

**PATRIMONIO HISTÓRICO ESPAÑOL DEL JUEGO Y DEL
DEPORTE:**

VÍA VERDE DE OJOS NEGROS



Nacho Santonja

Brian Sánchez

Raúl Pont

Naiara Pedro



INTRODUCCIÓN

La vía verde es el nombre que reciben en España los antiguos trazados ferroviarios en desuso acondicionados como infraestructuras para desplazamientos no motorizados.

Las vías verdes, debido a su origen ferroviario, están dotadas de especiales cualidades: máxima accesibilidad, facilidad y seguridad. Son lugares ideales para promover la movilidad sostenible y la práctica del paseo y el ciclo turismo, especialmente atractivos para personas con movilidad reducida (niños, ancianos, minusválidos). Estas infraestructuras se han convertido en espacios para el disfrute y el encuentro de todos los ciudadanos, donde pueden practicar hábitos saludables que mejoran su bienestar y elevan su calidad de vida. Y todo ello, al tiempo que proporcionan un beneficio adicional a las comarcas atravesadas: impulsan la cohesión territorial y la dinamización socioeconómica del mundo rural.

La recuperación de los antiguos ferrocarriles para su uso como vías verdes se está realizando por parte de diputaciones provinciales, ayuntamientos y otras entidades públicas, a las que se han sumado también algunas iniciativas privadas. La coordinación de todas estas acciones la realiza la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) mediante su Programa de Vías Verdes. Los recorridos que estén homologados de acuerdo con dicho programa pueden exhibir un logotipo (registrado y patentado) como indicativo de calidad. La FFE fue encargada de dicha tarea en 1993 por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA), RENFE y FEVE.



De los casi 8.000 km de trazados en desuso en España se han acondicionado 64 vías verdes, que totalizan 1.550 km.

En nuestro caso investigaremos y analizaremos desde los orígenes hasta el presente el uso de la vía verde de ojos negros también conocida como Vía Minera, es una vía verde que parte de la localidad de Santa Eulalia en la provincia de Teruel en Aragón y finaliza en Sagunto, provincia de Valencia en la Comunidad Valenciana.

Método de trabajo

El trabajo de campo ha consistido en una visita directamente a la vía verde de ojos negros por parte de una compañera de nuestro grupo de trabajo para realizar y analizar la vía verde en concreto. La experiencia nos sirvió de mucho para la elaboración del trabajo ya que nos permitió obtener un mayor conocimiento de la vía.

Para la realización del trabajo hemos utilizado tanto los conocimientos adquiridos en el trabajo de campo, como un recorrido amplio por páginas web.

RESULTADOS

Programa vías verdes

El ferrocarril, el medio de transporte más ecológico, nos proporciona nuevas fórmulas de transporte no motorizado a través de los trazados ferroviarios que quedan fuera de servicio.

En España existían en 1993 más de 7.600 kilómetros de líneas que ya no tienen servicio de trenes, o que nunca llegaron a tenerlo por



quedar inconclusas las obras de construcción. Este patrimonio de gran valor histórico y cultural, está rescatado de su olvido y la desaparición total, dado que ofrece un enorme potencial para desarrollar iniciativas de reutilización con fines eco turístico, acorde a las nuevas demandas sociales.

Desde 1993, estos antiguos trazados ferroviarios están siendo acondicionados para ser recorridos por viajeros un tanto diferentes a los que los transitaban en tren: ciclo turistas, caminantes y personas con movilidad reducida.

Es el objetivo del Programa Vías Verdes, desarrollado desde 1993 por el anterior Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y actualmente por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, en colaboración con Adif, Renfe y Feve. Participan muy activamente las comunidades autónomas, diputaciones y ayuntamientos, así como grupos ciclistas, ecologistas y colectivos ciudadanos.

La existencia de este Programa, coordinado a escala nacional por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, proporciona a las diferentes iniciativas de Vías Verdes en España dos valores fundamentales. Por un lado, unas señas de identidad homogéneas, que permiten distinguirlas por su origen ferroviario, y definirlas como recurso novedoso y de calidad. Por otro, un importante proceso de implicación y participación de las instituciones y los colectivos ciudadanos a nivel local.

Las Vías Verdes constituyen un instrumento ideal para promover en



nuestra sociedad una cultura nueva del ocio y del deporte al aire libre, de la movilidad no motorizada. Representan un claro apoyo a la cultura de la bicicleta, al generalizar su uso entre todos los ciudadanos, desempeñando un importante papel educativo, en especial para los más jóvenes.

HISTORIA

Historia del ferrocarril

El ferrocarril minero de Sierra Menera comenzó a funcionar el 27 de julio de 1907 transportando el hierro de los ricos filones situados en las minas de Ojos Negros (Teruel) hacia el puerto de Sagunto. Estos yacimientos se hallaban a tan sólo 15 km del ferrocarril de vía ancha explotado por la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón. A pesar de la corta distancia, dadas las altas tarifas que imponía la Compañía del Central, la empresa minera se planteó la construcción de un ferrocarril propio desde las minas hasta un embarcadero en la costa. La desmesura fue tal que se tendió un ferrocarril de 205 km de longitud, de vía estrecha, casi en su totalidad paralelo a las vías del Central de Aragón.

Concebido únicamente para el transporte de mineral, su vida estuvo siempre condicionada por el nivel de actividad de su cuenca minera. El aumento de la producción fue constante, especialmente desde la puesta en marcha de la planta siderúrgica de Sagunto. La demanda de transporte sin embargo creció de tal forma, que la empresa minera comprobó que su ferrocarril estaba siendo un auténtico cuello de botella que estrangulaba sus posibilidades de expansión. Por ello



comenzaron los contactos con RENFE para traspasar a esta empresa el transporte de hierro.

En 1972 se clausura el ferrocarril, aprovechando RENFE algunos tramos de Sierra Menera, en los dos extremos de la línea, para el tráfico de sus trenes de vía ancha. Poco después se levantaron las vías y su material móvil aún válido fue reutilizado por otros ferrocarriles de vía estrecha nacionales.

Localización

La vía verde de Ojos Negros en su totalidad (Ojos negros I y Ojos Negros II) se encuentra entre las localidades de Santa Eulalia (Teruel) y Algimia de Alfara (Valencia). Así pues todo su recorrido discurre por las comunidades autónomas de Teruel y Valencia.

Debido a su longitud, la vía verde se divide en dos partes, Ojos Negros II, que discurre por la provincia de Teruel. La salida se encuentra en la población de Santa Eulalia, población a la que se puede llegar mediante la línea de media distancia de Renfe Valencia-Teruel-Zaragoza. La llegada de esta primera parte de la vía verde se encuentra en la población de Barracas, ya en territorio de la Comunidad Valenciana.

A continuación se puede observar en el mapa la primera parte del recorrido:





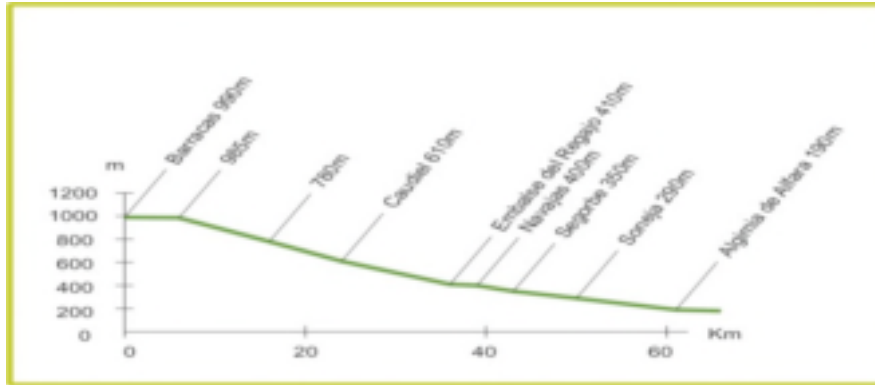
Por otro lado la segunda parte de la vía verde se desarrolla, como ya hemos dicho por territorio de la Comunidad Valenciana. Comienza el trayecto en la población de Barracas, a la cual se puede acceder a través del Cercanías Renfe línea C-5. El final de la vía se encuentra en la localidad de Algimia de Alfara (Valencia).

Aquí tenemos el mapa de esta segunda parte de la vía:



Como podemos ver a continuación en el perfil altímetro, la vía verde de Ojos negros I mantiene una pendiente hacia abajo, lo que la convierte en un trayecto de muy fácil recorrido.





FICHA TÉCNICA

Longitud: 160 km.

Usuarios: 

Tipo de firme: firme mixto, (asfalto y tierra compactada).

Medio Natural: Meseta de Barracas, alto del Ragudo y Valle del Palancia (entre el Parque Natural de la Sierra Espadán y el Parque Natural de la Sierra Calderona). Bosque mediterráneo; pinares, robledares y sabinares. Sierra del Toro, Javalambre y Valles del Alfambra y Jiloca.

Patrimonio Cultural: Casco histórico de Segorbe y Jérica. Cascos urbanos de Sarrión y la Puebla de Valverde. Conjunto monumental de Teruel, declarado Patrimonio de la Humanidad.

Infraestructuras: Vía verde. 8 puentes, 20 túneles y 13 viaductos.

Cómo llegar: Sagunto, Algimia, Soneja, Segorbe, Navajas, Jérica y



Caudiel : Cercanías Renfe (Valencia C-5). Barracas, Rubielos de Mora, Mora de Rubielos, Sarrión, Puebla de Valverde, Puerto de Escandón, Teruel, Cella y Santa Eulalia: Media Distancia Renfe línea Valencia-Teruel-Zaragoza.

Conexiones: Valencia: 80 Kms hasta Barracas.
Zaragoza: 162 Kms hasta Cella

DESCRIPCIÓN

Para describir la Vía Verde de Ojos Negros se utilizan, diferentes kilometrajes en los diferentes tramos que nos encontramos: En primer lugar el que va desde Puerto Escandón (Teruel) hasta Barracas (Castellón) y un segundo tramo que va desde Barracas hasta Alfara de Algimia (Valencia)

Primer Tramo:

La Vía Verde de Ojos Negros, empieza originalmente en Santa Eulalia (Teruel) pero los kilómetros que transcurren desde esta localidad hasta la estación de Puerto de Escandón, no son practicables y por ello en 2008 se iniciaron unas obras de acondicionamiento.

Km 0

La opción más adecuada es iniciar la vía en la Estación de Puerto Escandón. Esta estación tiene a su lado, la antigua estación del ferrocarril minero. Como el nombre indica empezaremos con una larga y suave bajada por este puerto.

Km 5



A los 5 km de emprender nuestro camino, no encontraremos con la estación de La Puebla, sitio muy tranquilo donde hasta hace unos años había un hostel que atendía a los viajeros.

En los siguientes kilómetros, los transeúntes se encontrarán con que se ve relativamente comprometida la continuidad de su andadura, ya que hay algunas alteraciones por las nuevas carreteras, también se encuentra un vertedero y en definitiva una zona no muy agradable.

Km 8

Siguiendo nuestra ruta, llegamos a un viaducto que atraviesa el barranco Peñaflor, desde el cual vemos otros viaducto igual que el nuestro, pero este se mantiene en activo para el tren actual. Un poco más adelante llegaremos a los apeaderos de Parra y un poco más adelante, llegaremos a un bosque de coníferas, encinas y otros árboles de hoja caduca.

Km 15

En los siguiente kilómetros, nuestra andadura se desarrollará al lado de la vía actual del tren, y de este modo llegaremos hasta la estación abandonada del Pozo del Fraile. Continuando por la vía, un poco más adelante encontraremos un puente en bastante mal estado, pero también se nos brinda la oportunidad de ir a otro puente 100 metros más adelante, para de este modo sortear las vías del tren.

Desde aquí, descendiendo por lo que se conoce paraje de la Dehesa, nos acercamos hacia la localidad de Sarrión. Esta zona tiene el aliciente de que el camino se ha acondicionado hace poco y se hace



bastante agradable.

Km 20

Si queremos, podremos adentrarnos en este pequeño pueblo que se sitúa al pie de la Sierra de Javalambre. De lo contrario, continuaremos por el casco urbano y saliendo del pueblo, nos encontraremos con el túnel de Sarrión de unos 350 metros, y lo curioso es que esta galería y la siguiente la de Albentosa, se estuvo utilizando hasta hace pocos años para la plantación de champiñones.

Siguiendo nuestra ruta y con una buena vista de la localidad de Albentosa, nos vamos a encontrar dos espectaculares viaductos de 7 arcos, y 104 metros, a 50 metros de altura. Uno se utiliza para el tren actual y otro se utilizó para el tren minero.

Km 30

Siguiendo un poco más adelante nos encontramos con la estación minera de Albentosa, y un poco más adelante, nos encontramos con la estación de RENFE de Rubielos de Mora.

Por este camino muy bien acondicionado, continuamos encontrándonos algún viaducto más y un par de pequeños arroyos; el del chopo y de la Jaquesa.

Siguiendo un poco más adelante, llegaremos a la localidad de Barracas.



Segundo Tramo

Km 0

El recorrido comienza en la estación de Barracas. Para tomar la Vía Verde, hay que dirigirse hacia el pueblo y pronto observaremos unas escalinatas que conducen a la carretera de El Toro. La tomamos, e inmediatamente cruzamos las vías por un puente y giramos a la izquierda por un camino rural asfaltado. A unos 150 m. está el acceso a la vía verde.

También podríamos acercarnos al Km 119,2 (del kilometraje original) y llegaríamos a la antigua estación de Barracas de la vía verde (zona del "Palancar" a 5,5 Kms.) muy próxima al límite con Teruel y convertida por la Conselleria de Medio Ambiente, de la Generalitat Valenciana, en albergue y gran zona de esparcimiento.

Dejamos el pueblo y nos enfilamos por una larga recta hacia el Llano de Barracas. Aparecerán unas trincheras con muros de piedra a modo de "cortanieves", un camino a la izquierda que conduce a la población de El Toro y una chopera ubicada entre dos terraplenes, donde se sitúa un Área de descanso (Km 2,8).

En esta meseta, en el Km 4,7 de la vía verde debe abandonar la antigua traza y discurrir por un habilitado camino rural con muy poco tráfico. Cruzaremos la vía en activo por debajo de un puente al igual que hacía el ferrocarril minero pero unos cientos de metros más adelante. Una vez cruzadas las vías, retomamos la vía verde (Km 6), que discurre en trazado completamente recto y paralelo a las vías en uso de ADIF. La vía afronta desde aquí el descenso del mítico Puerto



del Ragudo. Un kilómetro después, nos topamos con el Sendero de Gran Recorrido GR-7, cuyas marcas nos acompañarán durante unos cuantos kilómetros.

La vía verde prosigue entre un paisaje protagonizado por los pinares del entorno. En el Km 8,7 se alcanzan las dos estaciones de Torás (ADIF y Sierra Morena) ambas abandonadas.

Km. 10

El Sendero GR-7 se desvía, entre la pinada, hacia la aldea de Monleón. Un kilómetro y medio después un cartel nos indica que hay una fuente.

En el (Km 12,3) se sitúa el Mirador del Ragudo. Magnífica oportunidad para contemplar las Sierras de Espadán, al Este y la Calderona, al Sur.

Una vez pasado un viaducto (Km 12,6) aparece a la derecha una caseta refugio que puede ser utilizada para guarecerse de las inclemencias (frío, nieve o lluvia) ya que tiene una chimenea y leña.

A la altura del Km. 13 aparece el primer túnel de la ruta, el túnel del Ragudo, larga galería de 237 m. Posteriormente, atravesaremos otros dos túneles, pero ya de menor longitud.

Alcanzaremos las inmediaciones de la estación de Masadas Blancas (Km 15) junto al cruce con el viejo trazado de la carretera N 234 y que cuenta con un Área de descanso. Unos 300 metros después observamos un bunker nido de ametralladoras de la Guerra Civil. El firme ahora es de tierra compactada (unos 500 m.) debido a



las obras del cruce de la autovía, que pasaremos por un paso inferior.

En el Km 16,5 la vía se interna en un agreste terreno de pinares. A la izquierda el sendero GR-7 se separa, definitivamente, siguiendo el antiguo Camino Real de Aragón.

Km. 20

Viaducto de La Fuensanta. Esta gran obra, de casi 150 m de longitud, se dispone casi completamente adosada a la de su vía hermana. En este punto se recomienda una pequeña excursión al fondo del barranco, al que se puede bajar por un camino a la izquierda. De ese modo, podremos apreciar la grandiosa y bella obra de dos viaductos paralelos y casi adosados. Estas sobrias obras de ingeniería engrandecen este paraje e invitan a la parada contemplativa. Esta escala nos permitirá, al mismo tiempo, refrescarnos con el agua del manantial que existe a la vera del camino, anunciada por el verdor que se desparrama a su alrededor.

En el Km 22,8 llegamos a la estación de Caudiel, solitario enclave todavía en buen estado y donde aún se conservan, en un nivel superior a las vías, las balsas de agua para las potentes locomotoras de vapor de Sierra Menera, lugar que se ha aprovechado para la instalación de un Área de descanso.

Antes de llegar al túnel de Caudiel, en el Km 23,4, un camino a la derecha conduce a la estación de tren, que está a unos 500 metros de este desvío.

En el Km 24 aparece la entrada del túnel repleta de vegetación. Con



220 metros de longitud, su paso no presenta dificultad, pues está iluminado mediante encendido automático y su firme cementado.

Nada más salir de este túnel nos encontramos con una fuente-lavadero y las casas que forman parte de "El Barrio" de Caudiel. En este punto coinciden además dos rutas para caminantes y ciclistas, como son el sendero de pequeño recorrido PR-CV63 y el sendero "Camino del Cid". Hay marcas de estos senderos y un panel informativo.

A partir de aquí, comienza un tramo de unos 6 kilómetros para disfrutar de los contrastes y sucesivos cambios del paisaje, así como de las vistas panorámicas.

Al principio nos acompañará, a ambos lados de la vía, una rica vegetación de huertos, frutales y árboles como acacias, nogales y algún que otro pino carrasco.

La vía (Km 25,5) se eleva por uno de los más altos terraplenes de la ruta, que nos permitirá contemplar magníficas vistas panorámicas y amplios cultivos de secano, con la sierra de Espadán al fondo (declarada Parque Natural).

Un desmonte de la vía (Km 27) nos sirve para apreciar el peculiar aspecto de la geomorfología del terreno. Posteriormente, descenderemos por una larga recta hacia Jérica, con la Sierra Calderona al frente (declarada, igualmente, Parque Natural).

La ruta continúa por un desmonte (Km 29,5) que fue utilizado como escombrera cuando se desmanteló la vía. Actualmente , quedan



algunos restos en las paredes, por lo que nos podemos imaginar la gran labor de desescombro que se tuvo que realizar. Al poco, entramos en el túnel más largo de la ruta (520 m .) que está iluminado y tampoco presenta ninguna dificultad el atravesarlo.

Km. 30

A la salida del último túnel, aparece ante nuestros ojos la población de Jérica. Pocos metros después debemos dejar el trazado original y desviarnos a la izquierda por un camino agrícola (está bien señalizado el recorrido).

Entramos en Jérica (Km 30,5) prestando la debida atención ante el tráfico y las señales indicadoras de la vía verde. Pronto llegaremos a la plaza del pueblo (Km 31) con fuente, bares, comercios y la oficina de turismo. Se puede aprovechar para descansar y pasear por el pueblo.

Destaca la Torre Mudéjar de "las Campanas", único ejemplo de arte mudéjar en tierras valencianas. Jérica tuvo un recinto amurallado, aun se pueden ver algunas torres adosadas a las casas. En lo alto de la Peña Tajada está la torre del Homenaje. En esta zona se practica el deporte de la escalada, con diferentes vías y dificultades (reconocidas internacionalmente).

Continuamos nuestro recorrido siguiendo las señales orientativas de vía verde para descender por carretera hasta llegar primero a la depuradora y después a la antigua caseta de guardabarreras, actualmente restaurada, donde retomamos de nuevo la vía verde



(Km 32,6).

Descendemos por otra larga trinchera hasta llegar al puente sobre el río Palancia(Km 34) cruzado por un largo viaducto de elegante factura, enfrentado al puente de la carretera.

A la altura del (Km 34,8) encontramos un área de descanso y la antigua estación de Jérica, con una balsa que servía para abastecer de agua a las locomotoras de vapor.

Continuamos descendiendo hacia Navajas próximos a la cabecera del embalse del Regajo (Km 36). Cruzamos la antigua carretera nacional 234, hoy abandonada al igual que la vieja caseta de guardabarreras (Km 36,7).

Poco después, nos topamos con un túnel (Km 37,5) y a su salida nos veremos gratamente sorprendidos por las magníficas vistas panorámicas del embalse del Regajo, y que podremos contemplar mejor desde un mirador(Km 38) que nos regala una magnífica perspectiva del embalse del Regajo, junto a cuyo dique pasan apuradamente las vías de tren.

Entramos en otro túnel (Km 38,3) y al salir de él encontraremos la vieja cantera de Navajas, donde se extraía y cargaba la piedra para la construcción de la plataforma de la vía. En este punto se ubica otra área de descanso.

El recorrido ahora continúa por un terraplén entre pinares, con la vista de la población de Navajas y de la Sierra de Espadán al fondo. Pronto alcanzaremos el camping de Navajas (Km 39,3), situado en la



parte alta de esta recoleta villa.

Llegamos al cruce de la antigua carretera N-234 y la caseta de guardabarreras (Km 40,3). Al llegar aquí, podemos dejar la vía y desviarnos a la izquierda, siguiendo unos metros por carretera, y de nuevo otra desviación a la izquierda hacia Navajas.

Navajas bien merece una visita. Podemos contemplar la Torre árabe del siglo XI, muy próxima a la vía verde; la Iglesia parroquial del siglo XVI y la plaza con su árbol centenario (olmo plantado en 1636) y magníficas casas de finales del siglo XIX.

La "Cascada del Brazal", con su espectacular salto de agua de 30 metros de altura, y el "Salto de la Novia ", de trágica leyenda, situados en un entorno casi mágico junto al río Palancia, forman parte de su atractivo natural.

Km. 40

Pasamos por debajo de la nueva autovía (Km 41) e inmediatamente después tenemos dos opciones para acceder a Altura : seguir a la izquierda por el casco urbano superando alguna que otra pendiente pronunciada, o continuar a la derecha, por el trazado de la plataforma, compartiendo el tráfico con vehículos a motor. Aunque luego se ve cortada la vía por una balsa, que nos obliga a seguir las indicaciones hasta llegar al otro lado de la ciudad, no sin antes pasar por un agradable parque, con servicios de restaurante, hotel y piscina (Km 42).

Unos metros más adelante, retomamos de nuevo la vía verde, y al



poco una señal indicadora de sendero de pequeño recorrido (PR-63.9).

En el Km 44,2 nos encontramos con el área de descanso Rambla de Monteros. Cruzamos esta rambla por un puente y, a unos 500 m , un cruce de caminos con una señal que nos indica la antigua Cartuja de Vall de Crist.

Llegamos a la arruinada estación de Segorbe (Km 47,7) cuyos modestos restos están semiocultos entre la maleza y donde encontramos otro área de descanso. La estación dista varias leguas de la localidad que le daba nombre ya que la naturaleza industrial del ferrocarril no le sujetaba a las servidumbres del transporte de viajeros, ya atendidos por el ferrocarril de vía ancha, siendo sólo necesario este enclave para el cruce de los trenes de mineral.

Segorbe es la capital de la Comarca del Alto Palancia. Ciudad hispanoromana de Segóbriga, donde resaltan edificios como la Catedral-Basílica del siglo XII, el Ayuntamiento (antiguo Palacio Ducal del siglo XV), El Acueducto, La Torre de la Cárcel y el Museo arqueológico.

Km. 50

A la altura del Km 51,7, por debajo de la autovía y pegado al estribo del puente de la línea de ADIF, un corto camino nos lleva a la estación de Renfe y al pueblo de Soneja.

La construcción de la autovía ha vuelto a cercenar la vía minera. El paso queda felizmente resuelto por el camino de servicio que se ha



tallado en el monte, vial algo empinado pero que supera dignamente –y con un cierto esfuerzo– estas dificultades. Se trata de un tramo con circulación compartida, debidamente señalizado.

La vía verde, gracias a la colaboración de los propietarios de la cantera, prosigue ajustándose al pie de la vía de Renfe (ahora de ADIF) por una nueva plataforma acondicionada libre del tránsito de vehículos a motor y separada del movimiento de camiones de estas explotaciones (Km 52,8). Así, deberemos superar uno de los puntos más alterados del antiguo ferrocarril. La naturaleza geológica de este terreno fue un detalle que no escapó a los fabricantes de yeso, que se entretuvieron en cavar una vasta cantera que ha hecho desaparecer cualquier resto del ferrocarril minero.

Un kilómetro más adelante, aparece de nuevo el trazado original del ferrocarril y al poco, el área de descanso y el mirador del pueblo de Sot de Ferrer, presidido por la estampa de la ermita de San Antonio.

En el Km 56,5 se llega al nudo de carreteras de El Juncar, bajo el cual ha perecido inexorablemente el trazado del ferrocarril. La feliz colaboración entre carreteras y vía verde, vuelve a repetirse aquí. Así, los proyectistas de la autovía y de la vía verde han jugado con los escasos metros libres existentes para encajar la traza entre los pilares del puente, garantizando la continuidad de la ruta, a salvo de los coches que utilizan este nudo de carreteras.

Al otro lado del nudo, la vía verde prosigue internándose en una zona de pinos y cultivos por un tramo de firme asfaltado (Km 56,7).



Llegamos a una profunda trinchera, que es cruzada por la carretera de Algar del Palancia por un puente. Después atravesaremos un profundo badén provocado por el trazado de la N 225 y pasaremos por debajo de esta carretera. Atención, pues este tramo se comparte con otros vehículos.

Km. 60

Entre huertos de naranjos, nos acercamos al puente sobre la rambla del Somat o barranco de Arguinás (Km 60).

Una gran trinchera abre el camino hacia las tierras de Alfara de Algimia y Algimia de Alfara, ofreciendo perspectivas (Km 62) sobre el casco urbano de este segundo pueblo y los huertos de naranjos.

Un camino a la izquierda (Km 62,3) conduce a la Estación de Algimia, a unos 300 m . Aquí también se separa la Ruta Camino del Cid que va hacia Les Valls.

Al llegar a la casilla de guardabarreras de Algimia de Alfara con el cruce de la antigua carretera N 234, se puede decir que finaliza la ruta. Aunque podemos continuar un km más hasta el área de descanso, donde acaba de momento la vía verde acondicionada. Pero lo mejor es que dentro de poco se podrá llegar hasta Sagunto y aún más: un camino de conexión enlazará con Puçol y con la Vía Verde de Xurra. De este modo se podrá llegar hasta la misma ciudad de Valencia a pie o en bicicleta a corto plazo.

Bibliografía



http://es.wikipedia.org/wiki/V%C3%ADA_verde

<http://www.cit.gva.es/fileadmin/conselleria/images/Documentos/transportes/viaverde/valenciano/ojosnegros/inicio.htm>

<http://www.ffe.es/viasverdes/principal.asp>

<http://www.viasverdes.com/>

http://es.wikipedia.org/wiki/V%C3%ADA_Verde_de_Ojos_Negros

Revisión fotográfica

Foto portada: recopilación del trazado de la vía verde de ojos negros.

Foto 2: Mapa de situación del primer trazado de la vía verde.

Foto 3: Mapa de situación del segundo trazado de la vía verde.

Foto 4: Perfil altimétrico de la vía verde.

Todas las imágenes están sacadas de la siguiente dirección:

www.viasverdes.com

