➡
Cantidad de esfuerzo necesario	3	👤	Horario	3 h	🕒

◆ población ● punto de interés

Soria (Valcorba) → Cabrejas del Campo



## SORIA, EL RÍO DUERO Y LOS CAMPOS DE GÓMARA, INSPIRACIÓN DE BÉCQUER Y MACHADO

El recuerdo del paso del tren por Soria sigue vivo en la memoria de sus habitantes, en parte gracias al icónico puente de hierro que cruza el río Duero. El ferrocarril se despidió de la capital soriana, que ha sido residencia de las musas para grupos de pop-rock de los años 80 y grandes escritores. Al igual que el tren, se adentraron en los campos de Gómara, dejando una huella imborrable en la cultura de la región.



**¡AVISO IMPORTANTE!: ESTA ETAPA SE ENCUENTRA ACTUALMENTE INCOMPLETA. PRÓXIMAMENTE PODRÁ RECORRERSE EN SU TOTALIDAD DESDE SORIA HASTA CABREJAS DEL CAMPO, PUDIENDO DISFRUTAR EN PLENITUD DE ESTE BELLO ENTORNO**

Tras la estación de Soria, el antiguo ferrocarril seguía su camino cerca de lo que hoy es el Complejo Deportivo de Los Pajaritos. Pasaba frente a la ermita de San Saturio y cruzaba el río Duero por el imponente puente metálico. Desde allí, ascendía paralelo a la carretera N-234 por el valle que forman el Monte de las Ánimas y la Sierra de Santa Ana, hasta llegar al actual Polígono Industrial de Valcorba.

Actualmente la etapa comienza al finalizar el término municipal de Soria y el mencionado polígono, siguiendo fielmente el antiguo trazado del ferrocarril con su suave pendiente característica. A cierta distancia, a la izquierda del recorrido se encuentra la pequeña población de Ontalvilla de Valcorba, perteneciente al municipio de Alconaba, en la que destaca la iglesia de la Santa Cruz.

Poco después de superar el hito kilométrico cuatro se alcanza la localidad de Martialay, donde se puede visitar la iglesia de San Justo y Pastor y el antiguo lavadero. Más tarde se alcanza su antigua estación con categoría de apeadero dotada de un área de descanso con todo lo necesario para tomarse un respiro. El panel interpretativo allí ubicado permite conocer en detalle los hitos más destacados de esta ruta, pero además del ya mencionado panel se encuentra otro de menor tamaño donde se analiza pormenorizadamente este recorrido desde el punto de vista ciclista, ofreciendo información de gran interés que permite realizar una correcta planificación del viaje y su máximo disfrute.



Panorámica del Camino Natural Santander-Mediterráneo



Panel de Caminos Naturales en Cañada Real Soriana Oriental

Continuando por el itinerario, dominado por tierras de cultivo de cereal de secano, se deja a ambos lados del camino pequeñas localidades. A la izquierda se divisa Duáñez y a la derecha Cubo de Hogueras, con sus respectivas iglesias de la Santa Cruz y de la Presentación. Tras superar estas localidades, el antiguo trazado ferroviario cruza la Cañada Real Soriana Oriental, vía pecuaria de 75 metros de ancho, esencial para la trashumancia de grandes rebaños de ovejas. Esta ruta, gestionada por el *Consejo de la Mesta* desde su creación en 1273 por Alfonso X *El Sabio*, fue durante siglos un importante motor económico del país. Sobre esto hay que recordar que el tramo de esta vía pecuaria que cruza la Comunidad de Madrid actualmente está acondicionado como el Camino Natural de la Cañada Real Soriana Oriental.

A la derecha del trazado se divisa la población de Carazuelo con su pequeña iglesia construida en 1962 dominando el paisaje, alzándose sobre un pequeño promontorio.

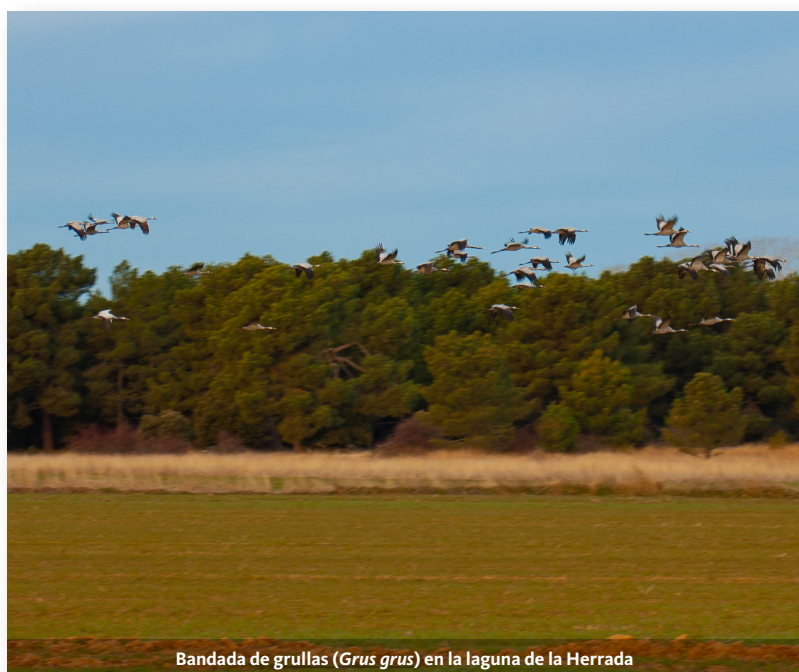
Poco después de superar el décimo kilómetro de recorrido se llega al antiguo apeadero de Candilichera, actualmente en ruinas. A la izquierda del trazado se ubica la localidad de Candilichera, con su iglesia de Ntra. Sra. de La Asunción como máximo exponente arquitectónico.

El itinerario se adentra en los Campos de Gómara donde destacan entre las tierras de cultivo pequeñas lagunas como la laguna Honda, la laguna de la Herrada, la laguna Herrera y muchas otras que forman el conocido como Complejo Lagunar del Campo de Gómara. Este enclave es un paraíso para los amantes de la naturaleza, con una gran biodiversidad, especialmente de avifauna. Estas lagunas son un importante punto de descanso para las aves migratorias, y es común ver enormes bandadas de grullas (*Grus grus*) en sus grandes viajes.



Laguna Honda

Continuando con el viaje ferroviario se alcanza el Área de descanso de Cabrejas del Campo, un lugar perfecto para tomar un respiro. A poca distancia se encuentra la población del mismo nombre, donde se puede visitar su impresionante iglesia gótica de San Juan Bautista. Justo después, aparece el antiguo apeadero de tren, que marca el punto final de esta etapa del Camino Natural Santander-Mediterráneo que va desde Soria (Valcorba) hasta Cabrejas del Campo.

Bandada de grullas (*Grus grus*) en la laguna de la Herrada

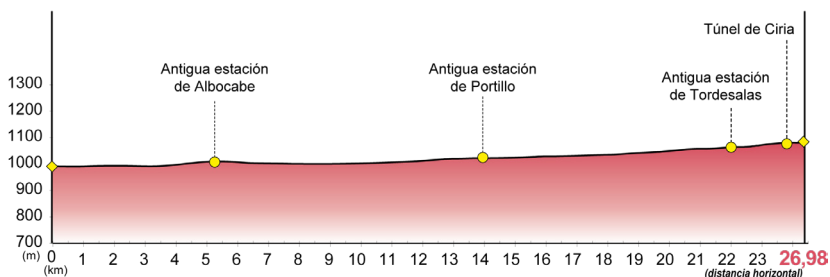
## ETAPA CABREJAS DEL CAMPO → CIRIA

## MIDE

Severidad del medio natural	1	⚠	Desnivel subida	170 m	▲
Orientación en el itinerario	1	📍	Desnivel bajada	100 m	▼
Dificultad en el desplazamiento	1	🔪	Longitud ruta (distancia real)	26,98 km	🏃
Cantidad de esfuerzo necesario	1	👤	Horario	6 h 15 min	🕒

◆ población    ● punto de interés

Cabrejas del Campo → Ciria



## POR LOS CAMPOS DE GÓMARA, TESTIGOS IMPASIBLES DE LA HISTORIA

El antiguo ferrocarril que pretendía unir Santander con los puertos del Mediterráneo de Sagunto y Valencia se adentraba en los campos de Gómara, un espacio salpicado de pequeños humedales que dotan a este entorno de una gran biodiversidad. Tierras que vieron crecer a numerosos personajes ilustres, como el medallista olímpico Abel Antón. El viajero, protegido por las sierras de Aleza y del Costanazo, alcanza Ciria a los pies de la sierra de la Bigornia, terminando de recorrer esta espectacular provincia.



Esta etapa del Camino Natural Santander-Mediterráneo comienza muy cerca del núcleo urbano de Cabrejas del Campo, iniciando esta aventura con la antigua estación ferroviaria como elemento destacado.

El viajero se sumerge en los Campos de Gómara donde le aguardan algunas sorpresas entre las tierras de cultivo, como la laguna Honda, la laguna de la Herrada, la laguna Herrera y muchas otras que forman el conocido como Complejo Lagunar del Campo de Gómara. Un enclave donde disfrutar de gran diversidad de fauna, fundamentalmente aves, que incluso utilizan estas lagunas como parada en sus grandes viajes migratorios, pudiendo divisar enormes bandadas de grullas (*Grus grus*).

El viaje prosigue divisoando a la izquierda la monumental población de Almenar de Soria, donde sobresalen su castillo y la ermita de la Virgen de la Llana. A la derecha del trazado, sobre una loma, se alza la ermita de San Cristóbal, perteneciente a la cercana localidad de Aliud. Sin más dilación, se alcanzan los grandes silos de almacenamiento de cereal situados junto a la antigua estación de Gómara – Almenar – Albocabe, una infraestructura que en el pasado ostentó de gran importancia debido al transporte de esta materia prima.

Poco después, el usuario llega a la pasarela de madera que supera el arroyo de la Vega. Desde este punto se alza dominante en el paisaje la sierra de Aleza que ejerce un notable contraste con los cultivos de cereal. Lentamente se gira a la izquierda con los ángulos de giro típicos de un trazado ferroviario, acercándose a la población de Portillo de Soria, donde el viajero es recibido por la bella ermita de la Virgen de Silos. La antigua estación de Portillo de Soria se encuentra poco después.



Atardecer en el Camino Natural

En continua pero ligera ascensión, se avanza divisando a la derecha del trazado la sierra del Costanazo junto a pequeñas poblaciones como Torrubia de Soria o Tordesalas, donde el camino se acerca hasta la antigua estación de la población y a un área de descanso completamente dotada para recuperar fuerzas que permite al viajero disfrutar de la sierra del Costanazo y de la bella población encaramada a ella, Sauquillo de Alcázar.

El monte mediterráneo va ganando terreno a los cultivos a medida que se avanza hacia la sierra de Bigornia, apareciendo formaciones de encina (*Quercus ilex*) y quejigo (*Quercus faginea*). Se aprovecha entonces un antiguo puente reconstruido según el modelo ferroviario original para superar la carretera N-234. Cabe destacar que esta infraestructura cuenta con firme revestido en madera para permitir el paso de senderistas y cicloturistas. A partir de aquí la etapa avanza en ligero descenso y, tras vislumbrar a la derecha del trazado la ermita de Ntra. Sra. de la Serna, comienzan a aparecer formaciones vegetales en las que la sabina albar (*Juniperus thurifera*) es la protagonista.

Poco después se divisa el castillo de Ciria, pero antes de llegar a la localidad es necesario atravesar el túnel de Ciria. Con unos 245 metros de longitud, cuenta con iluminación artificial aunque, al ser un túnel en curva y no estar acondicionada la anchura del firme en su totalidad, se recomienda llevar una linterna por seguridad.

A la salida del túnel, Ciria se alza con todo su esplendor sobre la loma en la que se asienta con la iglesia de Santa María la Mayor sobresaliendo del caserío. El panel interpretativo de la localidad soriana pone el punto final al Camino Natural del Santander-Mediterráneo en su etapa desde Cabrejas del Campo a Ciria.





Panel interpretativo y panorámica de Ciria

## CIRIA

Municipio soriano enclavado estratégicamente en el cañón del río Manubles, pudiendo estar relacionado con el origen de su nombre. Esta ubicación ha sido de vital importancia desde tiempos ancestrales, siendo en la época medieval lugar de conflictos fronterizos entre castellanos y aragoneses.

Del patrimonio arquitectónico cabe destacar la iglesia parroquial de Santa María la Mayor y las ermitas de la Virgen de la Serna y de la Virgen del Espino. Pero sin duda el monumento más importante de Ciria es su fortaleza medieval de origen árabe, construida en mampostería ajustándose perfectamente al terreno sobre el que se asienta.

La riqueza natural del entorno se compone de sabinas de sabina albar (*Juniperus thurifera*) y de masas de quercineas. Lugares que, combinados con las tierras de cultivo de cereal, ofrecen a la fauna todo un ecosistema donde vivir, pudiendo observarse liebres, conejos, perdices, corzos y jabalís.

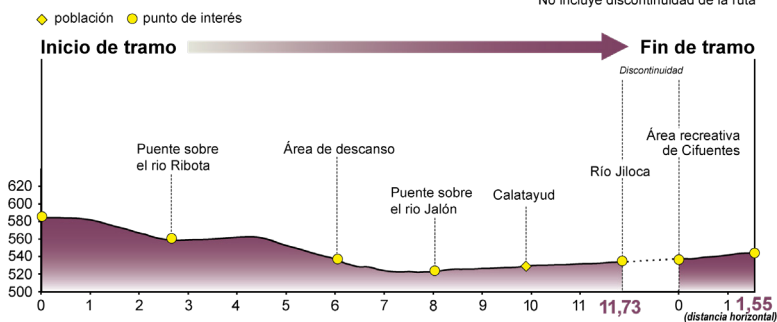
La economía de municipio se basa en la agricultura y la ganadería, manteniéndose distintas tradicionales ligadas a ella. La patrona de la localidad es la Virgen de la Serna celebrándose las fiestas en su honor el 23 de agosto.

# ETAPA ✨ TÉRMINO MUNICIPAL DE CALATAYUD

## MIDE

Severidad del medio natural	1	⚠️	Desnivel subida	25 m	⬆️
Orientación en el itinerario	2	🗺️	Desnivel bajada	65 m	⬆️
Dificultad en el desplazamiento	1	👉	Longitud ruta* (distancia real)	13,28 km	🏃
Cantidad de esfuerzo necesario	2	👉	Horario	3 h	🕒

\* No incluye discontinuidad de la ruta



## EMULANDO EL HISTÓRICO TRAZADO FERROVIARIO SANTANDER – MEDITERRÁNEO POR LAS TIERRAS MUDÉJARES DE CALATAYUD

Este tramo recorre el término municipal de la monumental Calatayud, siguiendo en la mayor parte del recorrido el antiguo trazado ferroviario. 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.





El antiguo trazado del ferrocarril Santander – Mediterráneo en su tramo de Calatayud, comienza en el límite de este término municipal con el de Torralba de Ribota. La inconfundible señalización de Caminos Naturales, un banco y un aparcabicis dan la bienvenida al viajero, que comienza el trayecto en ligera bajada avanzando en paralelo a la carretera N-234. De inmediato, el usuario encuentra numerosos indicios del pasado ferroviario de este itinerario, tales como señales y edificios de servicios.

A la izquierda del camino el paisaje protagonista es la estepa bilbilitana, ecosistema árido a primera vista, pero con gran abundancia de especies animales y vegetales, con un relieve que da lugar a numerosos barrancos que desembocan en el río Ribota. El caminante deja atrás un cruce de caminos para dar acceso a huertos familiares con segundas residencias y cultivos de frutales. A la derecha del camino las lomas se encuentran pobladas de pinos, encontrándose al pie del monte la ermita del Cristo de la Ribota.

Continuando el viaje, se cruza por el puente del río Ribota, para poco después encontrar un panel que ilustra e informa al usuario sobre la belleza, naturaleza y evolución de los paisajes lunares que aquí se forman fruto de la erosión.

Avanzando por el suave relieve que brinda el antiguo trazado del ferrocarril, ideal para la práctica del cicloturismo, se alcanza un cruce de caminos, donde se indica al viajero la existencia del Camino de la Veracruz que conduce al Castillo de Ayub. Transitando de nuevo en paralelo a la carretera N-234 se alcanza el cementerio de Calatayud, dejándolo a la izquierda del recorrido.

## CALATAYUD

Ciudad monumental aragonesa con un impresionante conjunto arquitectónico Mudéjar, declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en el año 2001.

El río Jalón, baña con sus aguas la ciudad que poco antes ha recibido las aguas del río Jiloca. Las tierras fértiles de estos valles han sido cultivadas desde tiempos inmemoriales, citándose ya en época romana. En la actualidad sus frutas y hortalizas gozan de un afamado prestigio gracias a su gran calidad.

El origen de la ciudad se remonta a poblados celtíberos situados en los cerros de Bámbola y Santa Bárbara. Posteriormente en esta localización se erigiría la ciudad romana de *Bibilis Augusta*, que contó con foro, teatro y termas, acuñando moneda en su época de mayor esplendor. El poeta Marco Valerio Marcial fue uno de los personajes destacados de la ciudad. Procedente de esta época es el gentilicio bilbilitano.

De la época árabe se conserva el conjunto fortificado formado por cinco castillos (Castillo de Ayub o Mayor, Castillo de Doña Martina, Castillo de la Torre Mocha, Castillo Real o del Reloj y Castillo de la Peña) y largas murallas, siendo el mayor de sus castillos el que da nombre a la ciudad (*Qal'atAyyub*).

Otro acontecimiento destacado es el que tuvo lugar en la iglesia de San Pedro de los Francos, que acogió en el año 1461 la coronación del rey de Aragón, Fernando II (El Católico).

El patrimonio arquitectónico y cultural es muy abundante y se encuentra diseminado entre las calles de la ciudad, ofreciendo al visitante nuevas sorpresas en cada esquina. Destaca la excelente gastronomía y fiestas como las celebradas en honor a la Virgen de La Peña y a San Roque.



Puente sobre el río Jalón



Panorámica de Calatayud

Después, un área de descanso permite recuperar fuerzas al viajero, informándole sobre el importante patrimonio cultural de origen romano y musulmán que posee Calatayud: Yacimiento Augusta Bilbilis y Complejo Fortificado de Ayub. Poco antes del área de descanso el camino gira a la izquierda y poco después a la derecha y ya por asfalto se cruza la carretera extremando las precauciones.

Tras un pequeño repecho, el recorrido avanza de nuevo por el antiguo trazado del ferrocarril, indicando la existencia de un Área Deportiva y un Sendero Verde a la derecha del camino. Inmediatamente después de esta indicación, se cruza el puente sobre el río Jalón.

A continuación, finaliza la señalización de Caminos Naturales y comienza un tramo urbano carente de señalización que da continuidad al itinerario, abandonando el antiguo trazado ferroviario del Santander – Mediterráneo por el camino ancho de la derecha, conocido como camino de las Fuerzas Armadas.

El camino se posiciona en paralelo al río Jalón justo antes de cruzar la carretera N-IIa. Para ello se recomienda hacerlo por el paso de cebra situado a pocos metros. Ya dentro del núcleo urbano de Calatayud se avanza por la senda fluvial del río Jalón. El camino es de tierra hasta un puente de moderna construcción, momento en el que torna a pavimentado en un divertido paseo urbano que serpentea solidario al río, superando el paseo Sixto Celorrio por un paso subterráneo, llegando poco después al cruce de la carretera N-234, existiendo paso de peatones al efecto.



A continuación, se avanza por el carril bici que remonta las aguas del río Jalón, abandonando poco a poco el núcleo urbano de Calatayud, al mismo tiempo que el carril bici pasa a ser camino ancho de tierra. Un descansadero y un panel interpretativo en el azud de Carrau, permiten al usuario disfrutar del río y conocer las principales características y motivaciones de estas construcciones, para poco después finalizar esta parte del trazado en un camino a la izquierda del río.



Teatro romano de *Bilbilis Augusta*

En el punto anteriormente mencionado el trazado presenta una discontinuidad, a la que se dará solución en un futuro cercano, que concluya en un itinerario continuo que supere las infraestructuras cercanas (carreteras, líneas de ferrocarril, etc...).

El camino se retoma en el Área de descanso Cifuentes. Pocos metros después el antiguo edificio del guardabarreras precede a la carretera, que debe cruzarse extremando las precauciones. El viajero se zambulle en la vega del río Jiloca, donde los cultivos de frutales dominan el paisaje, actividad tradicional desarrollada en esta zona desde tiempos ancestrales, según datan numerosos historiadores de diferentes épocas.

Finalmente, el viajero llega al límite municipal de Calatayud con Paracuellos, punto en el que finaliza este tramo del Camino Natural Santander-Mediterráneo.



Señal del Ferrocarril Santander-Mediterráneo

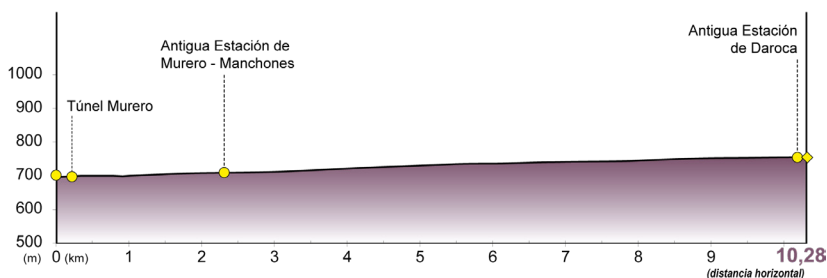
ETAPA  FUENTES DE JILOCA → DAROCA

## MIDE

Severidad del medio natural	1 	Desnivel subida	77 m 
Orientación en el itinerario	1 	Desnivel bajada	17 m 
Dificultad en el desplazamiento	1 	Longitud ruta (distancia real)	10,28 km 
Cantidad de esfuerzo necesario	2 	Horario	2 h 15 min 

◆ población    ● punto de interés

Límite T. M. Murero  Daroca



## SIGUIENDO LAS HUELLAS DEL FERROCARRIL JUNTO AL RÍO JILOCA, ABRIGADOS POR LA FRESCURA DE SU BOSQUE DE RIBERA

Almendros, cerezos y viñedos así como los chopos ribereños del Jiloca acompañan a los usuarios de esta antigua vía ferroviaria. La arquitectura tradicional y utilitaria se manifiesta en lavaderos, puentes o peirones. Éstos, como antiguos soldados, se yerguen marcando los caminos que se acercan a Murero, Manchones y Daroca. Elementos destacables del patrimonio de la zona son el Yacimiento Paleontológico de Murero (Bien de Interés Cultural), la Ermita de San Mamés o la señorial Daroca, conocida como Puerta Férrea de Aragón. En este valle, donde hace unas décadas sonaba el traqueteo del tren, hoy se oyen grupos de senderistas y cicloturistas que, sin duda, llevarán una buena historia de sus andanzas por este valle en sus mochilas.



Detalle de flor de zarzamora (*Rubus ulmifolius*)



Camino Natural con túnel de Murero al fondo

**ANTES DE COMENZAR ES NECESARIO INFORMAR DE QUE ESTA ETAPA, DE POCO MÁS DE 10 KM, SE ENCUENTRA INCOMPLETA. EN UN FUTURO PRÓXIMO PODRÁ RECORRERSE EN SU TOTALIDAD DESDE FUENTES DE JILOCA HASTA DAROCA, PUDIENDO DISFRUTAR EN PLENTUD DE ESTE BELLO ENTORNO ACOMPAÑANDO AL RÍO JILOCA.**

Comienza esta etapa, de poco más de 10 km, en el término municipal de Murero, ante un túnel de 535 metros de longitud perfectamente acondicionado e iluminado que hará las delicias del cicloturista.

Atravesado este elemento, el río Jiloca se convierte en fiel compañero de quienes recorren esta ruta que avanza por el antiguo trazado ferroviario. Desde el propio camino se divisa la Ermita de San Mamés, lugar emblemático para los mureranos que, cada 17 de agosto, se congregan en este lugar junto con turistas y vecinos de las localidades cercanas para celebrar una romería llena de tradición y simbolismo. A su lado, en la bodega de Murero el viajero puede disfrutar en primera persona de una de las riquezas del municipio: sus excelentes vinos. Entre las particularidades que marcan sus caldos cabe destacar su procedencia de cepas centenarias de uva garnacha cultivadas en terrenos de pizarra que aportan unas características organolépticas insuperables.

El trazado viario continúa su avance hacia la antigua estación de Murero – Manchones, edificio que todavía continúa en pie aunque constata el paso implacable del tiempo. Al lado una nueva área de descanso permite a cicloturistas y caminantes recuperar fuerzas y documentarse con los paneles interpretativos allí disponibles. En ellos encontramos información del más famoso recurso patrimonial de Murero: el yacimiento paleontológico de la Rambla de Valdemie-

des, lugar donde se han encontrado fósiles de más de 80 especies diferentes de trilobites, entre otras muestras de vida de período cámbrico.

Si deseamos conocer dicha rambla, nos acercaremos al centro de Murero y, pasando junto a la iglesia parroquial de Santa María, llegaremos hasta un camino asfaltado que se interna entre montes poblados de pinos y donde encontraremos los primeros paneles informativos.

De vuelta a la ruta, continuaremos remontando el río Jiloca. La vía se acerca y se aleja de él mientras nos acercamos a Manchones. En la distancia se destaca la alta torre campanario de su iglesia parroquial dedicada a la Conversión de San Pablo. A nuestro paso, restos de un apeadero y, nuevamente, otra zona de descanso.

A partir de aquí comienza la última parte de nuestra etapa. Al poco de salir de Manchones encontramos un bello puente que encauza la rambla de Valdemoninos por encima de la vía. Tras recorrer varios kilómetros, se llega a la antigua estación de Daroca. En sus años de uso, esta infraestructura disponía de almacén, grúa, depósito de agua y otros elementos que concedían cierta entidad a este complejo ferroviario. También aquí encontraremos la correspondiente área de descanso y un panel interpretativo donde se localiza el final de esta etapa.

A un kilómetro aproximadamente se encuentra la localidad de Daroca. Ubicada en un lugar estratégico en el cruce de varios caminos, la capital de la Comarca de Campo de Daroca se ha convertido, por su enorme patrimonio arquitectónico, en visita obligada para todo el que realice el itinerario. Sus murallas ancestrales denotan su carácter defensivo. La impresionante Puerta Baja recibe y da la bienvenida a los viajeros llegados de Castilla o de Levante. Recorrer sus calles nos traslada a los momentos de máximo esplendor de esta ciudad medieval.



Murallas de Daroca

## DAROCA

Esta localidad, de posible origen celtíbero y donde queda algún vestigio de calzada romana, da nombre a la comarca Campo de Daroca. Debe, sin embargo, su fundación documentada a la época musulmana (Daruqa) además de convertirse en lugar de referencia tras la conquista cristiana y durante toda la Edad Media. En 1366 recibió el título de “ciudad” por su defensa territorial durante las guerras castellano-aragonesas del siglo XIV.

Lugar fronterizo y de paso, sus dos puertas principales, la Puerta Baja y la Puerta Alta, guardan la Calle principal. Debido a su amplio patrimonio arquitectónico con numerosos elementos declarados Bien de Interés Cultural, entre los que destacan sus cerca de 4 km de murallas, sus antiguos templos como la monumental basílica de Santa María de los Sagrados Corporales, o sus reconocidas obras hidráulicas como el túnel de La Mina o la Fuente de los Veinte Caños, fue declarada Conjunto Histórico Artístico en 1968.

Aspectos geológicos y paisajísticos también son parte de su encanto natural por lo que existen otras rutas de largo recorrido y un buen puñado de itinerarios locales que descubren los diferentes e interesantes rincones que guarda Daroca. Pinares, viñedos y huertas jalonan los montes y la vega del Jiloca en la que solía producirse una horticultura rica que ha marcado la gastronomía local.

En cuanto a las festividades, la más importante es el Corpus Christi, reconocida como Fiesta de Interés Turístico de Aragón. Esta fiesta cristiana fue instituida por el Papa Urbano IV en 1264 teniendo en cuenta el Milagro de los Corporales, ocurrido en febrero de 1239 en tierras valencianas. La llegada de este milagro eucarístico a Daroca se produjo el 7 de marzo, por lo que los darocenses celebran también ese día dedicándolo a Sto. Tomás.

San Cristóbal, la Feria y Mercado Medieval de Daroca y el Festival Internacional de Música Antigua de Daroca son otros eventos festivos que, por tener lugar en los meses estivales de julio y agosto y por su valor cultural, atraen multitud de visitantes a la localidad.



Fuente de los Veinte Caños en Daroca

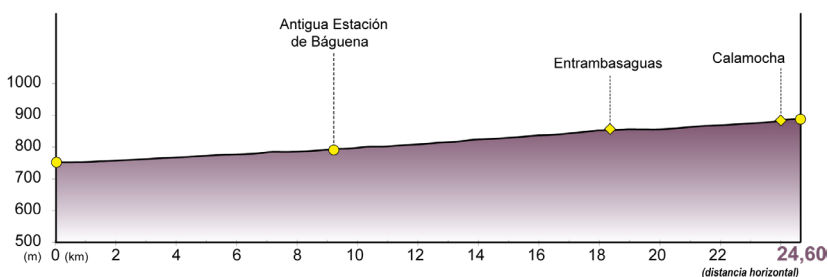
ETAPA  DAROCA → CALAMOCHA

## MIDE

Severidad del medio natural	1 	Desnivel subida	138 m 
Orientación en el itinerario	1 	Desnivel bajada	2 m 
Dificultad en el desplazamiento	1 	Longitud ruta (distancia real)	24,60 km 
Cantidad de esfuerzo necesario	3 	Horario	5 h 45 min 

 población  punto de interés

Antigua estación de Daroca  Antigua estación de Calamocha



## UNIENDO PROVINCIAS, COMARCAS Y CIUDADES MONUMENTALES

Se trata de una etapa de unión entre provincias aragonesas y capitales de comarca, que se inicia en Daroca y encuentra su punto final en la localidad de Calamocha. Con el río Jiloca como testigo, se suceden numerosas poblaciones que eligieron asentarse en sus cercanías para aprovechar sus fértiles tierras. Gastronomía, etnografía, patrimonio cultural y natural deleitarán los sentidos de los viajeros, sin olvidarnos de la cercana Laguna de Gallocanta, de visita imprescindible para el turista con tiempo.



Antiguo puente ferroviario restaurado



Cicloturista realizando el Camino Natural Santander-Mediterráneo

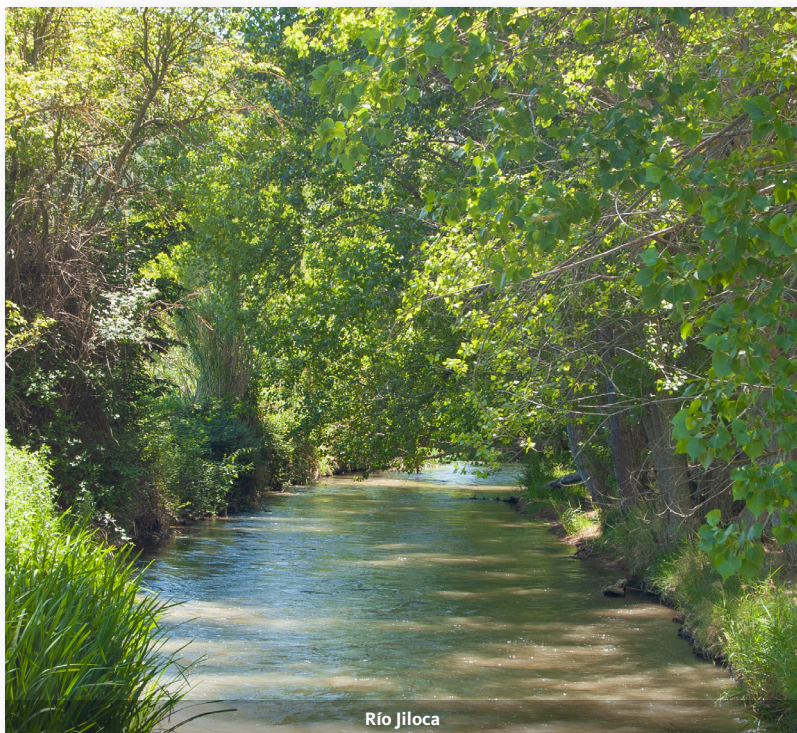
Esta etapa del Camino Natural Santander-Mediterráneo comienza en la antigua estación de Daroca, donde el área de descanso y el panel interpretativo marcan el kilómetro 0. Sin duda esta estación fue un punto estratégico ferroviario en el pasado, razón por la cual todavía hoy es posible observar el antiguo almacén, la grúa y el depósito de agua, entre otros elementos.

Tras disfrutar del patrimonio arquitectónico de la localidad de Daroca, del que destacan sus murallas y sus puertas (Puerta Alta y Puerta Baja entre otras), el viajero se aleja poco a poco. En los campos alternan los cultivos de cereal con zonas ribereñas que ofrecen un mosaico de atractivo colorido. Poco antes de superar el kilómetro 4 de la etapa, el caminante divisa en el horizonte la población de Villanueva del Jiloca, para unos metros después de superar dicho hito kilométrico alcanzarla definitivamente. Una bonita área de descanso da la bienvenida al viajero, obsequiándole con vistas de la localidad mientras recupera fuerzas. El parque municipal de la zona está dedicado a Arnaldo de Villanova, célebre personaje local nacido aquí en torno a 1240. Entre el caserío se yergue la iglesia de San Gil Abad. Existen también otras dos ermitas, la de San Bartolomé en el monte y la de Nuestra Señora del Rosario en la vega.

Junto al río, cerca de un salto de agua y una pequeña zona de pradera con sombra, se alcanza la señalización que indica que el itinerario abandona la provincia de Zaragoza para adentrarse en los dominios turolenses, transitando a partir de este punto por la Comarca del Jiloca.

En este punto es posible contemplar la población de San Martín del Río, a la derecha del camino. Como viene siendo habitual, destaca a la vista sobre el resto de construcciones la torre mudéjar de la iglesia parroquial. La cercanía del Camino Natural brinda la oportunidad de pasear por las calles de la población para ver la fachada del ayuntamiento, del siglo XVIII, el Museo del Vino y, ya a las afueras, dos ermitas y varios peirones que marcan accesos a la localidad.

El viaje continúa en ligero ascenso con los suaves porcentajes de desnivel que garantiza el seguir los pasos del antiguo ferrocarril Santander – Mediterráneo. Los kilómetros se suceden con el río Jiloca al lado, atravesando numerosas plantaciones de choperas de producción que aprovechan las óptimas condiciones que ofrece la llanura aluvial para obtener excelentes crecimientos y calidades. Junto a ellas se desarrollan algunas formaciones de denso carrizal (*Phragmites australis*) a causa del cercano nivel freático, suponiendo un entorno perfecto para multitud de especies de avifauna.



En el kilómetro 9 de la etapa, a la izquierda del trazado y abandonando el Camino Natural, un cruce de caminos nos acerca a la localidad de Báguena. El viajero encontrará en primer lugar el puente viejo sobre el río Jiloca y el lavadero. Imprescindible acercarse hasta la iglesia de la Asunción con su bella torre mudéjar y al ayuntamiento, o ascender, callejeando, hasta la torre de lo que fue el castillo medieval de Báguena.





Panorámica de Burbáguena

Tras este pequeño impás se debe retomar el camino, aunque cierto es que la antigua estación ferroviaria de Báguena y su área de descanso, dotada de mesas y aparca bicicletas, bien merece una parada antes de continuar el viaje con las fuerzas renovadas. Poco después el Jiloca se aleja momentáneamente de la casi rectilínea antigua línea del ferrocarril, para volverse a acercar justo antes del alcanzar la localidad de Burbáguena.

Como en anteriores ocasiones, es necesario desviarse ligeramente del trazado del Camino Natural para visitar la mencionada población. El esfuerzo extra sin duda se verá recompensado con la belleza de Burbáguena, de la que destacan, entre otros elementos del patrimonio arquitectónico, su iglesia parroquial, con clara influencia mudéjar, y los restos de su antiguo castillo.

Tras la visita, el cicloturista que decida recorrer este itinerario en bicicleta, continuará su decidido pedalear avanzando a lo largo del Camino Natural, debiendo, en algunas ocasiones, superar pequeños pasos y badenes encementados sobre ramblas o pequeños arroyos, secos la mayor parte del año. En los próximos kilómetros las tierras de cultivo de cereal irán ganando protagonismo en detrimento de las plantaciones de chopos.

Tras superar el punto kilométrico 16 de esta etapa, se alcanza una nueva área de descanso y, frente a ella, la antigua estación de Luco de Jiloca, utilizada actualmente para un uso muy distinto al original. Detrás del antiguo edificio ferroviario se puede divisar la cercana población de Luco de Jiloca, conocida por su afamado carnaval, donde *zarragones*, *madamas* y *diablos* son los protagonistas de la celebración.

De vuelta al trazado ferroviario, y tras superar el kilómetro 17 de la etapa, el río Jiloca cruza bajo el Camino Natural, lo que obliga al viajero a superarlo por un impresionante puente ferroviario completamente rehabilitado al efecto desde el que se tienen unas inmejorables vistas del río. Desde este punto, tan solo se ha de recorrer un kilómetro para divisar el paraje conocido como Entrambasaguas, nombre que recibe debido a que en este lugar finaliza su recorrido el río Pancrudo, cediendo sus aguas al caudal del río Jiloca. A todo esto hay que añadir el impresionante puente de origen romano que se erige sobre el mencionado río Pancrudo y que se encuentra en muy buen estado de conservación. Al área recreativa aledaña se le suma el valor patrimonial que aporta la cercana ermita de la Virgen del Rosario. Todo el conjunto forma uno de los lugares más especiales de esta etapa y de este entorno.

Es tiempo de afrontar los últimos kilómetros de esta fascinante etapa, recuperando la alternancia en el paisaje de cultivos de cereal y plantaciones de choperas, hasta que comienzan las pequeñas huertas vecinales que presuponen que el viajero se va acercando poco a poco a Calamocha. Después de cruzar dos carreteras de acceso a la mencionada población, en un tramo compartido con el tráfico rodado de poco más de 300 metros se alcanza el área de descanso frente a la antigua estación de la localidad, que pone punto final a esta etapa del Camino Natural Santander-Mediterráneo, siendo el punto de inicio de la siguiente etapa.



Antiguo puente ferroviario y puente romano

## CALAMOCHA

Este municipio perteneciente a la Comarca del Jiloca debe su nombre a su fundador que, según la tradición, sería Muza Ibn Muza (s. VIII), descendiente del Conde Casio, aunque, desde tiempos ancestrales, ha sido un lugar de paso, hecho que atestigua su puente de origen romano. En sus cercanías, concretamente en El Poyo, el Cid Campeador instaló un campamento desde el que llevaba a cabo incursiones en Levante. En 1706 también fue escenario de cruentos enfrentamientos en la Guerra de Sucesión.

Su asentamiento a orillas del río Jiloca ha promovido el aprovechamiento de sus fértiles tierras desarrollándose, desde la época musulmana, una compleja y completa red de riego con diversos ingenios hidráulicos, así como el actual ajardinamiento de parte de sus riberas para la creación de un agradable parque municipal.

La llegada del ferrocarril, a comienzos del siglo XX, supuso un nuevo impulso para su economía, estando actualmente muy desarrollada la industria agroalimentaria relacionada con el afamado Jamón de Teruel (D.O.P.). El “Museo del Jamón y de la cultura popular de Calamocha” es punto de referencia para conocer los modos tradicionales de producción de todos los derivados del cerdo.

Las fiestas patronales se celebran a mediados de agosto con el tradicional *Baile de San Roque* en el que participan más de 300 danzantes ataviados con fajín azul y traje blanco, no pudiendo faltar el cachirulo al cuello. Recorren las calles de Calamocha haciendo las delicias de vecinos y turistas.



Garza real (*Ardea cinérea*) en Calamocha

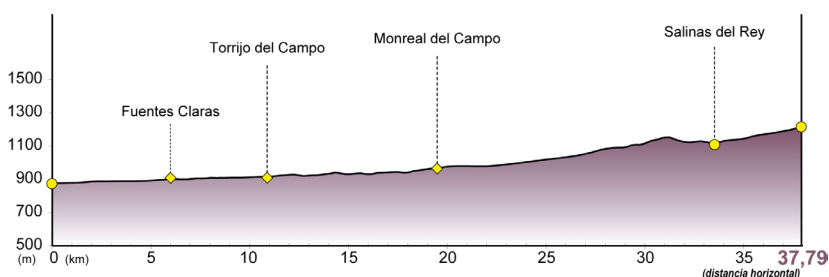
# ETAPA CALAMOCHA → OJOS NEGROS (MINAS DE SIERRA MENERA)

## MIDE

Severidad del medio natural	1 	Desnivel subida	416 m 
Orientación en el itinerario	1 	Desnivel bajada	75 m 
Dificultad en el desplazamiento	1 	Longitud ruta (distancia real)	37,81 km 
	4 	Horario	8 h 45 min 

 población  punto de interés

Antigua estación de Calamocha → Ojos Negros (Minas de Sierra Menera)



## DESPIDIENDO AL FERROCARRIL CENTRAL DE ARAGÓN Y CONECTANDO CON EL FERROCARRIL MINERO DE OJOS NEGROS

Crucial y larga etapa de más de 37 km, que conecta la línea de ferrocarril del Central de Aragón con el ferrocarril minero de Ojos Negros, en las minas de Sierra Menera. Para ello, se pasa por localidades como El Poyo del Cid, Caminreal o Monreal del Campo, entre otras, emparentadas con el ferrocarril Santander – Mediterráneo. Un viraje al suroeste en busca de la localidad de Ojos Negros que sumerge al viajero en el entorno minero, finalizando en las minas de Sierra Menera, donde da comienzo el ferrocarril de Ojos Negros a Sagunto.



Panel interpretativo cubierto de nieve en la localidad de Ojos Negros



La estación de Calamocha marca el inicio de esta etapa. Es allí donde se encuentra situado el punto kilométrico o. Frente a este característico elemento de señalización de Caminos Naturales aparece un área de descanso y un panel interpretativo que invita a acercarse y disfrutar de la bella localidad de Calamocha.

Poblada desde tiempos ancestrales, Calamocha ha sido siempre lugar de paso. En este núcleo poblacional es visita obligada la iglesia de Santa María la Mayor, así como el cercano puente romano sobre el río Jiloca, desde el que iniciar un paseo fluvial en el que, además de contemplar las fértiles huertas de la localidad, se puede disfrutar de un conjunto etnográfico formado por el lavadero de lanas, el martinete de cobre y el molino harinero.

Volviendo a la antigua estación de Calamocha comienza el viaje, y como sucedería en la etapa anterior, el río Jiloca ejerce como fiel escudero del caminante. En estos primeros pasos se suceden pequeños puentes, imprescindibles antaño para que el ferrocarril pudiese superar sin problema pequeñas ramblas y arroyos.

Al completar los cuatro primeros kilómetros de etapa, el Camino Natural alcanza la población de El Poyo del Cid, con un área de descanso que permitirá contemplar la belleza de esta localidad *cidiana*.

Imposible no visitar esta población sin imaginar a Rodrigo Díaz de Vivar *El Cid* por estas tierras, como así lo atestigua la poderosa escultura del caballero que se erige en la entrada al pueblo. Completan la visita la iglesia de San Juan Bautista, los cinco peirones, los restos del antiguo lavadero de lanas y distintas ermitas, joyas del patrimonio arquitectónico de la localidad.

Avanzando por el antiguo trazado ferroviario durante un par de kilómetros más se alcanza la localidad de Fuentes Claras, en la que destacan la Iglesia de San Pedro, con su torre campanario rematada con chapitel barroco muy distinto a los habituales de la zona y que recuerda más a los que se encuentran por tierras castellanas y Madrid, ya que fue encargado al maestro de obras madrileño Juan Antonio Aparicio; las ermitas de la Virgen de los Navarros, San Ramón y San Salvador, un antiguo molino y dos palomares en muy buen estado de conservación. Además, hay dos curiosidades que el viajero no se debe perder: el monumento *El kilómetro cero del frío* donde se indica que el 17 de diciembre de 1963 se registró, en esta localidad, el record histórico de temperatura mínima diaria en lugar habitado con  $-30^{\circ}\text{C}$  y, por último, en la rotonda que despide la localidad y da acceso a la carretera N-234, se divisa una gran bicicleta que invita al cicloturista a regresar al Camino Natural para continuar su viaje.

El itinerario prosigue su marcha y, tras superar el punto kilométrico 6, se produce uno de los hechos más relevantes de la etapa: se abandona el antiguo trazado ferroviario porque a partir de este punto el mismo está en servicio, y da comienzo un tramo compartido con el tráfico rodado de 31,6 km que habrá de seguirse hasta el final de etapa. A partir de este momento, el viajero avanzará por caminos de gran anchura, buen firme y sobradamente señalizados, por lo que podrá seguir disfrutando en plenitud de esta gran etapa debido al escaso tráfico de este tipo de caminos.

De esta manera, se continúa en paralelo al trazado del ferrocarril, actualmente en funcionamiento, alcanzando el kilómetro 8. En este punto, pero al otro lado del ferrocarril, se visualiza la antigua estación de Caminreal que perteneció al ferrocarril Santander – Mediterráneo y que, actualmente, alberga el CICAR, Centro de Interpretación de la Cultura Romana en Caminreal. Metros antes de esta estación se alza la conocida como *estación nueva* de Caminreal, construida en 1933 y que próximamente albergará una de las tres sedes del Museo del Ferrocarril de Aragón, junto a las ubicadas en Canfranc y Zaragoza.



Estación nueva de Caminreal



Antigua estación de Caminreal (SM) y CICAR

Poco después, y también por el otro lado de las vías del tren, se llega el yacimiento arqueológico de La Caridad, considerado uno de los más interesantes de Aragón, donde se puede rememorar fielmente el proceso de romanización acaecido en la Península Ibérica. Después, tras sobrepasar el punto kilométrico 9 aparece un panel interpretativo que invita a visitar la población.

El nombre de Caminreal ya indica la importancia histórica de esta localidad desde el punto de vista de las comunicaciones, con dos antiguas estaciones de ferrocarril: *estación nueva* y *estación vieja*. Se recomienda no perderse la iglesia de Ntra. Sra. de la Asunción y las ermitas (San Cristóbal y Ntra. Sra. de las Cuevas) y, además, si se encuentra en la fecha propicia, participar en las numerosas festividades que se celebran en el municipio.

De regreso al itinerario, comienza un tramo inundable de 800 m con el firme cementado y correctamente señalizado que, por suerte, se mantiene seco la mayor parte del año. Una vez recorridos esos 800 m se llega a Torrijo del Campo. Esta población destaca por la iglesia de San Pedro, con marcada influencia mudéjar, y la ermita de Santa Bárbara en pleno casco urbano.

A la hora de retomar el trazado, se puede comprobar que el itinerario vuelve a avanzar en paralelo a las vías del tren, alejándose del río Jiloca y de su llanura aluvial, razón por la cual se hace dominante el cultivo de cereal de secano. Los porcentajes de desnivel tampoco son los del antiguo trazado del tren y habrá que coronar algunos repechos de más dureza, sin que ello suponga una gran dificultad para el ciclista que decida recorrer el itinerario en bicicleta.

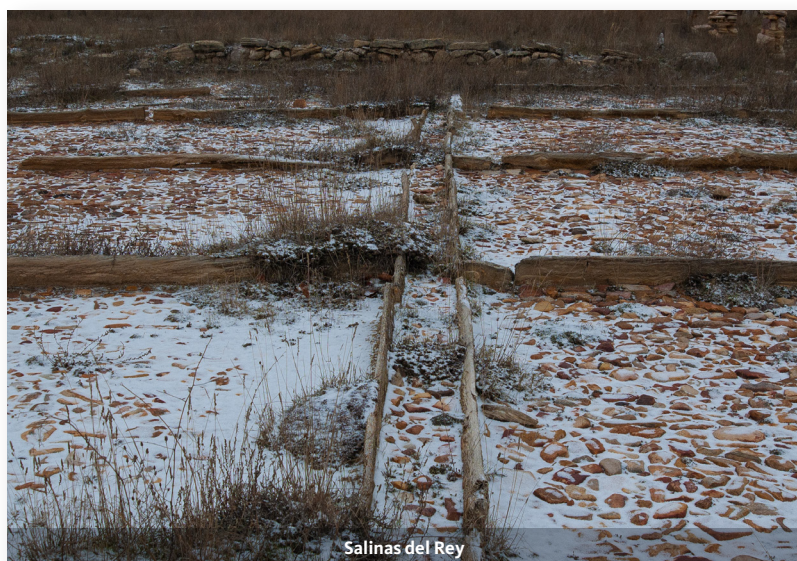
Metros después de superar el punto kilométrico 15, un nuevo panel interpretativo indica la posibilidad de visitar Monreal del Campo, de la que no hay que perderse su torre-campanario, la iglesia parroquial de la Natividad, el Museo del Azafrán y bellos parajes naturales como los Ojos de Monreal.

El viaje continúa y, unos metros después del kilómetro 16, se pasa bajo la carretera N-211 por un paso subterráneo construido al efecto y, a continuación, se abandona definitivamente la compañía de la línea de ferrocarril que une Zaragoza con Sagunto y que hoy todavía continúa en servicio. El trazado va avanzando en predominante dirección oeste por pistas de tierra de gran anchura, donde los hegemónicos cultivos de cereal de secano se ven salpicados por pequeñas parcelas de encinas (*Quercus ilex*) con vocación micológica, concretamente trufera (*Tuber melanosporum*).

La ruta continúa en dirección oeste-suroeste superando algunos cruces de caminos correctamente señalizados, hasta llegar al punto kilométrico 28, donde se inicia un moderado descenso que, tras algo más de un kilómetro, conduce a la localidad de Ojos Negros.

Se trata de una población con un pasado ligado a la industria de extracción de hierro de la que aún se conservan numerosos vestigios, como lo son sus antiguos barrios mineros, entre los que destaca el Barrio del Centro, que aún hoy continúa habitado. Dentro de su núcleo urbano principal se localizan la iglesia de Ntra. Sra. del Pilar, la ermita de Santa Engracia, en la Plaza Mayor, y los restos del castillo medieval. En un cerro próximo se ubica el molino de viento de Ojos Negros en perfecto estado de conservación siendo una verdadera singularidad, ya que abundan los molinos de agua en la zona, escaseando los de viento, estando el viajero ante una de las pocas representaciones en Aragón.

Continuando por el itinerario se debe cruzar la carretera TE-V-9025 que da acceso al mencionado pueblo de Ojos Negros. Superado el punto kilométrico 30 de etapa, se deja atrás el núcleo urbano y poco a poco también el molino de viento para girar en dirección norte encarando un pequeño repecho de subida. A partir de este punto, las tierras de cultivo se alternan con eriales de escasa cubierta vegetal y tras alcanzar el kilómetro 33 el cicloturista llega a las Salinas del Rey, lugar que bien merece una parada donde disfrutar sin prisas de este complejo etnográfico con gran importancia económica en el pasado.



Salinas del Rey

Así comienza la parte final de esta etapa, con la ermita del Santo Cristo apareciendo a la izquierda del camino, al mismo tiempo que comienzan a manifestarse diversos bosquetes de encinas, sobre todo a la derecha del trazado. Superado el kilómetro 36, se realiza un giro a la derecha afrontando los últimos metros de la etapa, teniendo siempre como referencia las antiguas tolvas mineras de la Compañía Minera de Sierra Menera. Alcanzadas las mencionadas tolvas, se llega a un área de descanso y al panel interpretativo que ponen punto final a esta fascinante etapa del Camino Natural Santander-Mediterráneo.



## COMPAÑÍA MINERA DE SIERRA MENERA

Compañía fundada el 3 de septiembre de 1900 por los empresarios vascos Eduardo Aznar y Ramón de la Sota con el objetivo de explotar las minas de hierro de Sierra Menera.



A pesar de disponer de una línea de ferrocarril de vía ancha a escasos 15 km, las elevadas tarifas de la línea existente propició que se embarcaran en la construcción de una línea de ferrocarril propia de vía estrecha y de más de 200 km hasta el Puerto de Sagunto, donde también se construye un muelle de carga para exportar el mineral, después de ser procesado en los altos hornos de la localidad valenciana.

La extracción de mineral comenzó en 1906 y la Compañía Minera de Sierra Menera cesó completamente su actividad en 1987. Actualmente quedan numerosos vestigios de la minería, como las enormes montañas formadas por restos de mineral, multitud de construcciones en diferente estado de conservación y el recuerdo de un modo de vida grabado en la memoria de la población local.

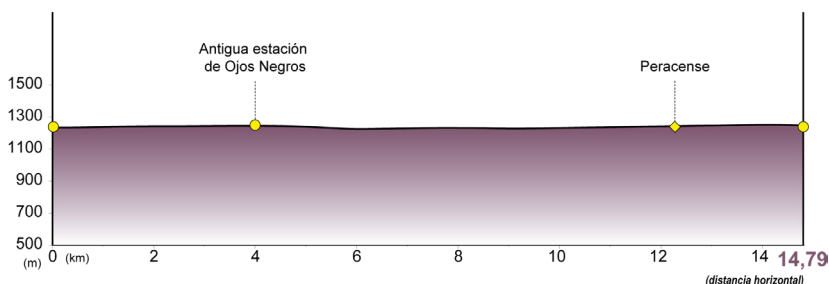
# ETAPA OJOS NEGROS (MINAS DE SIERRA MENERA) → SANTA EULALIA

## MIDE

Severidad del medio natural	1 	Desnivel subida	41 m 
Orientación en el itinerario	1 	Desnivel bajada	27 m 
Dificultad en el desplazamiento	1 	Longitud ruta (distancia real)	14,79 km 
Cantidad de esfuerzo necesario	3 	Horario	3 h 30 min 

 población  punto de interés

Ojos Negros (Minas de Sierra Menera)  Límite T. M. Peracense



## LAS MINAS DE SIERRA MENERA, UN LUGAR CARGADO DE HISTORIA

Corta e incompleta etapa de menos de 15 km con una marcada vocación minera. La ruta arranca de las minas de Sierra Menera, pasando cerca de diferentes barrios mineros para acabar disfrutando de localidades como Villar del Salz y Peracense. Culmina la etapa poco después de contemplar el impresionante castillo de Peracense, encaramado a los escarpes de rodeneo como si de un ilusionismo se tratase.





**LA ACTUAL ETAPA, DE POCO MENOS DE 15 KM, SE ENCUENTRA INCOMPLETA. PRÓXIMAMENTE PODRÁ RECORRERSE EN SU TOTALIDAD DESDE OJOS NEGROS (MINAS DE SIERRA MENERA) HASTA LA ANTIGUA ESTACIÓN DE SANTA EULALIA, PUDIENDO DISFRUTAR EN PLENITUD DE ESTE BELLO ENTORNO MINERO, POR DONDE ANTAÑO AVANZABA EL FERROCARRIL CARGADO DE MINERAL DE HIERRO**

La etapa arranca en las minas de Sierra Menera. Concretamente junto a las dos grandes tolvas que fueron utilizadas para cargar de mineral los vagones que partían en dirección al Puerto de Sagunto donde, después de su procesado en los altos hornos, iniciarían su viaje final por aguas del mar Mediterráneo.

Dejando atrás el área de descanso localizada junto a las tolvas mineras, comienza el viaje con locomotora de vapor que, tras recorrer poco más de un kilómetro, alcanza el conocido como Barrio del Hospital, uno de los seis barrios mineros que se construyeron alrededor de las minas como lugar de residencia de los trabajadores. En este caso, como indica su nombre, aquí se ubicaban los servicios médicos que incluían servicios de radiología y la vivienda del médico, entre otros.

A la derecha del viajero, se alcanzan verdaderas montañas de restos de mineral producidas durante los años en que fueron explotadas estas minas, que proporcionan un paisaje singular y contrasta con el silencio y la calma que hoy en día se respira.



Antiguas minas de Sierra Menera

Al llegar al segundo kilómetro de etapa, se divisa a la izquierda el que fue y es el mayor de los barrios levantados para alojar a los trabajadores de la mina de Sierra Menera. Conocido como Barrio del Centro, contaba con iglesia, casino, economato y piscina, entre otros servicios. Actualmente está habitado con un albergue abierto al público y rinde homenaje a la mina y al ferrocarril minero con un monumento al ferrocarril entre Ojos Negros y Sagunto y una locomotora original (Orconera) con vagón tolva incluido.

De vuelta al itinerario, y tras superar el punto kilométrico 4, se alcanza la antigua estación de Ojos Negros, junto a la que se disponen las antiguas cocheras y un nuevo barrio minero, en esta ocasión en estado de ruina y abandono. En esa misma dirección, abandonando el itinerario del Camino Natural, justo al otro lado de la carretera TE-V-9025, se divisa lo que fue el lujoso complejo conocido como Casa-gerencia de la Compañía Minera de Sierra Menera. Aquí se localizaban las viviendas y oficinas de los cargos más altos: ingenieros, administrador, etc.

Volviendo al trazado del Camino Natural, las masas de encinas (*Quercus ilex*) se alternan con los cultivos de cereal de secano y, tras superar el sexto kilómetro de etapa, el caminante alcanza el panel interpretativo que invita a visitar la localidad de Villar del Salz.



Antigua estación de Ojos Negros



Vistas de Camino Natural nevado

En esta población se puede disfrutar de dos ermitas: la de Santa Águeda y la de Santa Bárbara, (ambas fuera del núcleo urbano) además de la iglesia de la Asunción y, por último, de su espectacular ayuntamiento de cuatro plantas. Construido en el siglo XIX, está culminado con reloj y campana y tiene la particularidad de ser el más estrecho de Teruel.

Retomando el trazado del Camino Natural se supera por un puente elevado la carretera TE-V-9023. Poco a poco se van quedando atrás las panorámicas de Villar del Salz, al mismo tiempo que las formaciones vegetales naturales van ganando terreno a los cultivos, sobre todo a la derecha del trazado, donde lo escarpado del relieve ha impedido la roturación del terreno.

Con un continuo y fácil pedalear para el que se anime a recorrer el itinerario en bicicleta se alcanza el punto kilométrico 12 y con él comienza a divisarse la localidad de Peracense. Metros más tarde se halla el panel interpretativo ubicado en el cruce de la carretera, clara invitación al viajero para que visite la mencionada población.

Peracense se localiza a la izquierda del antiguo trazado ferroviario. Se trata de un pueblo de especial belleza del que destaca la iglesia de San Pedro, donde tanto la iglesia como algunas de sus casas han sido construidas con piedra de rodano, una arenisca rojiza muy abundante en la zona y que da una tonalidad característica a todas las edificaciones. Pero sin duda, el mejor exponente arquitectónico realizado con este singular tipo de piedra es el castillo de Peracense, casi mimetizado con la propia piedra del terreno. Ubicado a la derecha del trazado del Camino Natural se recomienda su visita antes de continuar la aventura.

Es tiempo de continuar. El cicloturista prosigue así su camino con la belleza de la arenisca roja, tan abundante en esta zona, grabada en su retina y que habrá pasado a formar parte de esa mochila virtual imaginaria donde todo viajero guarda los recuerdos de cada Camino Natural.

Metros después de superar el punto kilométrico 14 se alcanza la señalización típica que identifica la marca Caminos Naturales, donde se indica al viajero el Final provisional de Camino Natural, ya que en la actualidad el trazado acondicionado finaliza en este punto. Próximamente se procederá al acondicionamiento del resto del trazado hasta su unión con la siguiente etapa totalmente equipada en la antigua estación de Santa Eulalia.

Hasta entonces, tal y como indica otra señal localizada en este mismo punto, el viajero puede continuar por sus propios medios hasta la antigua estación de Santa Eulalia, extremando las precauciones ya que esta opción está fuera del itinerario del Camino Natural. Tal y como avisa la señalización, distan 16,5 km desde este lugar a la antigua estación de Santa Eulalia, por carreteras y caminos con tráfico compartido con vehículos a motor, por lo que el cicloturista deberá planificar su ruta con toda la información suministrada por Caminos Naturales y sus propias circunstancias.



Monumento en honor al ferrocarril minero



Panorámica de Peracense

## CASTILLO DE PERACENSE

Imponente castillo encaramado sobre los escarpes de las formaciones rocosas de rodено. Esta arenisca roja es también el principal material usado para su construcción. Este enclave estuvo poblado desde la Edad de Bronce y más tarde en la época musulmana, según lo constatan diferentes hallazgos encontrados en las excavaciones arqueológicas realizadas en 1988.

La mayor ampliación del castillo se produjo en el siglo XIV, ya que se convirtió en un punto estratégico entre los reinos de Aragón y Castilla. En el siglo XIX la fortaleza estuvo inmersa en varios conflictos bélicos e incluso hubo un periodo en el que cumplió las funciones de cárcel.

Tras un periodo de abandono, en 1987 dio comienzo su restauración con el objetivo de frenar el deterioro de todo el conjunto y la puesta en valor desde el punto de vista cultural y turístico. A partir del año 2014 todos los visitantes pueden disfrutar en los dos patios del castillo de armas de asedio medievales reproducidas a tamaño real. El castillo está incluido como Bien de Interés Cultural de la provincia de Teruel.



Castillo de Peracense

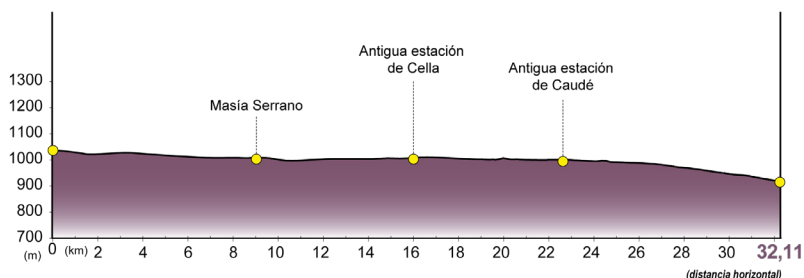
ETAPA  SANTA EULALIA → TERUEL

## MIDE

Severidad del medio natural	1 	Desnivel subida	97 m 
Orientación en el itinerario	1 	Desnivel bajada	213 m 
Dificultad en el desplazamiento	1 	Longitud ruta (distancia real)	32,11 km 
Cantidad de esfuerzo necesario	4 	Horario	7 h 20 min 

 población  punto de interés

Antigua estación de Santa Eulalia  Antigua estación de Teruel



## CAMINANDO POR TIERRAS DE EL CID

Arenisca, arcilla y calizas componen las rústicas laderas del amplio valle del Jiloca que albergan una biodiversidad propia del hábitat estepario. Es por esto que, si el viajero presta atención, podrá encontrar entre los espartales, ejemplares de alcaravanes, alondras y sisones. Es esta etapa una gran aventura para el que decida recorrerla que además cuenta con un broche final espectacular: la llegada a la ciudad de Teruel, donde deleitarse con su conjunto mudéjar declarado por la UNESCO Patrimonio de la Humanidad.





Escalinata del Óvalo en Teruel

La antigua estación de tren de Santa Eulalia, situada en la carretera A-1511 dirección a Pozondón, marca el punto de partida de esta etapa del Camino Natural Santander-Mediterráneo con destino hacia Teruel.

El recorrido comienza atravesando una estepa con algunas parcelas dedicadas al cultivo de cereal, por la que se entrecruzan caminos rurales que sortean pequeños barrancos y cauces de arroyos estacionales. La ruta pasa cerca de algunas masías aisladas hasta llegar a un núcleo que se conoce como Las Granjas, junto a una acequia que riega los maizales y las choperas de Cella. Inmediatamente el Camino cruza una vía pecuaria asfaltada y comienza un largo tramo compartido con vehículos, aunque con tráfico escaso pues tan sólo es utilizado por los agricultores.

El viajero deberá desviarse casi dos kilómetros de la ruta si su deseo es visitar la población de Cella que, asentada sobre un cerro es visible desde el Camino, ofrece una imponente panorámica. No se arrepentirá de esta decisión, dado que allí tendrá la posibilidad de perderse por sus estrechas callejuelas medievales o la plaza del Ayuntamiento, como ya hiciera el Cid, y visitar el nacimiento del río Jiloca, que se produce en un gran pozo artesiano dentro de la localidad. Este pozo es uno de los mayores de Europa y fue acondicionado en el siglo XII por los templarios.

Una vez retomada la ruta, el Camino Natural Santander-Mediterráneo continúa entre choperas de repoblación que delatan por dónde iba el cauce natural del río hoy casi seco. En este tramo se conservan todavía restos de algunos puentes que daban servicio a los antiguos caminos agrícolas sobre la línea del ferrocarril minero de



Ojos Negros por la que discurre el trazado de esta etapa coincidente con el Camino Natural Vía Verde Ojos Negros. Al final de un tramo de regadío, el recorrido cruza a nivel la carretera de entrada a Cella por una rotonda, y pasa por una antigua paridera que se conserva junto a un vallado industrial.

Es posible detenerse a recuperar fuerzas una vez alcanzada la estación de Cella, acondicionada con un merendero, para posteriormente proseguir el viajero hacia Caudé, cruzando tierras de secano y acercándose poco a poco a la autovía Mudéjar (A-23) y a las laderas del valle. Finalmente, el itinerario cruza bajo la N-234 y después sobre la vía de tren, utilizando para ello una pasarela metálica que, al estar elevada, permite muy buenas vistas.

La pequeña pedanía turolense de Caudé queda junto a la ruta, y desde la estación se puede bajar a llenar las cantimploras de agua en la fuente situada junto a la iglesia.

El fin de la aventura se adivina ya al tomar un tramo llano que guiará al viajero a cruzar la autovía A-23 en dirección Concul, para bajar suavemente hacia la vega del río Alfambra. Continuará su camino por el Cerrillo de Casa Roya hasta la estación de Teruel, ubicada a cinco kilómetros de distancia de la capital turolense, y punto final de esta etapa del Camino Natural Santander-Mediterráneo entre Santa Eulalia y Teruel. Bien merece la pena recorrer la distancia que separa la antigua estación de la ciudad declarada por la UNESCO Patrimonio de la Humanidad por su espectacular conjunto arquitectónico mudéjar.

## TERUEL

Aunque la fundación de la ciudad de Teruel se sitúa durante la época de la conquista cristiana, en 1171, se han hallado vestigios que indican que ese enclave estuvo habitado mucho tiempo antes. Así lo confirma el asentamiento ibero conocido como *Turboleta*, en el Alto Chacón, así como algunos documentos encontrados que también demuestran la existencia de una fortaleza musulmana en la parte alta de la ciudad actual, conocida con el nombre de Tirwal.

Teruel fue desarrollándose entre numerosas disputas históricas por su dominio, tanto en la Edad Media, como en la Guerra de la Independencia y las Guerras Carlistas, e incluso en la Guerra Civil Española, donde se libró una de las batallas más sangrientas de la contienda.

La principal actividad económica es el turismo, debido en gran medida a las representaciones del arte mudéjar que la ciudad posee, declaradas Patrimonio de la Humanidad en 1986 por la UNESCO. Los ejemplos más destacados son la Torre de San Pedro y la Catedral, ambas del siglo XIII, la Torre de El Salvador y la Torre de San Martín, del siglo XIV.

Además, ya en el siglo XX surgió un estilo arquitectónico inspirado en el estilo mudéjar, denominado neomudéjar, cuyos ejemplos más representativos son la puerta de la fachada sur de la Catedral y la escalinata que une el centro histórico con la estación de ferrocarril.

Las fiestas mayores son la primera quincena de julio, destacando además otro festejo celebrado el fin de semana más próximo al 14 de febrero en memoria de Los Amantes de Teruel, historia de amor maltrecha entre Isabel de Segura y Diego de Marcilla.



Antigua estación de Teruel

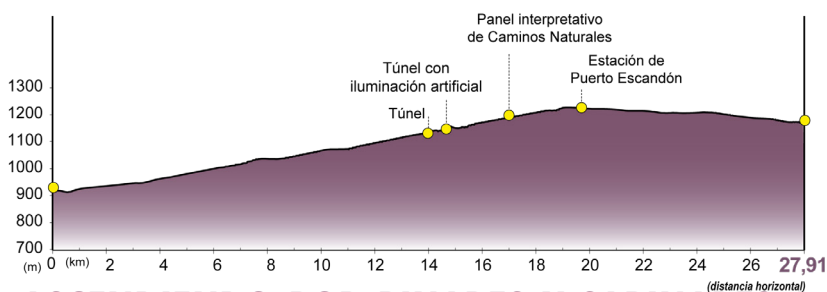
## ETAPA ✂ TERUEL → LA PUEBLA DE VALVERDE

## MIDE

Severidad del medio natural	1	⚠	Desnivel subida	439 m	▲
Orientación en el itinerario	1	📍	Desnivel bajada	194 m	▼
Dificultad en el desplazamiento	1	👉	Longitud ruta (distancia real)	27,99 km	📏
Cantidad de esfuerzo necesario	4	🍏	Horario	6 h 15 min	🕒

◆ población    ● punto de interés

Antigua estación de Teruel → Antigua estación de La Puebla de Valverde



## ASCENDIENDO POR PINARES Y SABINARES A PUERTO DE ESCANDÓN

Etapa de altura, que comienza en la monumental Teruel, arrancando desde la emblemática estación del ferrocarril minero. Desde allí el recorrido asciende entre pinares de laricio (*Pinus nigra*) por la Hoya de Teruel, para atravesar después los Sabinares del Puerto de Escandón (LIC), hasta coronar el puerto. Posteriormente, se inicia un suave descenso hasta el mar Mediterráneo, concluyendo esta etapa en la antigua estación de La Puebla de Valverde.



Antigua estación de La Puebla de Valverde



La etapa tiene su punto de partida en la antigua estación de Teruel, justo al lado del panel interpretativo de Caminos Naturales. Este complejo ferroviario estaba compuesto por diferentes edificios, entre los que destacan la estación propiamente dicha, a la izquierda del itinerario, y el almacén, a la derecha.

Si bien, antes de embarcarse en este apasionante viaje, es imprescindible explorar y disfrutar de la ciudad monumental de Teruel. Este enclave ha estado habitado desde tiempos inmemoriales, debido a su estratégica localización entre los ríos Guadalaviar y Alfambra, que se unen para dar lugar al río Turia. En noviembre de 1986, la UNESCO declaró la ciudad de Teruel Patrimonio de la Humanidad por su impresionante conjunto de arte mudéjar, del cual la catedral de Santa María de Mediavilla, la torre de San Martín y la torre de El Salvador son solo algunos ejemplos que quedarán grabados en la memoria de cualquier visitante.

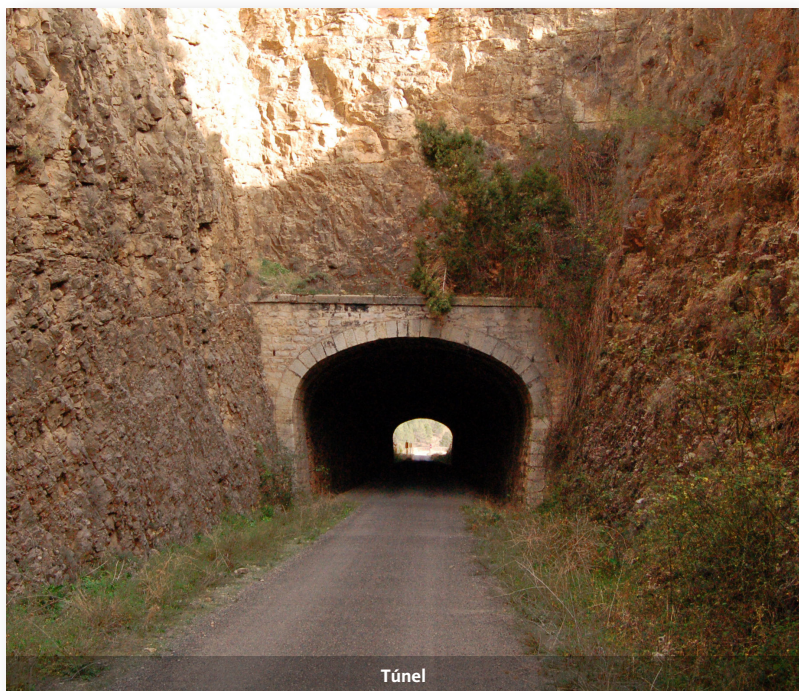
Sin más preámbulos, comienza la etapa alcanzándose el desvío que conecta el Camino Natural con la *Senda fluvial río Alfambra*. Un tramo serpenteante y varios pasos subterráneos permiten superar las carreteras A-226 y A-23, para, poco después, retomar de nuevo el antiguo trazado ferroviario. En un constante y suave ascenso se transita por una zona de cárcavas de gran belleza, en el área conocida como Puntal de la Hoya Blanca, donde los diferentes materiales que afloran en estas laderas dotan al paisaje de una variedad cromática espectacular.

Tras varios kilómetros disfrutando de este entorno, se alcanza un antiguo viaducto ferroviario totalmente acondicionado para el paso de peatones y ciclistas. Poco después, se cruza de nuevo la autovía A-23 a través de un paso inferior y se divisan a la derecha del trazado los primeros bosques de pinares de la Hoya de Teruel. Se juega con la mencionada autovía cruzándola en dos ocasiones más, siempre mediante pasos inferiores que no representan dificultad ni peligro alguno.

## EL FERROCARRIL DE OJOS NEGROS

Ojos Negros era una antigua explotación minera de hierro situada al pie de Sierra Menera, en la provincia de Teruel. Una larga línea de ferrocarril de vía estrecha comunicaba la mina con las siderurgias de Sagunto, a través de más de 200 km. Curiosamente, antes de su construcción, ya existía otra línea de ferrocarril de vía ancha acondicionada para el transporte de viajeros que, posteriormente, seguiría circulando en paralelo a ésta. Sin embargo, la compañía minera pensó que le salía más rentable construir una nueva línea exclusivamente para el transporte del mineral. Tras varias décadas de uso intensivo, tuvo que pedir a Renfe el uso de su vía para solucionar el cuello de botella que suponía su propio pero insuficiente medio de transporte. La línea se cerró en 1972. Diez años después, ocurrió la crisis minera española, que ocasionó la quiebra definitiva de la compañía minera y de la hasta entonces próspera industria férrea saguntina.

Poco después de cruzar el último paso, se atraviesa el antiguo viaducto ferroviario, que ha sido totalmente acondicionado, la Rambla de Río Seco y nuevamente la autovía A-23, esta vez por un puente asfaltado. En este punto y antes de continuar con la etapa, se tiene la oportunidad de visitar la localidad de Valdecebro, que actualmente depende del municipio de Teruel. A pesar de haber sido parcialmente destruida por los intensos combates de la Guerra Civil Española, fue reconstruida y ha mantenido su esencia y arquitectura popular. La iglesia de San Pedro y la ermita de San Cristóbal son buenos ejemplos de este patrimonio arquitectónico y cultural que aún perdura.



Túnel

Retomando el antiguo trazado ferroviario se va ganando altura gracias al continuo ascenso con las suaves pendientes que caracterizaban al ferrocarril minero. Se alcanza la antigua estación de Valdecebro, donde el paso del tiempo ha hecho mella en su estado de conservación. Junto a ella, un panel interpretativo de Caminos Naturales y un área de descanso que permiten recuperar fuerzas y afrontar los últimos kilómetros de constante y suave ascenso.

Entre los densos bosques de pinos, los enebros (*Juniperus communis* y *Juniperus oxycedrus*) van ganando presencia, mientras que algunas sabinas (*Juniperus thurifera*) empiezan a aparecer en esta zona de dura climatología, que les resulta especialmente propicia.

Un nuevo viaducto, que supera el Barranco del Nabali y el camino de las Suertes, ofrece una experiencia única a las usuarias y usuarios del camino. Le siguen varios tramos de trincheras, cuya construcción fue necesaria para reducir la pendiente que debía sortear el ferrocarril cargado de vagones repletos de mineral de hierro de las minas de Sierra Menera. Ahora son los extensos bosques de pino laricio (*Pinus nigra*) los que dominan el paisaje, permitiendo en ocasiones la proliferación de pequeños bosquetes de encinas (*Quercus ilex*). Estos se mezclan con las cárcavas de tierras rojizas, fruto de largos procesos erosivos, formando un mosaico de gran interés a nivel visual.

Poco después, el itinerario alcanza un antiguo túnel ferroviario totalmente recto de 92 metros de longitud, que no representa dificultad alguna, aunque siempre es recomendable llevar una linterna. Tras él, un viaducto cruza el Barranco de Gasconilla y un nuevo túnel de 127 metros de longitud, en este caso dotado de iluminación artificial, precede al viaducto que supera el Barranco del Francés.



Detalle de sábina mora (*Juniperus phoenicea*)



Vistas del Camino Natural

Se suceden otros dos viaductos que atraviesan el Barranco de los Gatos y el Barranco de Mora, respectivamente. Las sabinas y enebros han ido ganando protagonismo en detrimento de los pinares, a medida que se avanza por el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) de los Sabinars del Puerto de Escandón. Un panel interpretativo de Caminos Naturales indica el final de esta tipología de señalización. A partir de este punto, las señales adoptan el estilo de las Vías Verdes, continuando con la numeración de los hitos kilométricos anteriores.

Poco después, comienza un tramo compartido con vehículos a motor que se deberá recorrer con precaución y que gira a la derecha para cruzar la autovía A-23 por un paso subterráneo. Poco después se recupera la exclusividad del uso del itinerario, alcanzando la estación de Puerto de Escandón, perteneciente a la línea ferroviaria que actualmente permanece en uso. La antigua estación del ferrocarril minero hace tiempo que desapareció, dejando solo algunos vestigios de otras edificaciones asociadas a este antiguo tren.

De nuevo se transita por el antiguo trazado del ferrocarril minero, habiendo superado Puerto de Escandón, siendo este el punto más elevado de la etapa. El itinerario avanza, a partir de ahora, en predominante descenso, con las suaves pendientes que llevan acompañando a las usuarias y usuarios durante todo el viaje.

El antiguo trazado minero discurre en paralelo a la línea ferroviaria en uso, alcanzando, poco después de superar el hito kilométrico 77, un área de descanso donde recuperar fuerzas y disfrutar del entorno, mientras se observa una señal que indica que la distancia al final de la etapa es de 5,5 kilómetros.

Después de avanzar otro kilómetro, se alcanza una zona de trincheras excavadas en la roca, lo que facilita un ascenso gradual. Salpicando el paisaje, aparecen cultivos de almendros (*Prunus dulcis*), que destacan sobre los cultivos de cereal de secano, sobretudo en época de floración.

Al llegar al hito kilométrico 79, se cruza el viaducto que supera el Barranco de la Yedra y, tras él, aparece un panel interpretativo que informa al caminante sobre la historia del antiguo ferrocarril minero y de la cercana población de La Puebla de Valverde. Masías y sabinas adornan el paisaje, entre cultivos de secano, sucediéndose los kilómetros de descenso hasta llegar al cruce con la carretera A-2520, que precede a un pequeño tramo compartido que se deberá recorrer con precaución y finalmente a la antigua estación de La Puebla de Valverde. Aquí, el edificio de la estación, su panel interpretativo y su área de descanso ponen el punto final a esta etapa del Camino Natural Santander-Mediterráneo.



## LA PUEBLA DE VALVERDE

Localidad ubicada en la provincia de Teruel enmarcada dentro de la comarca Gúdar-Javalambre, cuya historia reciente está muy marcada por la Guerra Civil Española. Entre su patrimonio arquitectónico destaca la iglesia de Santa Emerenciana, la ermita de Loreto y un buen puñado de casas señoriales levantadas entre los siglos XVII y XVIII.

Las fiestas patronales tienen lugar el segundo domingo de septiembre en honor a la Virgen de Valverde y el producto gastronómico local más destacado es la trufa negra (*Tuber melanosporum*) cultivada en el municipio con una excelente calidad debido a las condiciones ambientales de la comarca.

## ETAPA ✨ LA PUEBLA DE VALVERDE

## → ALBENTOSA

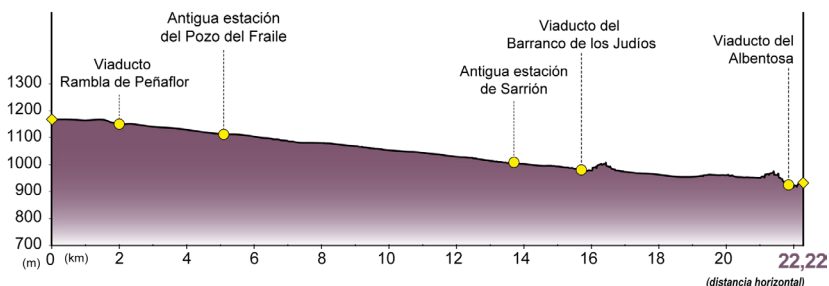
## MIDE

Severidad del medio natural	1	⚠️	Desnivel subida	182 m	⬆️
Orientación en el itinerario	1	📍	Desnivel bajada	412 m	⬆️
Dificultad en el desplazamiento	1	👉	Longitud ruta (distancia real)	22,28 km	📏
Cantidad de esfuerzo necesario	3	🍏	Horario	4 h 50 min	🕒

◆ población    ● punto de interés

La Puebla de Valverde

Albentosa



## ETAPA IMPREGNADA DE SABOR Y ESENCIA A TRUFA NEGRA

Poco más de 22 kilómetros separan las localidades turolenses de La Puebla de Valverde y Albentosa, inicio y final de esta encantadora etapa. Un recorrido en el que no se puede dejar de visitar Sarrión, población con un bello y nutrido patrimonio arquitectónico. Entre los campos de almendros (*Prunus dulcis*) y los encinares silvestres (*Quercus ilex*) destacan terrenos dedicados al cultivo de una joya culinaria como es la trufa negra (*Tuber melanosporum*), seña de identidad de esta región y por ende de esta etapa.





Masía del Fraile

La etapa comienza junto a la antigua estación ferroviaria de La Puebla de Valverde, donde se localiza el hito kilométrico 83. El antiguo trazado ferroviario de Ojos Negros avanza en paralelo a la línea ferroviaria actualmente en uso. Los montes de encinas (*Quercus ilex*) se alternan con tierras de labor, ofreciendo un bello espectáculo cromático, destacando con luz propia las parcelas de almendros (*Prunus dulcis*) en su época de floración.

El itinerario se aproxima a la autovía A-23, incluyendo un pequeño tramo compartido con vehículos a motor, lo que obliga a extremar las precauciones. Continuando el viaje, ya con el tráfico segregado, se alcanza el viaducto de la Rambla de Peñaflores, una espectacular construcción ferroviaria cuyos altos arcos de mampostería permiten superar el desnivel del cauce, ofreciendo una vista impresionante del paisaje.

Superado este viaducto que hará las delicias del cicloturista, se alcanzan dos antiguos edificios ferroviarios en estado de ruina que en su día daban servicio a la vía minera. El trazado avanza por un denso encinar (*Quercus ilex*) alcanzando el hito kilométrico 86. Justo antes de salir de este bosque mediterráneo, un nuevo edificio ferroviario en ruinas nos recuerda el pasado histórico del recorrido.

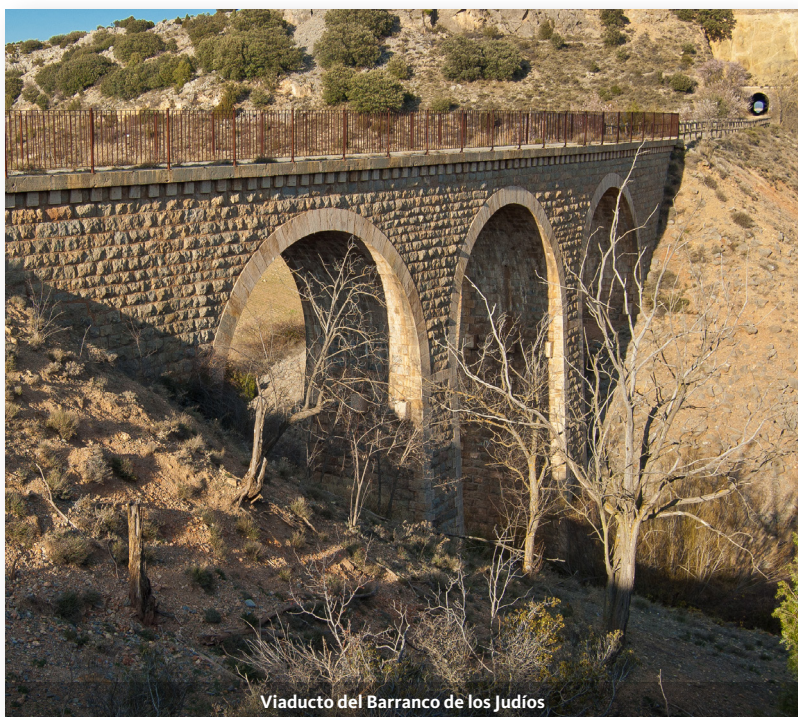
Un kilómetro más adelante, se alcanza un área de descanso ideal para recuperar fuerzas. Enclave desde el que contemplar la cercana Masía del Fraile, rodeada de densa vegetación natural salpicada por alguna tierra de labor. En esta zona se localizan bellos ejemplares de sabina albar (*Juniperus thurifera*) que encuentran en estas frías tierras un hábitat perfecto para desarrollarse.

Después de superar el hito kilométrico 88 se divisa, en la paralela línea férrea en uso, la estación de Pozo del Fraile que, aunque se encuentra también abandonada, resiste mejor el paso del tiempo que sus vecinas del antiguo ferrocarril minero. Tras avanzar un nuevo kilómetro, el paisaje va cambiando ligeramente, ganando protagonismo las parcelas de encinas (*Quercus ilex*) orientadas a la producción de trufa negra (*Tuber melanosporum*) de enorme calidad y altísimo valor culinario, que cuenta con la Indicación Geográfica Protegida (IGP) *Trufa negra de Teruel*.



Detalle de las hojas y el fruto de la sabina (*Juniperus thurifera*)

Se suceden los kilómetros hasta cruzar por un puente la línea del ferrocarril en uso, alcanzando el hito kilométrico 91 a la altura de la conocida como Masía Tripa Azul. Poco después, se llega a una nueva masía donde el itinerario realiza una curva para continuar en dirección este, tornando poco después de nuevo a su predominante dirección sur. Los cultivos van cediendo protagonismo a favor del monte mediterráneo, predominando el monte bajo y el matorral. Finalmente, el viaje alcanza un área de descanso donde es posible recuperar fuerzas y disfrutar del entorno natural. Este espacio cuenta con un pequeño refugio de piedra con tejado a un agua, ideal para resguardarse de las inclemencias del tiempo.



Viaducto del Barranco de los Judíos

El viaje sigue su curso entre antiguas zonas de trincheras, construidas con el objetivo de reducir la pendiente que debía superar la locomotora con los vagones cargados de mineral de hierro. Encinas (*Quercus ilex*) y sabinas (*Juniperus thurifera*) nos acompañarán hasta poco después del hito kilométrico 96, donde las tierras de labor recuperan protagonismo. A solo un kilómetro de distancia se ubica la antigua estación de Sarrión, dotada de área de descanso ideal para contemplar la belleza de esta localidad turolense.

No se debe continuar la aventura sin disfrutar de una visita a esta población, sede de la *Asociación de Truficultores de la Provincia de Teruel*. Aquí, además de degustar su gastronomía, se puede explorar parte de su vasto patrimonio arquitectónico, destacando la iglesia de San Pedro, la iglesia de San Cristóbal y las ermitas de La Sangre de Cristo y de San Roque.

Después de cruzar la carretera que conduce a la localidad, el recorrido alcanza el hito kilométrico 98 y continúa en un descenso predominante hacia el sur. Luego gira hacia el este para superar el viaducto del Barranco de los Judíos y, poco después, un túnel dotado con iluminación artificial. Tras esto, se llega a un pequeño tramo compartido una vez se supera el hito kilométrico 100 que se deberá recorrer con precaución.



Viaducto de Albentosa

El viaje continúa sin mayores sobresaltos dejando más adelante, a la izquierda del itinerario, la Masía del Retamar. Después de alcanzar el hito kilométrico 102, una nueva masía aparece ante al viajero, esta vez a su derecha. Tras superar un nuevo kilómetro, con suaves pendientes ascendentes y descendentes, se divisa a la izquierda del trazado la estación de ferrocarril de Mora de Rubielos, perteneciente a la línea de tren en servicio en la actualidad.

Se recorre un nuevo kilómetro para afrontar la parte final de esta etapa cargada de sorpresas, comenzando con un túnel en curva dotado de iluminación artificial en el que, a pesar de ello, es recomendable disponer de una linterna para superarlo sin dificultad. Al salir de este túnel excavado en la roca natural, nos encontramos con una pequeña área de descanso que nos permite, además de recuperar fuerzas, descubrir la sorpresa final de la etapa, que no es otra que el grandioso viaducto de Albentosa. Espectacular construcción ferroviaria de 180 metros de longitud y 40 metros de altura en su punto más alto, formado por siete arcos que permitían cruzar el río Albentosa al antiguo ferrocarril minero en su viaje desde Ojos Negros hasta Sagunto.

Tras disfrutar de esta majestuosa obra de ingeniería ferroviaria, solo queda recorrer un puñado de metros para alcanzar la localidad de Albentosa y poner el punto final a esta espectacular etapa turolense del Camino Natural Santander-Mediterráneo entre La Puebla de Valverde y Albentosa.



## SARRIÓN

Sarrión es un municipio ubicado a una altitud de casi 1.000 metros sobre el nivel del mar, situado en la depresión del Mijares, en pleno corazón de la comarca de Gúdar-Javalambre. En la actualidad, la población cuenta con cerca de 1.150 habitantes, y se encuentra a tan solo 37 kilómetros de Teruel.

Por su localización geográfica, este pueblo ha sido lugar de tránsito de numerosas civilizaciones y culturas, como los íberos, los romanos o los musulmanes. Esto se aprecia en el yacimiento de El Quemao, el aljibe o a través de vestigios del recinto amurallado de la localidad. De este último, destaca el Portal de Teruel, una de las siete puertas con las que contaba esta muralla y que data del siglo XII. Asimismo, sobresalen el altar dedicado a la Virgen del Pilar y el palacio de Monterde, que se erige como emblema del renacimiento aragonés.

Los edificios más significativos de la localidad son la iglesia de San Pedro, construida en el siglo XVII en mampostería y cantería; la iglesia de San Cristóbal; las ermitas de La Sangre de Cristo y de San Roque, y el antiguo convento de San Bartolomé, edificado por los Mercedarios a principios del siglo XVIII y que actualmente acoge la casa de la cultura y la biblioteca de este municipio. Entre su arquitectura civil, destaca la Casa de los Monterde, edificio de mampostería cuya construcción data del siglo XVI.

En cuanto a su gastronomía, resalta la trufa negra, un producto muy cultivado en esta región, y que destaca especialmente en este municipio. Durante el mes de diciembre, la localidad se viste de gala para celebrar el Festival Internacional de la Trufa (Fitruf) un evento que ensalza los usos gastronómicos de este preciado manjar. Las fiestas patronales, la romería veraniega y la Semana Santa son otros hitos que marcan el calendario festivo de esta pintoresca localidad turolense.





Interior de la iglesia de San Pedro en Sarrión

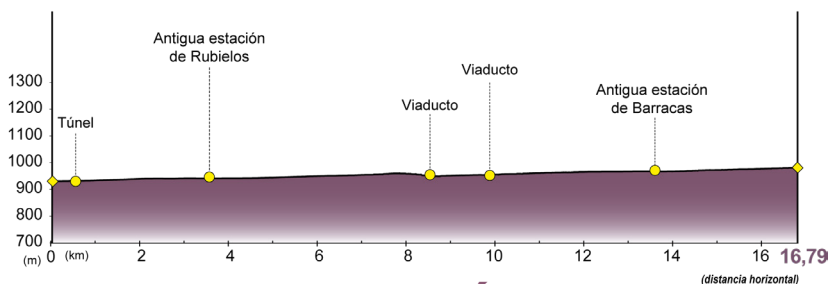
ETAPA  ALBENTOSA → BARRACAS

## MIDE

Severidad del medio natural	1 	Desnivel subida	81 m 
Orientación en el itinerario	1 	Desnivel bajada	30 m 
Dificultad en el desplazamiento	1 	Longitud ruta (distancia real)	16,80 km 
Cantidad de esfuerzo necesario	3 	Horario	3 h 25 min 

 población    punto de interés

**Albentosa**  **Barracas**



## ENTRE TERUEL Y CASTELLÓN, UNIENDO PROVINCIAS Y COMUNIDADES AUTÓNOMAS

Esta etapa nos conduce desde las bellas y frías tierras turolenses hasta la encantadora Castellón, comenzando en Albentosa y pasando junto a Venta del Aire, para adentrarse por tierras castellonenses en la localidad de Barracas. Aquí, la antigua estación ferroviaria, hoy trasformada en *Campamento/Refugio Forestal Estación del Palancar*, luce espectacular.



Iglesia de San Pedro Apóstol en Barracas



Cicloturistas en la etapa Albentosa – Barracas

Corta etapa de menos de 17 kilómetros, que comienza en la localidad de Albentosa. Antes de iniciar el viaje, es imprescindible visitar la iglesia parroquial de Nuestra Señora de los Ángeles, construida sobre los restos de un templo anterior, y los vestigios del castillo templario del siglo XII.

Ya en el itinerario se encuentran los restos de un antiguo edificio ferroviario, del cual aún se conservan sus paredes levantadas en piedra. Tras avanzar unos metros más, un pequeño túnel precede a un nuevo hito kilométrico donde el monte mediterráneo despliega su verdor, con ejemplares de quejigo (*Quercus faginea*), sabinas (*Juniperus thurifera*) y encinas (*Quercus ilex*), entre otras muchas especies.

El recorrido alterna pequeñas zonas de trincheras hasta alcanzar un nuevo hito kilométrico, que precede a un área de descanso equipada con mesas, bancos y aparcabicis. Un lugar perfecto para tomar un respiro y contemplar los terrenos rojizos que contrastan con el verdor de la vegetación circundante.

Al cruzar la carretera TE-V-6005 siempre extremando las precauciones, se alcanza un nuevo hito kilométrico y el itinerario pasa junto a Venta del Aire, donde se puede divisar el antiguo edificio de la estación de Rubielos de Mora en la línea de ferrocarril en uso actualmente. Pocos metros después, la antigua estación de Rubielos, perteneciente al ferrocarril minero, ofrece una nueva área de descanso perfecta para recuperar fuerzas.

Tras esta pequeña pausa se llega a un pequeño bosque de pinos piñoneros (*Pinus pinea*). Una señal indica que Barracas se encuentra a solo 14 kilómetros. El paisaje se salpica con cultivos de almendros (*Prunus dulcis*), y tras avanzar dos kilómetros más, aparece una nueva área de descanso, esta vez, más pequeña. Se prosigue el viaje en continuo descenso, no siendo difícil encontrar a otros y otras cicloturistas disfrutar de este agradable y poco exigente itinerario que permite disfrutar de la naturaleza a todo tipo de públicos, independientemente de su forma física y habilidad en el manejo de la bicicleta.

Coincidente con un nuevo hito kilométrico se discurre por una zona de trincheras reforzada con muros de mampostería. Después de un ligero ascenso, se alcanza un cruce de caminos donde un panel nos informa de lo más destacado de la localidad de San Agustín.

Un viaducto de tres arcos construido en piedra precede a un nuevo hito kilométrico y tras avanzar poco más de un kilómetro un nuevo viaducto de tres arcos nos deleita con las bellas vistas del cauce que supera. En días claros, esta parte del itinerario permite divisar lejanas sierras en el horizonte, recompensando al viajero con estos bellos recuerdos que quedarán grabados en su retina.

Al alcanzar una nueva área de descanso, una señal a solo 200 metros indica que faltan seis kilómetros a Barracas. Aquí, se abandona Aragón y se adentra en la Comunitat Valenciana, concretamente en la provincia de Castellón, y en el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) Alt Palància.

Los hitos kilométricos continúan correlativamente con la numeración indicada en tierras aragonesas. El trazado describe varias curvas con gran radio de giro, avanzando entre monte mediterráneo, rodeado de especies como enebros y sabinas, pertenecientes al género *Juniperus*.

Dos kilómetros después del límite autonómico, se alcanza la antigua estación de Barracas, restaurada y reutilizada como *Campamento/Refugio Forestal Estación del Palancar*. Este lugar cuenta con barbacoas, merenderos y zonas de juegos infantiles. El recorrido continúa entre el pinar de Palancar de Abajo, un bosque de pino silvestre (*Pinus sylvestris*) y pino laricio (*Pinus nigra*), para poco después y coincidente con un nuevo hito kilométrico, entrar en un pequeño quejigar (*Quercus faginea*).



*Campamento/Refugio Forestal Estación del Palancar*

Tras un nuevo hito kilométrico, el trazado describe una curva con amplio radio de giro tornando a dirección sur, y a lo lejos se divisa la localidad de Barracas. Superado el último hito kilométrico de la etapa, se llega al pueblo de Barracas, con sus viviendas a la izquierda del itinerario, marcando el final de esta etapa del Camino Natural Vía Verde de Ojos Negros, perteneciente al gran eje que forma el Camino Natural Santander-Mediterráneo.

## BARRACAS

Barracas es un pintoresco municipio castellonense, ubicado en la comarca del Alto Palancia, entre las estribaciones de la sierra de Javalambre y la localidad de Pina de Montalgrao, en un altiplano que alcanza los 981 metros de altitud.

La historia de este núcleo urbano comienza con su reconquista por parte de Jaime I que, en 1269, dona la localidad a su hijo y la incorpora así al Señorío de Jérica. Posteriormente, en 1364, Pedro I lo dona a don Juan Alfonso de Jérica. En 1372, vuelve a ser donado por el rey al infante don Martín. El municipio seguirá cambiando de manos hasta que, en 1564, por sentencia del Sacro Supremo Regio del Consejo de Aragón, se declara Patrimonio Real. En este contexto, el motor del desarrollo económico del pueblo ha estado históricamente vinculado con la ganadería trashumante, ya que el antiguo camino real que discurría entre Aragón y Valencia atravesaba las tierras de Barracas.

Por las inmediaciones de este municipio transitaba la línea ferroviaria que partía desde la mina de la Compañía de Sierra Menera en las inmediaciones de la localidad de Ojos Negros hasta el puerto de Sagunto y que se encargaba de la distribución de materias primas. Barracas contaba con su propia estación en este itinerario. El cese del servicio ferroviario, en 1972, provocó el abandono de muchas de sus infraestructuras, pero no de la de Barracas, donde la antigua estación ha sido reconvertida en un apacible área que cuenta con merenderos y un parque infantil.

Hoy en día, la economía de Barracas se basa principalmente en el sector servicios, aunque un pequeño porcentaje de la población continúa dedicándose a la agricultura y a la ganadería.

En cuanto a su patrimonio, destaca la iglesia de San Pedro Apóstol, construcción del siglo XVI de estilo gótico, con una imponente torre y un roseón; la fuente de San Pedro datada en 1576; la ermita de San Roque, en la que destaca su pórtico; y las dovelas del arco del cementerio.

Las festividades en Barracas son momentos de gran importancia y celebración. Destaca el conocido como Domingo de la Rosa, que se celebra el primer domingo de mayo en honor a la Virgen de la Divina Pastora. Para los vecinos de Barracas, las celebraciones y romerías en honor a San Pedro y a San Roque también son fechas importantes.

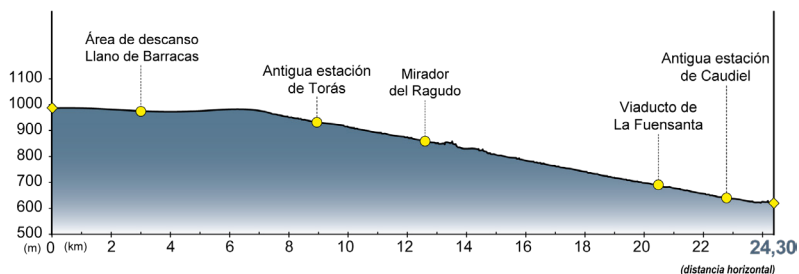
ETAPA  BARRACAS → CAUDIEL

## MIDE

Severidad del medio natural	1 	Desnivel subida	150 m 
Orientación en el itinerario	1 	Desnivel bajada	517 m 
Dificultad en el desplazamiento	1 	Longitud ruta (distancia real)	24,34 km 
Cantidad de esfuerzo necesario	3 	Horario	5 h 15 min 

◆ población ● punto de interés

**Barracas**  **Caudiel**



## ETAPA SERRANA EN EL ALTO PALANCIA

El inicio de etapa en Barracas y sus llanos contrastan con el paisaje serrano posterior donde pinares, encinares y coscojares pueblan estos montes que bien se pueden disfrutar desde el Mirador del Ragudo. Túneles, antiguas estaciones y áreas de descanso nos reconfortarán, sobresaliendo de entre ellos, con sus ocho arcos, el viaducto de La Fuensanta.



Viaducto de La Fuensanta



Muro cortanieves de piedra en seco

Esta etapa, de más de 24 kilómetros, parte de la localidad castellanense de Barracas, donde es posible visitar la iglesia de San Pedro Apóstol y la fuente y ermita de San Roque. El itinerario comienza dejando la localidad a la izquierda, donde pocos metros después en ese mismo lado se divisará la estación de Barracas de la línea de ferrocarril en uso que avanza en paralelo al Camino Natural.

Unos metros más adelante, junto a un nuevo hito kilométrico, encontraremos una señalización que le indica la dirección a tomar si se quiere visitar la localidad de El Toro, situada a unos 6 kilómetros, fuera del trazado del Camino Natural. En este mismo punto una señalización metálica muestra la distancia existente para llegar a diferentes puntos de este recorrido: Área descanso Llano, a 2,5 km, Área Est. Torás, a 8,3 km, y Masadas Blancas, a 14,6 km.

El trazado continúa dibujando una línea recta en dirección sur alcanzando un nuevo hito kilométrico. La ruta está flanqueada por un muro cortanieves realizado en piedra en seco, según indica la señal metálica al efecto, encargado antiguamente de proteger el paso del ferrocarril de las inclemencias meteorológicas.

Tras recorrer un nuevo kilómetro se alcanza el Área de descanso del Llano de Barracas, dotada de mesas con bancos adosados y aparcabicis, y una pequeña chopera (*Populus nigra*) que en verano proporciona una codiciada y reconfortante sombra a usuarias y usuarios.

Apenas dos kilómetros después, se abandona el trazado rectilíneo en dirección sur y también momentáneamente el antiguo trazado ferroviario. Es en este punto donde comienza un tramo compartido con vehículos a motor donde, a pesar de la correcta señalización, se recomienda extremar las precauciones. Poco después, el itinerario gira a la izquierda cruzando por un paso inferior la línea del ferrocarril actualmente en uso, que como casi siempre avanzaba en paralelo a la del antiguo ferrocarril minero.

Es momento de ascender, siguiendo la señalización, zigzagueando entre los aerogeneradores del Parque Eólico Alto Palancia II, salpicados por bosquetes de encinas (*Quercus ilex*) en monte bajo. Algo más de un kilómetro después se retorna de nuevo al antiguo trazado ferroviario minero, poniendo fin al tramo compartido.

Finalizado el ascenso, se continúa avanzando en ligera bajada entre el monte bajo de Quercineas, donde cobra protagonismo la coscoja (*Quercus coccifera*). En el siguiente cruce de caminos, se alcanzará el trazado del GR-7, un Gran Recorrido que se dirige a Tarifa, situada a unos 2.132 kilómetros, tal y como indica una señal.

Tras superar un nuevo hito kilométrico, un nuevo cruce de caminos indica la posibilidad de visitar, a 200 metros fuera del trazado, las ruinas de la Masía de la Cerrada. En este lugar nació, en 1725, el escritor, pintor y viajero Antonio Ponz Piquer. Poco después se divisa ya la antigua estación Torás-Bejís, perteneciente a la línea férrea en uso y, a continuación, se alcanza la antigua estación de Torás, incluida entre las infraestructuras del antiguo trazado del ferrocarril minero. En este punto, se ha acondicionado un Área de descanso que permite recuperar fuerzas y disfrutar en calma de estas dos infraestructuras abandonadas.



Los pinares de pino carrasco (*Pinus halepensis*) se alternan con cultivos de almendros (*Prunus dulcis*), alcanzándose tras varias curvas y varios kilómetros el Mirador del Ragudo que ofrece inmejorables panorámicas del Parque Natural Serra d'Espadà. A partir de este momento, se inicia una zona de trincheras excavadas en la roca natural. Es recomendable mantenerse alerta, ya que una antigua señal advierte del peligro de desprendimientos.

Tras un nuevo hito kilométrico y una galería de desagüe excavada en la zona, con señal indicativa, aparece un túnel. A este primer túnel le suceden otros dos que, como el primero, constan de iluminación artificial, aunque no por ello se desaconseje portar algún tipo de linterna que ayude a superar estas antiguas infraestructuras.

El Área de descanso de Masadas Blancas espera un kilómetro más tarde. Se trata de un enclave, rodeado de antiguos edificios ferroviarios, ideal para hacer una pausa antes de continuar la marcha hasta llegar a un pequeño viaducto. La construcción, de un solo arco, permite superar un pequeño cauce y tras él un cartel metálico indica que distan 8,5 kilómetros para alcanzar la localidad de Caudiel.

Se suceden los kilómetros, con la línea del ferrocarril en uso avanzando en paralelo, donde poco a poco los cultivos de almendros (*Prunus dulcis*) van ganando terreno a los pinares de pino carrasco (*Pinus halepensis*). En un cruce de caminos, señales indicativas de madera invitan a visitar la localidad de Viver que, aunque fuera del



Panorámica desde el Mirador del Ragudo

itinerario, bien merece perderse por sus calles y disfrutar de su patrimonio. Un tesoro compuesto por la plaza Mayor, la iglesia de la Virgen de Gracia, construida en el siglo XIV sobre una mezquita anterior, o el portal de los Huertos, con robustos muros de mampostería y sillares datado del año 1606.

De vuelta al itinerario, podremos disfrutar en plenitud del paisaje que nos rodea gracias a la escasa dificultad del terreno. Tras alcanzar un nuevo hito kilométrico, se alza el viaducto de La Fuensanta que, con sus 125 metros de longitud y sus 8 arcos, supera el cauce que desemboca aguas abajo en el barranco del Cascajar.

Después de un suave curveo y de sumar algún kilómetro más en las piernas, se llega a las ruinas de un antiguo edificio ferroviario, del que hoy se conservan parcialmente las paredes. En menos de un kilómetro la antigua estación de Caudiel recibe a usuarias y usuarios. El complejo consta de un edificio aceptablemente conservado y tapiado, así como de un Área de descanso donde poder recordar lo vivido en esta etapa antes de afrontar su recta final.

Tras superar un túnel dotado de iluminación artificial el itinerario alcanza el núcleo urbano de Caudiel, donde finaliza esta apasionante etapa del Camino Natural Santander-Mediterráneo. Una bella localidad en la que destacan la Torre de Aníbal, la iglesia de San Juan y el Convento de las Carmelitas Descalzas.



## CAUDIEL

Caudiel es un municipio situado en la provincia de Castellón y que pertenece a la comarca del Alto Palancia. Aunque en sus inmediaciones se han encontrado restos que datan de la época íbera y romana, no fue hasta la época musulmana que el municipio adquirió su imagen actual. En 1236 el rey Jaume I conquistó la localidad, que pasó a formar parte del señorío de Xérica hasta la muerte de Pere IV. Posteriormente, gracias a Juan Alonso de Jérica, a través de su Carta Puebla, el municipio pudo acogerse a los fueros de Aragón en el año 1367. En 1538, el municipio perteneció al Duque de Calabria y, tras su muerte, fue donado al Monasterio de San Miguel.

La localidad alberga varios edificios y construcciones de gran interés. La Torre del Molino o Torre de Aníbal, una antigua torre de defensa de la que se desconoce su fecha de construcción que fue utilizada por los musulmanes para atacar la ciudad romana de Sagunto. Entre su patrimonio religioso destaca la iglesia de San Juan Bautista, que en el pasado fue el convento de los Agustinos, fundado en 1616. También merece una visita el conjunto del convento de las Carmelitas Descalzas, construido a finales del siglo XVII y la ermita del Socos, datada en el siglo XV, con su planta rectangular y techumbre de madera.



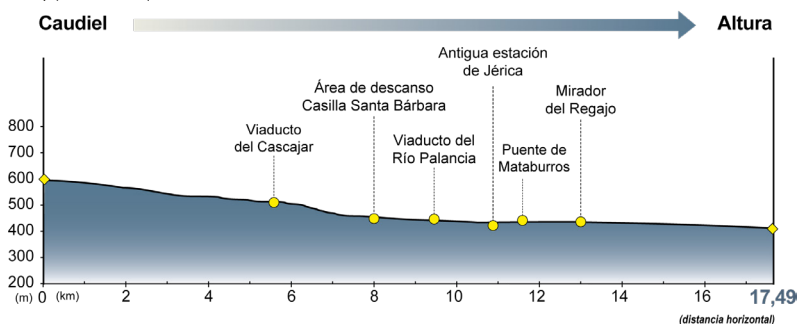
Antigua estación de Caudiel

## ETAPA CAUDIEL → ALTURA

## MIDE

Severidad del medio natural	1		Desnivel subida	3 m	
Orientación en el itinerario	1		Desnivel bajada	187 m	
Dificultad en el desplazamiento	1		Longitud ruta (distancia real)	17,52 km	
Cantidad de esfuerzo necesario	3		Horario	3 h 40 min	

◆ población    ● punto de interés



## DESCUBRIENDO LOCALIDADES CARGADAS DE HISTORIA

Etapa de menos de 18 kilómetros por la zona central de la comarca del Alto Palancia, visitando localidades como Caudiel y Altura, inicio y fin del recorrido, pasando también por Jérica y Navajas. Impresionante también el patrimonio natural, con el LIC Curs mitjà del riu Palància y el Paraje Natural Municipal La Esperanza. Sin olvidar el pasado ferroviario, con un total de 5 túneles, a los que se suman el Puente de Mataburros y los viaductos del Cascajar y del Río Palancia.



Túneles muy próximos en la etapa Caudiel – Altura



Panorámica de Jérica

Caudiel marca el inicio de esta etapa, abandonando su núcleo urbano por donde antaño lo hacía el ferrocarril minero. Antes de partir, es recomendable visitar una muestra del vasto patrimonio arquitectónico del pueblo, como la Torre de Aníbal o la iglesia de San Juan Bautista.

En esta primera parte del recorrido, el pinar de pino carrasco (*Pinus halepensis*) domina el paisaje, con pequeñas parcelas de cultivos arbóreos de superficie reducida salpicados por el monte. El camino avanza en paralelo a la línea ferroviaria en uso, como en etapas anteriores. Además, comparte trazado con la etapa 48 del Camino del Cid y con el Sendero de Gran Recorrido GR-160.

En una curva del antiguo trazado ferroviario a izquierdas, se alcanza el Área de descanso de Novales, un lugar perfecto para recuperar fuerzas gracias a su completo equipamiento. Pocos metros después se llega al viaducto del Cascajar, que con sus tres ojos nos obsequia con impresionantes panorámicas. Tras él, se atraviesa un pequeño túnel que permite divisar el final y un túnel próximo de mayor longitud dotado con iluminación artificial. Aun así, es recomendable disponer de una linterna. Un tercer túnel, sin iluminación artificial, completa esta secuencia, llevándonos hasta una pequeña Área de descanso.

Al poco tiempo, el recorrido entra en un tramo urbano por la localidad de Jérica. Aquí, es importante prestar atención a la señalización para atravesar la localidad sin problemas. Antes de continuar, vale la pena disfrutar de sus encantos como la torre mudéjar de las Campanas y la torre del Homenaje.

Tras la gratificante visita por la localidad, se abandona la misma por la avenida de Valencia que acaba en el Cementerio Municipal. Desde aquí se toma un carril bici asfaltado que avanza en paralelo a la carretera CV-2330. Con precaución, se cruza la carretera por el paso de cebra cercano a la Estación Depuradora de Aguas Residuales (EDAR). El carril bici continúa y, metros después, se retoma el antiguo trazado ferroviario en la antigua Casilla de Paso a Nivel de Santa Bárbara, dotada con un Área de descanso.

Tras avanzar poco más de un kilómetro, se cruza el viaducto del río Palancia, que permite disfrutar del cauce fluvial y su nutrida vegetación de ribera. Superados algunos metros más se llega a la antigua estación de Jérica, dotada con Área de descanso y sombra proporcionada por varios ejemplares de pino carrasco (*Pinus halepensis*). Tras recorrer otro puñado de metros se cruza la autovía A-23 por un paso subterráneo al efecto que no supone dificultad alguna a usuarios y usuarias. Luego, se retoma el antiguo trazado ferroviario para cruzar el puente de Mataburros.

Avanzando algo menos de dos kilómetros, se alcanza un túnel dotado con iluminación artificial. Poco después, coincidiendo con un nuevo hito kilométrico, se encuentra el Mirador del Regajo desde el que se obtienen las mejores vistas del Embalse del Regajo, ideal para descansar y disfrutar del paisaje en calma.



Antigua Casilla de Paso a Nivel Santa Bárbara

Un nuevo túnel dotado con iluminación artificial nos deleita, siendo la antesala del Área de descanso Cantera de Navajas, donde se pueden observar restos de los antiguos cargaderos. A continuación, un cruce indica la cercanía de la población de Navajas, con un camping pegado al trazado. Esta localidad bien merece una parada para visitar la iglesia de la Inmaculada Concepción y, si se dispone de más tiempo, no se puede abandonar Navajas sin visitar el paraje natural del Salto de la Novia, espectacular cascada en el cauce del río Palancia que nos dejará perplejos.

Se avanza junto al camping de Navajas para pasar por debajo de un puente cuyo curioso nombre aparece en una señal y quedará grabado en la memoria del viajero: *Puente donde se cayó la burra y no se mató*. Después, se cruza la carretera CV-216, siempre manteniendo las debidas precauciones, para despedir definitivamente la localidad de Navajas.

A continuación, se pasa por debajo de la carretera CV-216 por paso subterráneo de nueva construcción, y después se hace lo propio con la autovía A-23. Al finalizar el segundo paso subterráneo, el trazado plantea dos opciones: continuar por el antiguo trazado ferroviario o tomar un camino alternativo, que en poco más de 500 metros regresa de nuevo al trazado principal continuando por el antiguo trazado ferroviario.

Pocos metros después de finalizar la alternativa se alcanzan las primeras viviendas de la localidad de Altura. Tras cruzar varias calles siguiendo el antiguo trazado del ferrocarril se llega al punto final de la etapa. Aquí se puede disfrutar de la iglesia de San Miguel Arcángel, de la plaza Mayor, de la casa Grande, datada en el siglo XVI y de toda una red de acueductos y puentes históricos que invitan a perderse por las calles de Altura.



Embalse del Regajo



Antiguo cargadero de la cantera de Navajas

## PARAJE DEL SALTO DE LA NOVIA

Se trata de un espacio natural perteneciente al municipio castellanense de Navajas. En él encontramos la cascada del Brazal, de 60 metros de altura, en el cauce del río Palancia y frente al que se extiende el monte Rascaña.

Este paraje natural de gran belleza y gran atractivo turístico para la zona tiene una leyenda popular: hace años existía una tradición que decía que cuando dos novios querían casarse, para demostrar su amor, tenían que pasar una prueba. Debían acudir a este lugar y, delante de todo el pueblo, en la parte más estrecha del río, la novia debía cruzar su cauce de un solo salto, lo cual era entendido como un símbolo de felicidad para el futuro matrimonio y demostraba fidelidad.

En caso de no lograrlo, se consideraba que el matrimonio no se podía llevar a cabo, y ellos mismos, ante la creencia de que este sería desgraciado, rompían su compromiso. La leyenda cuenta, además, que una chica, al intentar cruzar el río, erró en el salto y cayó a un remolino. El novio, intentó salvarla sin éxito, quedando los dos atrapados en el remolino y desapareciendo bajo las aguas, para aparecer posteriormente los cadáveres de la pareja. Se dice que, en las noches de luna llena, se puede escuchar un canto dulce y triste de lamento por la muerte de estos dos enamorados.



Salto de la Novia en Navajas

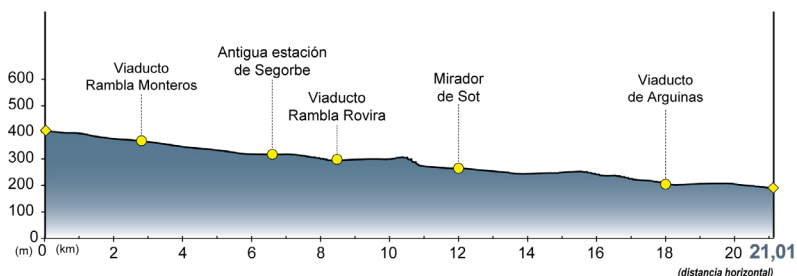
ETAPA  ALTURA → ALGIMIA D'ALFARA

## MIDE

Severidad del medio natural	1 	Desnivel subida	91 m 
Orientación en el itinerario	1 	Desnivel bajada	303 m 
Dificultad en el desplazamiento	1 	Longitud ruta (distancia real)	21,03 km 
Cantidad de esfuerzo necesario	3 	Horario	4 h 25 min 

 población  punto de interés

Altura  Algimia de Alfara



## UNA ETAPA QUE NOS ASOMA AL MAR MEDITERRÁNEO

Esta etapa de 21 kilómetros marca la despedida de la provincia de Castellón y la entrada a la provincia de Valencia, por la pintoresca comarca del Camp de Morvedre. Últimos pasos del antiguo ferrocarril minero que viajaba cargado de mineral de hierro hasta los altos hornos de Puerto de Sagunto, un lugar que conserva parte de este fascinante legado industrial.



Cultivo de mandarinos



La etapa comienza en la localidad de Altura, cuyo rico patrimonio arquitectónico bien merece una visita, destacando su plaza Mayor y la iglesia de San Miguel Arcángel. Sin más preámbulos, retomamos el recorriendo justo donde terminó la etapa anterior, siguiendo el antiguo trazado del ferrocarril mientras atravesamos el núcleo urbano de Altura. Pocos metros después de iniciar el recorrido, se bordea una balsa de agua construida, muy probablemente, tras el cierre definitivo del ferrocarril minero. Poco a poco se deja atrás el casco urbano de Altura alcanzando un pequeño edificio ferroviario rehabilitado en el año 2007 y convertido en la Casa de Oficios “Óleo-Altura”.

Tras recorrer algo menos de dos kilómetros desde ese punto, las usuarias y usuarios encuentran el Área de descanso Rambla Monteros. Aquí, al cruzar el viaducto del mismo nombre, se puede disfrutar de los meandros que forma el cauce, protegidos por la vegetación de ribera que crea un hábitat perfecto para una gran variedad de fauna.

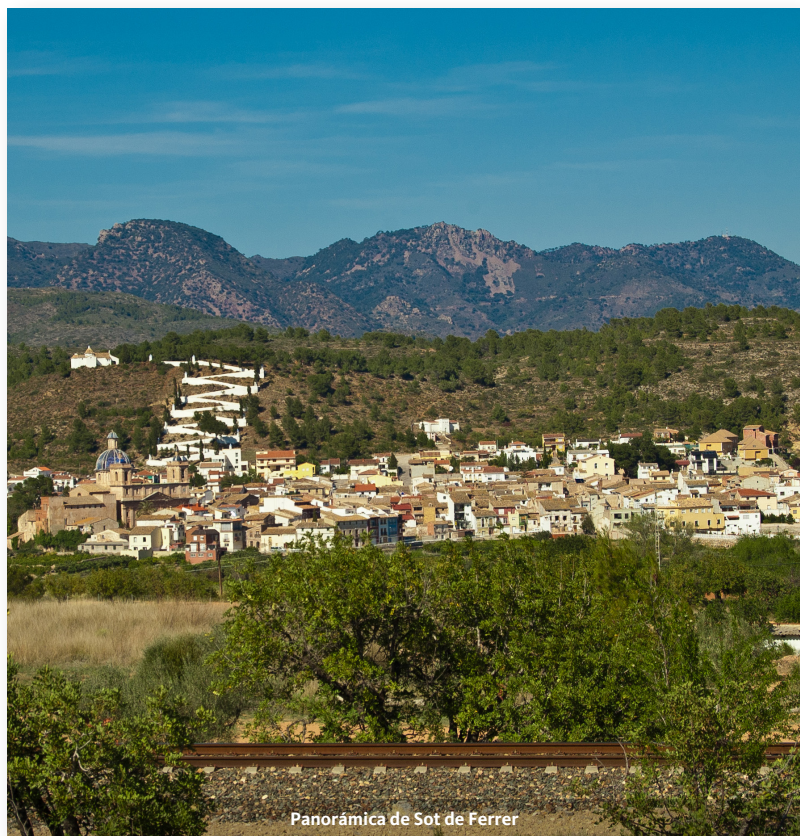
Un kilómetro más adelante, un cruce de caminos y una señal nos indica que nos encontramos en Mas de Valero. Esta señal también informa de la distancia que le separa del final de etapa y otros puntos de interés como el Mirador de Sot y El Juncar.

A la izquierda del trazado, se alza la monumental Segorbe, que bien merece una visita sin prisas ni horarios que permita disfrutar de sus murallas medievales, del Castillo de la Estrella y de la Torre de la Cárcel, saboreando con tranquilidad su exquisita gastronomía. Los cultivos de frutales poco a poco van cobrando protagonismo. Tras cruzar con precaución una pequeña carretera, aparece la antigua estación de Segorbe, donde un área de descanso y las ruinas de lo que queda hoy en pie del antiguo edificio ferroviario reciben al viajero.

Tras recorrer dos kilómetros más, se cruza la Rambla Rovira, con su viaducto formado por tres arcos construidos en piedra. Aquí, el camino, sigue avanzando con el trazado del ferrocarril a la izquierda y un monte repoblado con pino carrasco (*Pinus halepensis*) a la derecha. Este monte, que fue pasto de las llamas hace algunos años, está renaciendo con nuevos ejemplares que crecen lentamente protegiendo el suelo de la erosión.

El itinerario avanza unos metros en paralelo a la autovía A-23, dejándola a la izquierda. Más allá, en el mismo lado, se encuentra la localidad de Soneja cuyo entorno estuvo poblado desde el Paleolítico, quedando despoblada en 1609 con la expulsión de los moriscos, siendo repoblada poco después tras la firma de la Carta de Población. Resultado de estos avatares históricos, merece la pena una visita por Soneja para disfrutar del antiguo palacio de los duques de Montellano y la iglesia de San Miguel Arcángel.

De vuelta al trazado y tras superar una rampa de subida y un pequeño y rápido descenso, se abandona el antiguo trazado ferroviario en un cruce con la carretera de acceso a una cantera. Aquí el camino avanzará dejando a la izquierda la línea de ferrocarril en uso y a la derecha la mencionada cantera en diferente estado de explotación y restauración. El itinerario pasa entonces junto a una laguna profunda, anteriormente también parte de la cantera, que se ha convertido en un humedal que acoge una gran variedad de fauna, especialmente anfibios y aves.



Panorámica de Sot de Ferrer



Las pedaladas o pasos vuelven a seguir el trazado del antiguo ferrocarril metros antes de alcanzar el Mirador de Sot de Ferrer que, desde esta inmejorable panorámica invita a visitar el palacio del Señor y la iglesia de la Inmaculada Concepción. Además destaca la escalinata blanca que conduce a la ermita de San Antonio de Padua, creando una imagen inolvidable.

De regreso al itinerario, y tras avanzar poco más de un kilómetro, se cruza el viaducto que supera el Barranco Juncar. Un kilómetro más adelante, un paso subterráneo de la autovía A-23 desvía el viaje del trazado férreo original, avanzando por senda de tierra entre los viales de acceso de la mencionada autovía.

El itinerario regresa al antiguo trazado ferroviario pasando por una zona de trincheras excavadas en la roca natural para, poco después, abandonar momentáneamente de nuevo el antiguo trazado ferroviario para retomarlo metros antes de un nuevo hito kilométrico. La señalización invita a desviarse de la ruta y visitar la localidad de Algar de Palancia, a la izquierda del trazado y primera de la provincia de Valencia. Localidad en la que es posible disfrutar de la iglesia de Ntra. Sra. de la Merced, del siglo XVIII y la Torre Árabe del siglo XIII que actualmente alberga el ayuntamiento.

De vuelta al recorrido, se supera por paso subterráneo la carretera N-225, y poco después se retoman los pasos del antiguo tren minero, llegando algo más tarde al viaducto de Arquinas, con sus cuatro arcos construidos en piedra.



Entre cultivos de naranjos y mandarinos, los kilómetros se suceden con el inconfundible aroma a azahar que impregna el alma del viajero. En lo alto de un promontorio se divisa la ermita de Ntra. Sra. de los Afligidos. Tras ese saliente montañoso, y fuera de la vista del caminante se encuentra Alfara de la Baronía, donde se puede disfrutar de la plaza de la Mare de Déu y la iglesia de San Agustín Obispo.

La etapa llega a su recta final al alcanzar el cruce con la carretera que lleva a Algímia d'Alfara, donde destaca la imponente torre de la iglesia de Sant Vicent Ferrer. Escasos metros restan ya para finalizar la etapa cuando se alcanzan la señal de Final de la Vía Verde y el hito kilométrico 184,557 donde actualmente concluye este viaje que nos acerca a la costa.

Fuera del trazado, múltiples son las opciones que permiten alcanzar Puerto de Sagunto y sus playas, completando el recorrido que realizaba el tren minero hasta las industrias siderúrgicas localizadas en el mismo puerto, encontrando y siendo visitables algunos edificios de este importante sector que permitió el desarrollo de la localidad.

## SEGORBE

Segorbe, la capital de la comarca castellonense del Alto Palancia, se encuentra ubicada a 394 metros de altitud, entre las sierras de Espadán y Calderona, en el camino entre Aragón y la Comunitat Valenciana. Con una población de más de 9.000 habitantes, cuenta con un rico legado histórico.

Su estratégica ubicación, en lo alto de un montículo con paredes verticales que favorecen su defensa, ha hecho que este espacio estuviese ocupado desde la prehistoria. Los primeros yacimientos muestran restos de la Edad de Bronce, aunque también se han encontrado vestigios de la época íbera, así como de asentamientos romanos. Con la conquista musulmana, el lugar se convierte en una pequeña ciudad rural fortificada con un castillo. En 1245 es tomada por Jaime I, incorporándose así a la corona aragonesa gracias a un acuerdo con el rey Zeyt Abuzeyt. Durante años fue residencia señorial, lo que hizo que el castillo fuera reformado en alguna ocasión. Tras la Edad Media, Segorbe siguió manteniendo un papel relevante dentro del territorio valenciano, hasta el comienzo de su declive en el siglo XIX.

Con respecto a su arquitectura, destacan construcciones como el Castillo de la Estrella, la Torre de la Cárcel, situada en la antigua muralla junto al portal de Teruel y datada en el siglo XVI, las murallas medievales del siglo XI y el arco de la Verónica.



Fuente de los 50 caños de Segorbe

## AYUNTAMIENTOS

(ORDENADOS SEGÚN LAS ETAPAS DEL CAMINO NATURAL)

- **AYUNTAMIENTO MERINDAD DE VALDEPORRES**  
(<https://merindaddevaldeporres.es/inicio>) 947 13 80 10
- **AYUNTAMIENTO DE VILLARCAYO**  
(<https://villarcayo.burgos.es/>) 947 13 10 04
- **AYUNTAMIENTO DE MEDINA DE POMAR**  
(<https://www.medinadepomar.net/>) 947 19 12 22
- **AYUNTAMIENTO DE MERINDAD DE CUESTA URRÍA**  
(<https://merindaddecuestaurria.burgos.es/>) 947 30 85 74
- **AYUNTAMIENTO DE TRESPADERNE**  
(<https://trespaderne.burgos.es/inicio>) 947 30 86 11
- **AYUNTAMIENTO DE OÑA**  
(<https://ayuntamientoona.com/>) 947 30 00 78
- **AYUNTAMIENTO DE SALAS DE BUREBA**  
(<https://salasdebureba.es/inicio>) 947 30 20 62
- **AYUNTAMIENTO DE POZA DE LA SAL**  
(<https://www.pozadelasal.es/>) 947 30 20 46
- **AYUNTAMIENTO DE MERINDAD DE RÍO UBIERNA**  
(<https://merindadderioubierna.burgos.es/inicio>) 947 44 10 85
- **AYUNTAMIENTO DE BURGOS**  
(<http://www.aytoburgos.es/>) 947 28 88 00
- **AYUNTAMIENTO DE ALFOZ DE QUINTANADUEÑAS**  
(<http://www.xn--alfozdequintanadueas-l7b.es/>) 947 29 25 00
- **AYUNTAMIENTO DE CARDEÑADIJO**  
(<https://www.xn--cardeadijo-xga.es/inicio>) 947 29 00 63
- **AYUNTAMIENTO DE MODÚBAR DE LA EMPAREDADA**  
(<https://www.modubardelaemparedada.es/inicio>) 947 42 30 50
- **AYUNTAMIENTO DE REVILLARRUZ**  
(<https://www.revillarruz.es/inicio>) 947 40 53 00
- **AYUNTAMIENTO DE LOS AUSINES**  
(<https://www.losausines.es/>) 947 56 59 16

- **AYUNTAMIENTO DE REVILLA DEL CAMPO**  
(<https://www.revilladelcampo.es/inicio>) 947 42 00 40
- **AYUNTAMIENTO DE TORRELARA**  
(<https://www.torrelara.es/inicio>) 947 39 20 21
- **AYUNTAMIENTO JURISDICCIÓN DE LARA**  
(<https://www.jurisdiccionsdelara.es/inicio>) 947 56 92 60
- **AYUNTAMIENTO DE CAMPOLARA**  
(<https://campolara.es/inicio>) 947 39 20 22
- **AYUNTAMIENTO DE VILLAESPASA**  
(<https://www.villaespasa.es/inicio>) 947 56 92 63
- **AYUNTAMIENTO DE CASCAJARES DE LA SIERRA**  
(<https://www.cascajaresdelasierra.es/inicio>) 947 56 95 63
- **AYUNTAMIENTO DE HONTORIA DEL PINAR**  
(<http://www.hontoriadelpinar.es/>) 947 38 61 41
- **AYUNTAMIENTO DE SAN LEONARDO DE YAGÜE**  
(<http://sanleonardodeyague.es/>) 975 37 60 27
- **AYUNTAMIENTO DE NAVALENO**  
(<http://www.navaleno.es/>) 975 37 40 02
- **AYUNTAMIENTO DE CABREJAS DEL PINAR**  
(<https://cabrejasdelpinar.com/>) 975 37 30 02
- **AYUNTAMIENTO DE ABEJAR**  
(<http://www.abejar.es/>) 975 37 31 00
- **AYUNTAMIENTO DE SORIA**  
(<http://www.soria.es/>) 975 23 41 00
- **AYUNTAMIENTO DE GOLMAYO**  
(<https://www.golmayo.es/>) 975 22 36 83
- **AYUNTAMIENTO DE ALCONABA**  
(<http://www.alconaba.es/>) 975 18 04 27
- **AYUNTAMIENTO DE CANDILICHERA**  
(<http://www.candilichera.es/>) 975 26 00 01
- **AYUNTAMIENTO DE CABREJAS DEL CAMPO**  
(<http://www.cabrejasdelcampo.es/>) 975 26 00 28

- **AYUNTAMIENTO DE ALMENAR DE SORIA**  
(<https://almenardesoria.es/>) 975 39 00 67
- **AYUNTAMIENTO DE ALIUD**  
(<http://www.aliud.es/>) 975 18 50 29
- **AYUNTAMIENTO DE GÓMARA**  
(<http://www.gomara.es/>) 975 38 00 01
- **AYUNTAMIENTO DE BUBEROS**  
(<http://www.buberos.es/>) 975 38 00 12
- **AYUNTAMIENTO DE VILLASECA DE ARCIEL**  
(<http://www.villasecadecimal.es/>) 975 38 03 20
- **AYUNTAMIENTO DE PORTILLO DE SORIA**  
(<http://www.portillodesoria.es/>) 975 38 03 87
- **AYUNTAMIENTO DE TORRUBIA DE SORIA**  
(<http://www.torrubiadesoria.es/>) 975 38 03 28
- **AYUNTAMIENTO DE CIRIA**  
(<http://www.ciria.es/>) 975 39 10 07
- **AYUNTAMIENTO DE CALATAYUD**  
(<http://www.calatayud.es/>) 976 88 13 14
- **AYUNTAMIENTO DE DAROCA**  
(<http://www.daroca.es/>) 976 80 03 12
- **AYUNTAMIENTO DE SAN MARTÍN DEL RÍO**  
(<https://www.sanmartindelrio.es/>) 978 77 34 01
- **AYUNTAMIENTO DE BURBÁGUENA**  
(<https://www.burbaguena.es/>) 978 73 32 17
- **AYUNTAMIENTO DE CALAMOCHA**  
(<https://calamochoa.es/>) 978 73 00 50
- **AYUNTAMIENTO DE FUENTES CLARAS**  
(<https://www.fuentesclaras.es/>) 978 73 11 00
- **AYUNTAMIENTO DE CAMIN REAL**  
(<https://www.caminreal.es/>) 978 86 20 00
- **AYUNTAMIENTO DE TORRIJO DEL CAMPO**  
(<https://www.torrijodelcampo.es/>) 978 86 22 00

- **AYUNTAMIENTO DE MONREAL DEL CAMPO**  
(<https://www.monrealdelcampo.com/>) 978 86 30 01
- **AYUNTAMIENTO DE OJOS NEGROS**  
(<https://www.ojosnegros.es/>) 978 86 52 57
- **AYUNTAMIENTO DE VILLAR DEL SALZ**  
(<https://www.villardelsalz.es/>) 978 86 59 25
- **AYUNTAMIENTO DE PERACENSE**  
(<https://www.peracense.es/>) 978 86 58 27
- **AYUNTAMIENTO DE SANTA EULALIA DEL CAMPO**  
(<https://www.santaauliadelcampo.com/>) 978 86 00 00
- **AYUNTAMIENTO DE CELLA**  
(<https://cella.es/>) 978 65 00 02
- **AYUNTAMIENTO DE TERUEL**  
(<https://sede.teruel.es/portal/>) 978 61 99 00
- **AYUNTAMIENTO DE TERUEL**  
(<https://turismo.teruel.es/>) 978 62 41 05
- **AYUNTAMIENTO DE LA PUEBLA DE VALVERDE**  
(<https://lapuebladevalverde.info/>) 978 67 00 01
- **AYUNTAMIENTO DE SARRIÓN**  
(<https://www.sarrion.es/>) 978 78 00 15
- **AYUNTAMIENTO DE ALBENTOSA**  
(<https://www.albentosa.es/>) 978 78 58 31
- **AYUNTAMIENTO DE EL TORO**  
(<https://www.eltoro.es/>) 964 12 30 01
- **AYUNTAMIENTO DE BARRACAS**  
(<https://www.barracas.es/>) 964 12 10 01
- **AYUNTAMIENTO DE TORÁS**  
(<https://www.toras.es/>) 964 12 02 38
- **AYUNTAMIENTO DE BEJÍS**  
(<https://www.bejis.es/>) 964 12 01 61
- **AYUNTAMIENTO DE VIVER**  
(<https://viver.es/>) 964 14 10 06

- **AYUNTAMIENTO DE BENAFER**  
(<https://www.benafer.es/>) 964 76 41 11
- **AYUNTAMIENTO DE CAUDIEL**  
(<https://www.caudiel.es/>) 964 14 40 49
- **AYUNTAMIENTO DE JÉRICA**  
(<https://jerica.es/>) 964 12 91 77
- **AYUNTAMIENTO DE NAVAJAS**  
(<http://www.navajas.es/portal/index.php>) 964 71 08 01
- **AYUNTAMIENTO DE SEGORBE**  
(<https://www.segorbe.es/>) 964 13 20 20
- **AYUNTAMIENTO DE ALTURA**  
(<https://www.altura.es/>) 964 14 63 84
- **AYUNTAMIENTO DE GELDO**  
(<https://www.geldo.es/>) 964 71 12 09
- **AYUNTAMIENTO DE SONEJA**  
(<https://www.soneja.es/>) 964 13 50 04
- **AYUNTAMIENTO DE SOT DE FERRER**  
(<https://www.sotdeferrer.es/>) 964 13 51 27
- **AYUNTAMIENTO DE ALGAR DE PALÀNCIA**  
(<https://www.algardepalancia.es/>) 962 62 50 55
- **AYUNTAMIENTO DE ALFARA DE LA BARONIA**  
(<https://www.alfaradelabaronia.es/>) 962 62 60 01
- **AYUNTAMIENTO DE ALGÍMIA D'ALFARA**  
(<https://www.algimiadealfara.es/>) 962 62 60 53

## DIPUTACIONES PROVINCIALES

(ORDENADAS SEGÚN LAS ETAPAS DEL CAMINO NATURAL)

- **DIPUTACIÓN DE BURGOS**  
(<https://www.burgos.es/>) 947 25 86 00
- **DIPUTACIÓN DE SORIA**  
(<https://www.dipsoria.es/>) 975 10 10 00

- **DIPUTACIÓN DE ZARAGOZA**  
(<https://www.dpz.es/>) 976 28 88 00
- **DIPUTACIÓN DE TERUEL**  
(<https://www.dpteruel.es/DPTweb/>) 978 64 74 00
- **DIPUTACIÓN DE CASTELLÓ**  
(<https://www.dipc.as/es/>) 964 35 96 00
- **DIPUTACIÓN DE VALÈNCIA**  
(<https://www.dival.es/es/>) 963 88 25 25

## ENLACES OFICIALES DE TURISMO PROVINCIAL Y COMARCAL (ORDENADOS SEGÚN LAS ETAPAS DEL CAMINO NATURAL)

- **TURISMO DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE BURGOS**  
(<https://turismoburgos.org/>) 947 25 86 00
- **TURISMO DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE BURGOS**  
(<https://turismoburgos.org/>) 947 25 86 00
- **TURISMO COMARCA CAMPO DE DAROCA**  
(<https://www.turismocomarcadedaroca.com/>) 976 80 01 29
- **TURISMO DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE ZARAGOZA**  
(<https://turismo.dpz.es/>)
- **TURISMO DIPUTACIÓN DE TERUEL**  
(<https://www.sienteteruel.es/>) 978 64 74 70
- **TURISMO COMARCA DEL JILOCA**  
(<https://www.jiloca.es/homes/turismo/>) 978 73 06 37
- **TURISMO DIPUTACIÓN DE CASTELLÓ**  
(<https://www.turismodecastellon.com/es/>) 964 35 98 83
- **VALÈNCIA TURISME**  
(<https://turisme.dival.es/>)

## ENLACES OFICIALES DE TURISMO AUTONÓMICO

(ORDENADOS SEGÚN LAS ETAPAS DEL CAMINO NATURAL)

- **TURISMO DE LA JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN**

(<https://www.turismocastillayleon.com/es/>)

975 21 20 52

- **TURISMO DE ARAGÓN**

(<https://www.turismodearagon.com/>)

976 28 21 81

- **TURISME COMUNITAT VALENCIANA**

(<https://www.comunitatvalenciana.com/es/inicio>)

## OTROS ENLACES DE INTERÉS

- **FERROCARRIL SANTANDER-MEDITERRÁNEO**

(<http://www.fcsm.es/>)

- **CONSORCIO SANTANDER - MEDITERRÁNEO**

(<https://santandermediterraneo.com/>)

- **CONSORCIO CAMINO DEL CID**

(<https://www.caminodelcid.org/>)

947 25 62 40

- **CEDER MERINDADES**

(<https://cedermerindades.com/es>)

947 13 01 97

- **ADECO BUREBA**

(<https://www.adecobureba.com/>)

947 59 38 64

- **CASTILLO DE PERACENSE**

(<https://www.castillodeperacense.es/>)

620 86 30 78

- **ASOCIACIÓN DE TRUFICULTORES DE TERUEL**

(<https://trufadeteruel.com/>)

978 78 10 69



Desde 1993 el Programa de Caminos Naturales del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, tiene como principal objetivo la adecuación de antiguas infraestructuras en desuso (líneas de ferrocarril, vías pecuarias o caminos tradicionales), recuperándolas como nuevos espacios para el uso y disfrute del ciudadano.

Esta guía ofrece, mediante textos detallados que cuentan con la ayuda de cartografía complementaria, los caminos naturales habilitados hasta la actualidad, que constituyen una de las mejores formas para acercarse a la naturaleza y conocer la cultura y las tradiciones de nuestro territorio.