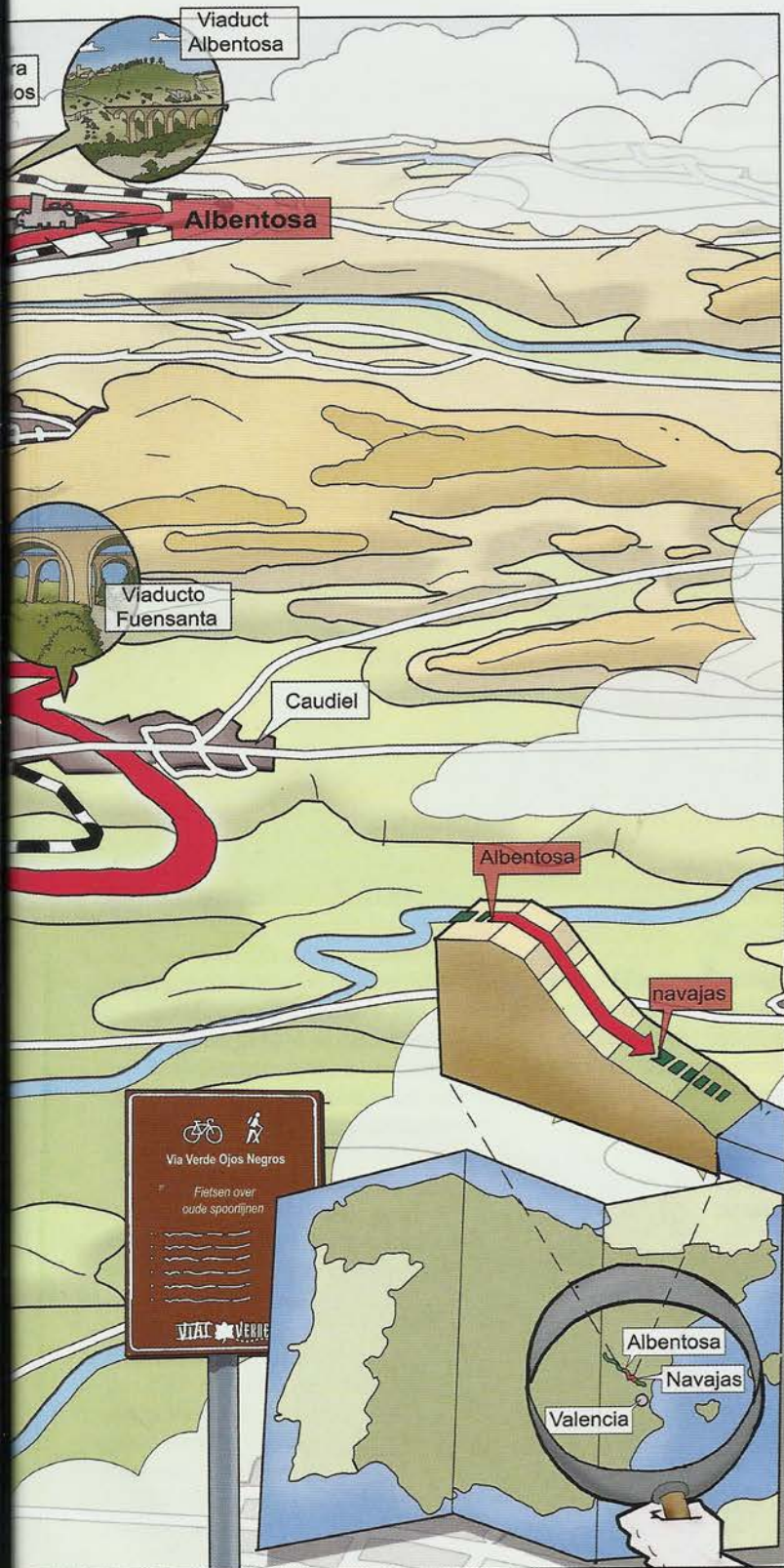


Spanje's mooiste spoorfietspad

Via Verde Ojos



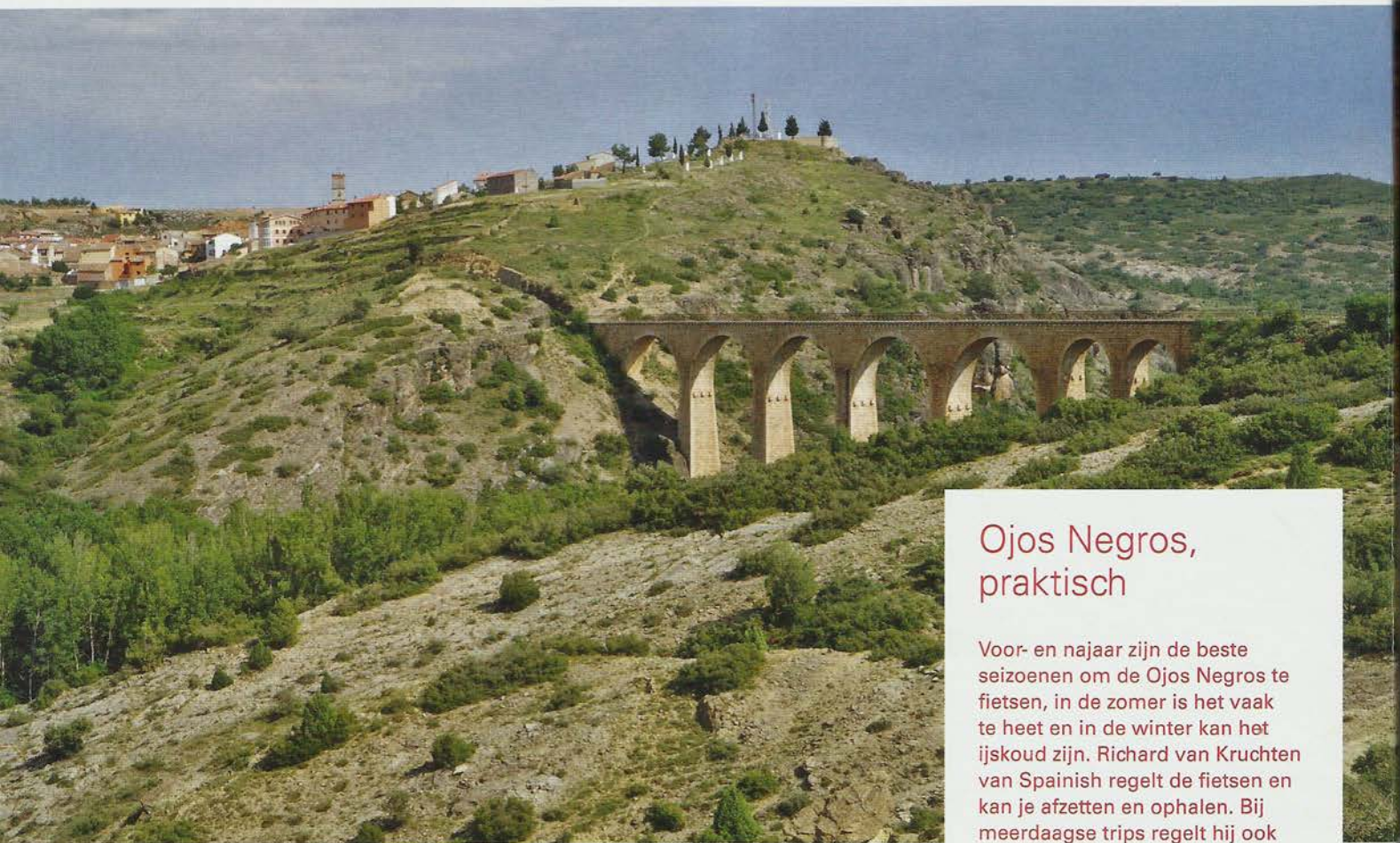
Overal in Europa worden van verlaten en overwoekerde spoorlijnen fietspaden gemaakt. Ook in Spanje. Spoorkenner Kees Volkers fietste over het mooiste spoorfietspad van Spanje: de Via Verde Ojos Negros.

Spanje had een jaar of twintig wel héél veel overbodige spoorlijnen. De overheid besloot er in 1993 dan maar fietspaden van te maken in de hoop er toeristen mee te lokken. De oude lijntjes zijn omgedoopt tot *via verdes*, 'groene wegen'. Inmiddels zijn er meer dan 100 *vias verdes*, met een totale lengte van ruim 2500 kilometer. De Ojos Negros volgt het tracé van een oude mijnspoorlijn die begint in de bergen bij Teruel en eindigt in de havenplaats Sagunt. Voor de liefhebbers: het is een voormalige smalspoorlijn. Hij doorkruist het ruige achterland van Valencia en telt vele tunnels en viaducten. Door het ontbreken van sterke hoogteverschillen is het ideaal fietsen op zo'n *via verde*. De mijnspoorlijn Ojos Negros was 203 kilometer lang, waarvan nu 162 kilometer tot fietspad is omgebouwd. Het hoogste punt ligt op 1200 meter, het laagste op zeeniveau. De meeste fietsers nemen de route van hoog naar omlaag. Maar bergop is ook goed te doen, omdat de stijgingspercentages bescheiden zijn. Een locomotief kan namelijk geen steile hellingen bedwingen en moet gestaag klimmen.

De Compania Minera de Sierra Menera

De smalspoorlijn werd aangelegd tussen 1901 en 1906 door de Compania Minera de Sierra Menera (CMSM). Via deze lijn werd het erts afgevoerd uit de ijzermijnen bij Ojos Negros ('Zwarte Ogen', ofwel de mijngaten). De mijn was van de steenrijke Baskische familie De La Sota. Het plan was om het ijzererts af te voeren via de reeds bestaande spoorlijn Valencia-Zaragoza. Maar de tarieven van de Ferrocarril Central de Aragon vond de familie te hoog. Dus bouwden ze hun eigen spoorlijn. Hierdoor deed het merkwaardige verschijnsel zich voor dat twee spoorlijnen nagenoeg evenwijdig aan elkaar door het ruige Spaanse land liepen, met eigen stationnetjes, tunnels en viaducten. De smalspoorlijn heeft tot 1972 dienst gedaan. In de jaren 1980 gingen de mijnen dicht. De breedspoorlijn bestaat nog wel en wordt geëxploiteerd door de nationale spoorwegmaatschappij RENFE.

Negros



Ojos Negros, praktisch

Voor- en najaar zijn de beste seizoenen om de Ojos Negros te fietsen, in de zomer is het vaak te heet en in de winter kan het ijskoud zijn. Richard van Kruchten van Spanish regelt de fietsen en kan je afzetten en ophalen. Bij meerdaagse trips regelt hij ook overnachtingen. Populair is de eendaagse trip van Barracas naar Navajas. Maar een vijfdaagse tocht kan ook, van de mijn tot aan de haven en via een aansluitende via verde naar Valencia. Meer info: spanish.com

Valencia zelf is een geweldige fietsstad. Populair is de fietsroute door de oude bedding van de Rio Turia, die is omgetoverd tot een kilometers lang stadspark. De rivier zelf is omgeleid buiten de stad om. Aan het eind van het Turia-park is een complex verzezen met moderne architectuur van onder meer Calatrava (uit Valencia afkomstig). Vanaf daar is het via vrije fietsstroken niet ver naar de oude haven en de strandboulevard van Valencia.

bochtige weg door pijnboombossen en diep uitgehouwen rode rotsen. We duiken met brommersnelheid de Raguda-pas in. Het landschap is een bijzondere mengeling van lieflijk en ruig. Na iedere bocht wacht een verrassing: een tunnel, een spectaculaire insnijding, een viaduct, een vervallen stationsgebouwtje of een weids panorama.

Toras

De RENFE-lijn loopt nagenoeg evenwijdig en is nooit ver weg. Bij Toras

Albentosa

Je kunt zo'n via verde natuurlijk op eigen initiatief gaan rijden. Ik ben met Richard van Kruchten op pad gegaan, die al een paar jaar in Valencia woont. Hij organiseert wandel- en fietstochten over de Ojos Negros; hij zorgt dan voor de fietsen en transport naar en van begin- en eindpunt. We zijn van Albentosa naar Navajas gefietst (60 km).

Een goed startpunt is het RENFE-station Mora de Rubielos. De via verde loopt hier vlakbij over een hoog talud met vergezichten over de vallei. Na een kilometer dient zich de 'Túnel de Albentosa' aan: een 400 meter lange tunnel met een bocht erin. Dat is een wezenlijk verschil met een rechte tunnel; je ziet geen licht aan het eind van de tunnel. Bij het inrijden van de via verde-tunnels springt de verlichting automatisch aan, maar niet alle lichten doen het altijd even goed. De schemerige en lekkende Túnel de Albentosa is een uitdaging, zeker voor claustrofobisch aangelegde stervelingen. Zonder goede fietsverlichting is het niet te doen. Maar de mirador (uitzichtpunt) bij de uitgang van

de tunnel maakt alles weer goed. Het viaduct over de kloof van de Rio Albentosa is een van de hoogtepunten van de hele via verde. Een kilometer verderop zien we het RENFE-viaduct liggen, dat dezelfde groene kloof overbrugt. Na het viaduct boort het tracé zich door een diepe insnijding naar het dorp Albentosa en verder naar de hoogvlakte van Barracas.

Llano

De route over de Llano de Barracas, een hoogvlakte die in de verte wordt omringd door ruige bergruggen, is vlak. De Llano ligt in de zomer te branden in de zon, maar 's winters kan het hier bar koud zijn. We passeren enkele keren een plek waar de trein door een verhoging heen sneed, een insnijding die aan één kant worden afgeschermd door grof gemetselde muren; deze moesten voorkomen dat zo'n insnijding zou dichtstuiven met sneeuw (op YouTube staan zwartwitfilmmpjes van stoomlocomotieven die zich hier door een dik sneeuwdek blazen). Na zo'n vijf kilometer beginnen we te dalen. De via verde verandert in een





liggen de stationnetjes van de RENFE en het mijnspoor praktisch naast elkaar, beide buiten gebruik en dichtgemetseld, geflankeerd door wat ruïneuze bijgebouwen en sokkels waarop ooit de watertanks voor de stoomlocomotieven stonden. De dorpen liggen een eindje van de spoorlijn.

De stationnetjes van de mijn werden alleen gebruikt voor dienstdoeleinden: hier moesten de treinen elkaar passeren en water innemen. Personenvervoer ging via de RENFE-lijn, maar ook hier zijn vele onrendabele stationnetjes aan hun lot overgelaten.

De Raguda-pas ligt in een dunbevolkte, ruige streek: de Sierra de Espadan. Tijdens de Spaanse Burgeroorlog (1936-1939) lag hier de grens tussen de gebieden die door de Nationalisten en de Republikeinen werden bezet. Bij de ruïne van station Masadas Blancas vertelt een infopaneel er – in het Spaans – meer over. Een grote bunker is een van de restanten van de beruchte XYZ-linie, waar de Republikeinen de troepen van Franco het



langst tegen wisten te houden. We passeren weer enkele tunnels. Bij Fuensanta vormen de viaducten van de RENFE en de via verde een uniek ensemble. In het dal ligt een van de vele bronnen die hier, op de grens van twee geologische lagen, ontspringen. Met een ingenieus stelsel van irrigatiekanaaltjes wordt het bronwater naar landerijen en de boomgaarden geleid. Op je tocht kom je die kanaaltjes telkens weer tegen. Overal zie je daar aquaducten, bruggetjes of duikers.

Mirador

Na nog een tweetal tunnels kondigt zich een ander landschap aan: een vruchtbare vallei, die zich vanaf hier tot aan de kust steeds verder zal verbreden. Deze streek is dichter bevolkt en we passeren enkele grotere dorpen. In Caudiel frissen we ons op bij een bron met authentieke wasplaats en maken we een tussenstop bij 'Bar-Restaurante Via Verde'. Richard zegt dat de vias verdes ook echt de gehoopte nieuwe impulsen geven aan regio's die veel te lijden hebben

van economische achteruitgang en ontvolking. Deze typisch Spaanse bar is daar een voorbeeld van, net als de *bed and breakfasts* en kleine hotelletjes – soms gevestigd in oude stationnetjes – die de nieuwe klantenkring aanboren. De fietser is er zeer welkom en kan er vaak voor een habbekrats terecht.

Vanaf Caudiel blijven we langzaam dalen richting Jerica. We komen langs amandel- en olijfboomgaarden, pijnboombossen, wijngaarden en fruitbomen, en passeren nog een paar tunnels en een viaduct over de Rio Palancia. In Jerica is het oude spoor even verdwenen en worden we omgeleid via levendige straatjes. We pikken de oude spoorlijn weer op bij een mirador met een prachtig panorama op het oude Moorse stadje.

Het laatste stuk naar Navajas is vlakker. Tussen twee tunnels door worden we verrast door een mirador met fraai uitzicht op de vallei en het Regajo-stuwmeer. De RENFE-lijn zien we een stuk lager onder ons lopen.

In Navajas leveren we de fietsen in bij Jesus, die een fietsverhuurbedrijfje heeft bij de camping. Jesus werkt samen met Richard en heeft ons vanochtend ook bij het beginpunt afgezet. We sluiten de dag op passende wijze af in het campingrestaurant met gambas, ensalada Iberica en cerveza fría (koud bier).

Zie ook: www.viasverdes.com