

GRANDES ESPACIOS es
Outdoor

GRANDES ESPACIOS

AÑO XXII
Nº 230 - MARZO 2017
4,50 €

TURISMO ACTIVO

Especial
**SEMANA
SANTA**

¿ya tienes plan?

**TREKKING, BARRANCOS,
FERRATAS, SENDERISMO,
TURISMO ACTIVO...**

MATERIAL
ISPO MUNICH
Las nuevas
tendencias
del **Outdoor**
2017

**CAMINOS
NATURALES**
Vías "muertas",
CAMINOS VIVOS

**PARQUE NATURAL
DE REDES**
Concentrado de Asturias

Entrevista
Manuel Taibo
Ante todo... **Seguridad**



00230

9 771 699 093000



Caminos Naturales

DE VÍAS DE FERROCARRIL

Los ferrocarriles fuera de servicio son una inagotable cantera de Caminos Naturales por tres motivos: suaves pendientes; paisajes poco transformados; y una historia detrás llena de anécdotas. Ya disponemos de 1.200 kilómetros de vías "muertas" acondicionadas como itinerarios no motorizados por el Programa Caminos Naturales del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, y el kilometraje no deja de crecer.



Las líneas férreas abandonadas o fuera de servicio se convirtieron en la primera diana del Plan Tejido Verde que puso en marcha a principios de los años noventa del pasado siglo el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Aquel plan tenía el propósito de rehabilitar antiguos caminos y viales públicos para convertirlos en itinerarios no motorizados para uso de caminantes y ciclistas principalmente, con el fin de promover el conocimiento del territorio y un turismo diferente al tradicional de sol y playa.

En esta primera etapa de lo que más tarde se convertiría en el Programa Caminos Naturales colaboró activamente la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. La Fundación, por encargo del Ministerio, realizó el Inventario de Infraestructuras ferroviarias en desuso que puso de manifiesto la existencia de 7.600 kilómetros de líneas férreas sin tráfico de trenes, bien porque se habían cerrado, bien porque nunca llegaron a tenerlo porque las obras no finalizaron. Estas "vías muertas" ofrecían un enorme potencial para ser convertidas en infraestructuras ecoturísticas, acordes a las nuevas deman-

das sociales y contribuir al desarrollo del medio rural.

El primero de estos ferrocarriles sin servicio que se acondicionó a principios de los años noventa fue el Carrilet en Girona.

Desde entonces se han recuperado alrededor de dos mil doscientos kilómetros de "vías muertas", mil doscientos de ellos a cargo de Caminos Naturales, y más de medio centenar de estaciones se han convertido en alojamientos, restaurantes, museos y centros culturales.

Y el plan sigue adelante impulsado por el MAPAMA. En la actualidad, el Programa está embarcado en varios proyectos de envergadura, como la recuperación del ferrocarril Santarder-Mediterráneo desde las comarcas burgalesas de La Bureba y Merindades hasta la misma capital soriana; la ampliación del Camino Natural vía verde de la Sierra de Alcaraz en la provincia de Albacete y su prolongación por Jaén, lo que constituirá otro importante eje no motorizado en el sureste peninsular utilizando el ferrocarril Baeza-Utiel que nunca llegó a entrar en funcionamiento; y, el Camino Natural Vía de la Plata, otro eje histórico y estratégico en el oeste.

Finalmente, se están dando los primeros pasos para la recuperación como vía verde del ferrocarril Guadix-Almendricos en las provincias de Granada, Almería y Murcia. ■





EL CARRILET ES MUY ADECUADO PARA RECORRERLO CON NIÑOS.

Camino Natural DEL NOROESTE

El Camino Natural del Noroeste une la capital murciana con la histórica Caravaca de la Cruz utilizando la plataforma del ferrocarril que unía ambas ciudades hasta 1971. El tren del Noroeste echó a andar en 1933, cuando ya comenzaba a hacer agua la red ferroviaria proyectada en periodos anteriores, y su historia fue cuesta abajo hasta su cierre. Cuando se proyectó convertir la línea en camino los técnicos descubrieron que carreteras, urbanizaciones y sembrados habían dado buenos mordiscos al trazado. En 1998 se rehabilitaron los cuarenta kilómetros entre Caravaca de la Cruz y Baños de Mula, y en el 2011, el Ministerio de Medio Ambiente terminó casi todo el resto y el año pasado acondicionó un pequeño tramo en Mula.

Este camino se ha convertido en la principal ruta de peregrinación hasta Caravaca de la Cruz. Este mismo año, que es Año Jubilar, miles de peregrinos

pónimo que hace justicia al lugar. Este paraje encarrila el camino hacia espacios más abiertos, de amplios prados rodeados por pinos piñoneros. La silueta del campanario y del castillo de Castell d'Aro anuncian esta localidad, cuya pequeña estación reserva una de las sorpresas más gratas del recorrido. En la playa de Sant Pol, la ruta inicia un recorrido suburbano que lleva hasta la antigua estación, convertida en colegio. Todavía es visible el hueco del foso donde las locomotoras del Fe-liuet daban la vuelta para retornar a Girona.

lo utilizarán para llegar a la basílica para venerar un Lignum Crucis, es decir, un fragmento de la cruz en la que Jesucristo fue crucificado.

Su kilómetro cero está en el Campus de la Universidad de Murcia en Espinardo. Hasta llegar a Molina de Segura el Camino Natural discurre paralelo al río Segura; luego gira al oeste y atraviesa su vega hasta llegar a Alguazas. El camino gana altura paulatinamente haciéndonos pasar de la vega media, la fértil huerta de Murcia y la cuenca del río Mula. Ésta última es una zona de aspecto lunar formada por colinas grises y arcillosas salpicadas de naranjos y limoneros que en primavera inundan el ambiente con perfume de azahar. Los pueblos van quedando atrás: Campos del Río,

Albudeite, La Puebla de Mula... de pronto, el horizonte es ocupado por la visión casi cinematográfica de la fortaleza árabe de Mula con el caserío a sus pies.

A partir de Mula el camino se adentra en la montaña. El tramo hasta el santuario de El Niño de Mula es el último en haber sido recuperado eliminando el rodeo que había que dar anteriormente. El Camino Natural entra en un tramo precioso y muy tranquilo, amenizado con numerosos túneles y puentes. El paisaje experimenta un cambio radical: pasamos de las "malas tierras" a los bosques de pino carrasco, los viñedos y las huertas. Cehegín ya se ve aupado en una colina, pero antes de llegar nos detenemos en las ruinas de la ciudad visigoda de Begastri. Conviene visitar Cehegín. La subida hasta su iglesia es sacrificada, pero cómo perderse las vistas que se consiguen desde allí! A través de la entrada natural que



UN CICLOTURISTA CONSULTA UN PANEL INFORMATIVO DEL CAMINO NATURAL DEL NOROESTE.



INFO

www.mapama.gob.es/caminos-naturales
Sector Noreste





FOTOS: DIONI SEBRANO

proporciona el valle del río Argos y después de pasar el último túnel y el viaducto más bonito de todo el recorrido, llegamos a Caravaca. Lástima que desde la antigua estación hasta el centro de la ciudad no haya un carril bici que permita pedalear con la misma tranquilidad que hemos gozado hasta aquí.



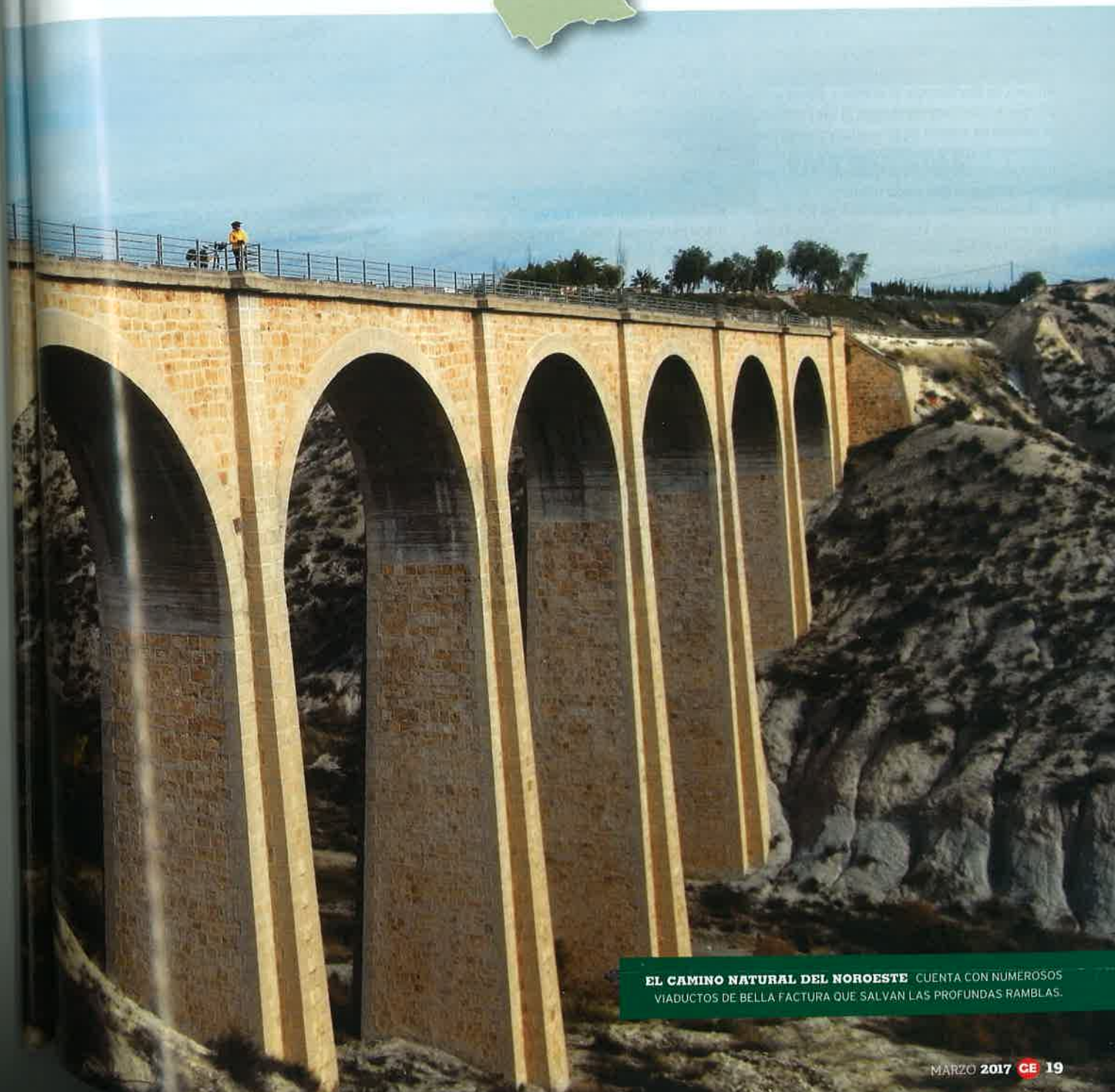
INFO
www.mapama.gob.es/caminos-naturales
 Sector Este



Camino Natural **VÍA VERDE DE LA JARA**

La gran llanura toledana, plegada aquí y allá por colinas de pizarra y barrancos sinuosos, nunca vio pasar un tren. Las obras de este ferrocarril que habría de unir Talavera de la Reina con Villanueva de la Serena comenzaron a buen ritmo a finales de los años veinte del pasado siglo, pero llegó la Guerra Civil y más tarde el automóvil, y zancadilla tras zancadilla, el proyecto fue perdiendo fuerza hasta fenecer. Finalmente, la obra se abandonó cuando sólo faltaban explicar veinte kilómetros en Las Villuercas. Su plataforma, que nunca llegó a ver los raíles, fue una de las primeras en España que se convirtieron en un itinerario no motorizado.

Comienza el Camino Natural en la estación de la población toledana de Calera y Chozas



EL CAMINO NATURAL DEL NOROESTE CUENTA CON NÚMEROSOS VIADUCTOS DE BELLA FACTURA QUE SALVAN LAS PROFUNDAS RAMBLAS.