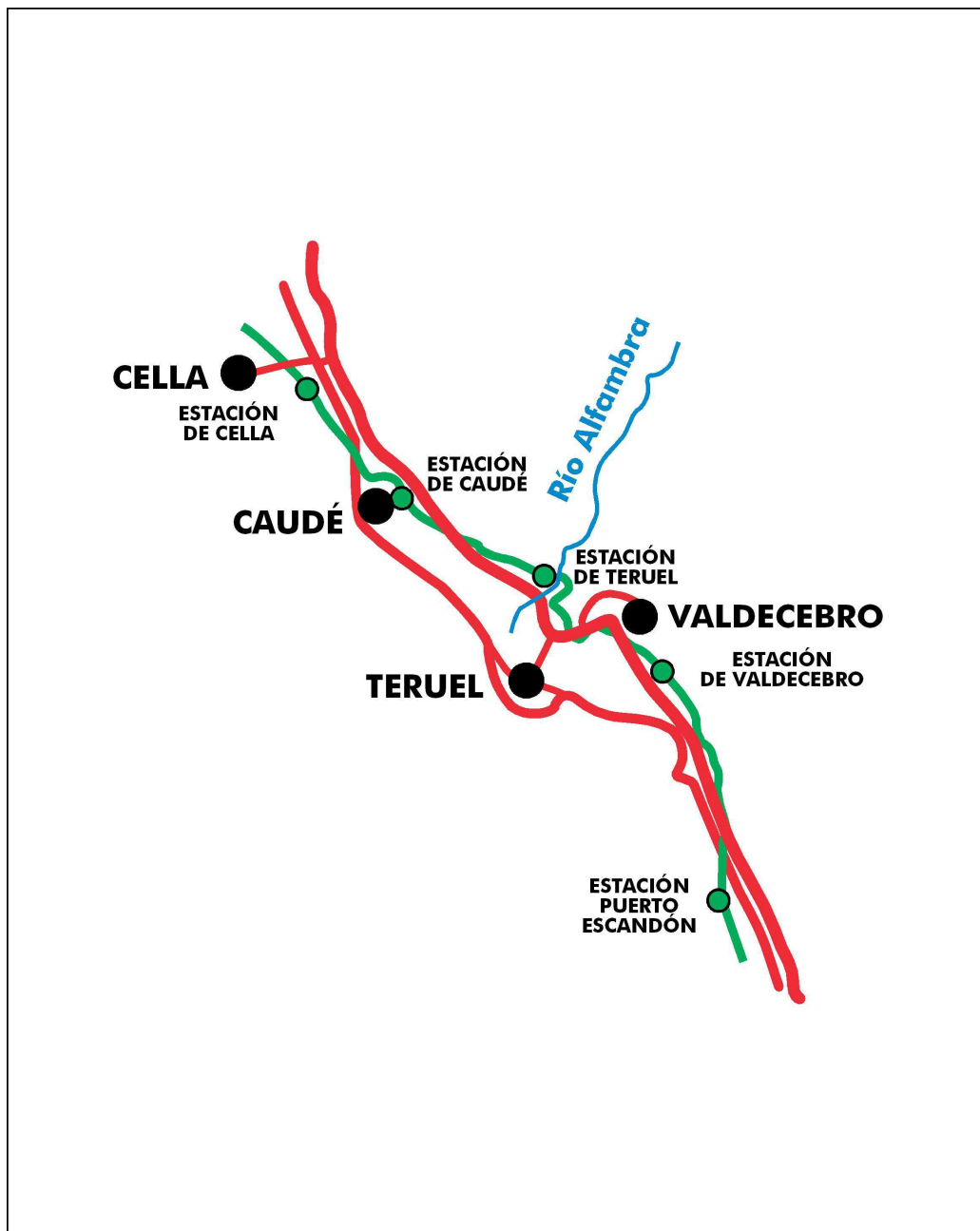


Vía Verde de Ojos Negros, en torno a Teruel capital

La vía verde más larga de España discurre entre Teruel y Valencia. En su tramo intermedio por tierras aragonesas, entre Puerto Escandón y Cella, bordea la capital turolense. Un recorrido donde se atraviesan bosques de pinos y quejigos, cortados teñidos por el color rojizo de las arcillas, el desfiladero del barranco Seco, el valle del río Alfambra y que desemboca en los llanos de Jiloca.



La vía verde de Ojos Negros utiliza el trazado del antiguo ferrocarril minero de Sierra Menera, el cual comenzó a funcionar el 27 de julio de 1907. Fue construido para transportar el hierro extraído en las minas de Ojos Negros hacia el puerto de Sagunto. Se da la paradoja de que esta línea de ferrocarril, de 205 kilómetros de longitud, se trazó casi en paralelo a la línea de la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón debido a las altas tarifas que imponía dicha compañía. Su vida estuvo siempre condicionada por el nivel de actividad de su cuenca minera. Con la puesta en marcha de la planta siderúrgica de Sagunto, éste fue creciendo llegando a limitar su expansión. Se alcanzaron acuerdos con Renfe, propietaria entonces de la otra línea, para traspasar a esta empresa el transporte de hierro, y finalmente en el año 1972 se clausuró el ferrocarril minero.

En esta propuesta se plantea recorrer una parte de la vía verde, entre el Puerto Escandón y la localidad de Cella, ambos puntos con acceso para vehículo. Entre ellos la distancia es de unos 41 kilómetros. La mejor opción es acudir inicialmente a la localidad de Cella, desde donde a través de un vehículo de apoyo o de un taxi alcanzar el punto de inicio de la ruta ciclista, Puerto Escandón. Así se realiza la ruta aprovechando la pendiente descendente en la mitad del recorrido.

LONGITUD	DESNIVEL	PENDIENTE	FIRME	DIFICULTAD
41,5 km (ida)	300 m	1,5%	bueno	media

El punto de partida es el **Puerto Escandón**. Desde la autovía mudéjar, a unos 13 kilómetros de la ciudad de Teruel en dirección a Valencia, aparece la salida en dirección a Formiche Alto y Bajo. En la rotonda es necesario tomar la antigua carretera nacional en dirección a Valencia y en breve es visible a la derecha la solitaria estación de la actual línea férrea Teruel-Sagunto que lleva este nombre. Entre la actual vía del ferrocarril y la carretera discurre el itinerario ciclista. Este el punto más alto de todo el recorrido, a 1230 metros. Se toma la vía verde a la derecha, en forma de pista asfaltada. A corta distancia la construcción de la autovía obligó a modificar el antiguo trazado ferroviario, con un descenso pronunciado y un cruce inferior mediante un corto túnel. Al otro lado un pequeño repecho devuelve a la plataforma del tren minero. Comienza un trazado prácticamente rectilíneo, surcando el paisaje mediante pequeñas trincheras y taludes protegidos por vallas de madera. En las márgenes la vegetación a base de sabinas, quejigos y pinos resulta muy agradable.

A los cinco kilómetros y medio se alcanza un pequeño merendero protegido por rocas. A continuación se atraviesa uno de los viaductos que fueron necesarios para salvar esta zona tan agreste. Y poco más adelante se llega a la boca del túnel más largo de este tramo. Sus 127 metros de longitud en trazado ligeramente curvo permiten que sea atravesado sin problemas sin apoyo de luz, aunque está dotado de iluminación automática en el caso de que funcione.

El recorrido discurre de manera elevada sobre la rambla de Valdelobos. A escasa distancia un nuevo viaducto y un túnel de 92 metros que se atraviesa sin problemas. La vía verde acentúa en este tramo la pendiente, lo cual facilita la marcha. La vegetación boscosa da paso a un paisaje en el cual dominan los colores rojizos de las arcillas en los cortados que atraviesa la vía verde.

Después de haber recorrido unos diez kilómetros, un buen lugar para realizar un pequeño alto en el camino es el merendero situado junto a la **estación de Valdecebro**. El pequeño apeadero sin uso se mantiene en pie, aunque en estado de abandono.

El recorrido ahora se va acercando a la autovía mudéjar. También se aprecia a la derecha, a media distancia, la silueta de la población de Valdecebro. Llega un momento en que se hace necesario cruzar la autovía por un puente elevado que se comparte con el resto de vehículos, habiendo recorrido casi catorce kilómetros y medio de ruta. Al otro lado de nuevo se retoma el trazado de la vía verde exclusiva para bicicletas.

El ciclista se adentra en la rambla del río Seco, un pequeño valle que poco a poco se va encajonando. Tanto que la vía verde debe atravesar por debajo de los dos puentes que se apoyan en pilares de gran altura que sirven para el trazado de la autovía. Tras una ligera curva de nuevo se atraviesa la carretera por debajo. Tras rebasarla se hace necesaria una pequeña parada para observar una curiosa forma rocosa, conocida como Peña el Macho, situada a escasa distancia a mano izquierda. A sus pies nace el manantial del cual se tomaron las aguas para el abastecimiento de agua de Teruel, llevado a cabo por Pierres Vedel a mitad del siglo XVI. Una obra de ingeniería que trasladaba el agua hasta la capital turolense recorriendo cuatro kilómetros de distancia.

Se avanza por la vía verde, elevada sobre la rambla hasta que se atraviesa un túnel moderno bajo la carretera que une Teruel con Cantavieja, de una longitud de 104 metros. Se habrán alcanzado los 16,7 kilómetros de recorrido en este punto. A su salida sorprende un paisaje deforestado con colores variados de yesos, arcillas y calizas que forman diversos estratos con formas que se deben al efecto de la erosión.

El trazado comienza a girar a la derecha bordeando la Sierra Gorda. A pesar de la ligera pendiente descendente, se circula elevado sobre la vega surcada por el río Alfambra en su tramo final. De nuevo sorprende el paisaje erosionado con tonos anaranjados que acompaña al trazado ferroviario.

Llega un punto en que el ciclista comparte su espacio con los vehículos, poco antes de alcanzar el cruce con la carretera nacional que une Teruel con Alcañiz. En este punto desaparece la plataforma ferroviaria, y es necesario pasar por debajo de la carretera. Tras un fuerte ascenso se alcanza el antiguo puente que servía para que los trenes cruzasen el río Alfambra. Hasta este punto se han invertido veinte kilómetros de recorrido. A unos trescientos metros se alcanza la **estación de Teruel**. También es conocida como estación de Baños, haciendo referencia a un pequeño balneario cercano destruido durante la guerra civil. Este es el punto más bajo de la ruta, con 930 sobre el nivel del mar. Los edificios que le daban servicio todavía se encuentran en aceptable estado.

A partir de este punto cambia completamente el paisaje, tornándose más aburrido. Es el momento de centrarse en el esfuerzo físico acompañado de un cambio de pendiente. De ahora en adelante y hasta el final de la ruta ciclista el recorrido avanza en ligero ascenso. Una recta interminable donde el arbolado está prácticamente ausente. Esta monotonía se rompe con unos campos donde el cultivo de lavanda, una planta aromática de la tierra, experimenta una alternativa económica al cereal como cultivo dominante.

La ruta avanza cruzando al mismo nivel la carretera local que conduce a Celadas. Más tarde se pasa bajo la autovía mudéjar, tras haber recorrido 26,2 kilómetros de ruta. Nuevamente un tramo rectilíneo donde se comparte la vía verde con el resto de vehículos, situación que se mantiene desde el cruce con el río Alfambra y que prolongará durante el resto de la ruta ciclista. En medio de los llanos de Caudé es necesario realizar un pequeño esfuerzo para tomar el paso elevado para cruzar una carretera. Tras avistar la torre de la iglesia sólo resta la aproximación a la localidad de Caudé, cuando se superado los 29 kilómetros de ruta. La plataforma ferroviaria rodea el casco urbano y junto a la pequeña estación se ha acondicionado un área de descanso.

Poco más adelante es necesario atravesar la actual línea férrea para lo cual se ha construido un puente metálico elevado, con pavimento de tablas. Después se pasa bajo la carretera nacional. Al otro lado se pasa junto a las vallas que delimitan el aeropuerto de Teruel. Construido sobre las antiguas instalaciones del aeródromo de Caudé, tras su reconversión y ampliación se ha convertido en el mayor centro de mantenimiento, almacenamiento de larga duración y reciclado de aeronaves de Europa.

Tras cambiar de nuevo el ritmo con un nuevo paso elevado, sólo restará recorrer una gran recta, donde la vía ciclista cuenta con un pavimento en regular estado. Al fondo unas instalaciones madereras afean un paisaje ya de por sí poco atractivo. La antigua estación de Cella, se emplaza a escasa distancia del centro productivo. El antiguo trazado ferroviario ha sido ocupado por la empresa, con lo que es necesario rodear el recinto por un amplio camino asfaltado. Tras alcanzar los 38 kilómetros de recorrido, se alcanza la carretera que da acceso a Cella desde la autovía mudéjar. A partir de este punto sólo restará tomar su trazado para alcanzar el casco urbano. Una amplia recta introduce en el pueblo. La travesía bordea la localidad, dejando a la derecha campos de cultivo. Después de su largo trazado se alcanza la afamada fuente de Cella, punto final del recorrido ciclista.

Tras realizar la ruta en bici por la mañana se propone por la tarde dar un paseo por la localidad de Albarracín, situada a 22 kilómetros de Cella. Remontando el río Guadalaviar se alcanza la localidad más bella y con más encanto de Aragón. Recorrer sus calles empedradas, respirar la esencia medieval de su arquitectura, disfrutar de sus rincones seguro que deja satisfecho al visitante. Pero quizás también insatisfecho ya que son necesarias varias jornadas para poder saborear pausadamente todos los encantos tanto arquitectónicos como paisajísticos que ofrece esta población. Una excusa para volver con más tiempo a visitarla.