



Antiguas estaciones de ferrocarril se reinventan con nuevos usos turísticos y culturales

Cada vez son más las antiguas estaciones de ferrocarril que, tras años o décadas de olvido, han emprendido una segunda vida al pie de las vías verdes como casas rurales, restaurantes, centros de interpretación, hoteles, museos o cafés. La recuperación de estas estaciones de Adif, realizada al margen del Programa Vías Verdes, no solo pone en valor un valioso patrimonio histórico, sino que supone un beneficio para la dinamización turística y la creación de empleo en los territorios por donde pasaba el tren. En este reportaje se describen seis casos de éxito de estaciones, antaño escenario del trasiego de pasajeros y mercancías, que hoy ofrecen servicios ecoturísticos y culturales a vecinos y usuarios de las vías verdes.

- Texto: Javier R. Ventosa
- Fotos: Adif

Rescatadas del olvido



En los 4688 kilómetros de líneas cerradas que constan en el inventario de Adif hay diseminadas cientos de antiguas estaciones sin uso que presentan diferentes estados de conservación. El titular de estas vías, dentro de su estrategia de puesta en valor de activos inmobiliarios sin uso ferroviario, promueve desde hace años la recuperación de estas históricas edificaciones para destinarlas a nuevos usos culturales y turísticos. Muchas de estas estaciones están ubicadas en las nuevas rutas ecoturísticas, aunque su rehabilitación no se enmarca en el Programa Vías Verdes.

Para la puesta en valor de este histórico patrimonio ferroviario, Adif suscribe contratos de arrendamiento con instituciones, en su mayoría de naturaleza pública, entidades sin ánimo de lucro y empresas privadas que incluyen la rehabilitación del inmueble y su posterior explotación. Existen dos modalidades de alquiler, según sea el arrendatario: a precios de mercado, si se trata de empresas que quieren montar un negocio privado, y en condiciones muy ventajosas en el caso de entidades locales, que suelen destinar el inmueble a fines sociales y culturales. En la actualidad, Adif tiene al menos 150 contratos en vigor de alquiler de estaciones en condiciones muy ventajosas, aunque el número de recuperaciones ha sido mucho mayor en los últimos 30 años.

Con esta iniciativa se promueve la economía circular, dado que se recupera y se reutiliza un inmueble que ha dejado de cumplir su función original como activo del sistema ferroviario, convirtiéndolo en un proyecto social o empresarial que impulsa la dinamización de las propias vías verdes y de los territorios por donde discurren, el desarrollo económico y el bienestar social.

Para dar una idea del proceso de puesta en valor de este patrimonio histórico, seguidamente se detallan seis ejemplos de antiguas estaciones que han sido rescatadas del olvido para reinventarse y emprender una nueva vida junto a las vías verdes.

Estación de Xerta (Tarragona)

Esta estación se construyó tras la Guerra Civil en la línea entre La Puebla de Híjar (Teruel) y



San Carlos de la Rápita (Tarragona), y pretendía comunicar el Bajo Aragón con el Mediterráneo. Los primeros tramos se estrenaron en 1887 y el último, entre Bot y Tortosa, donde se ubica la estación, en 1942. La línea, que nunca llegó al mar, funcionó durante 31 años hasta su clausura en 1973. Se desmanteló 20 años más tarde para convertirla en una de las primeras vías verdes de España.

La estación fue cedida por Adif al Ayuntamiento de Xerta mediante un contrato de arrendamiento para usos distintos de vivienda. Tras su rehabilitación, el Consistorio dispuso allí el centro de interpretación del río Ebro, destinado a divulgar los usos del agua en el municipio durante la historia y la importancia del cercano azud de Xerta. El antiguo





© Ajuntament de Xerta

muelle se convirtió en el *casal* de jóvenes. En el exterior se habilitó una zona de descanso, con mesas y bancos, fuente, juegos infantiles y aparcamiento, destinado sobre todo a los usuarios de la Vía Verde del Val de Zafán.

En 2016, el Ayuntamiento amplió los usos de la estación, que hoy ofrece como servicios principales el alquiler de bicicletas (convencionales y eléctricas) y el tránsito hasta Horta de Sant Joan y Cretas, para descender desde allí hasta la estación. La oferta se completa con una terraza-cafetería, para que los usuarios de la vía verde repongan fuerzas, *agrobodega*, con productos típicos de las Tierras del Ebro, y deportes de naturaleza (piragüismo, barranquismo). Fruto de estos cambios, la es-

tación es hoy un punto de referencia turístico del municipio y de la propia vía verde.

Estación de Oña (Burgos)

Esta antigua edificación estuvo en servicio durante 56 años, entre 1929 y 1985, como estación de tercera clase del Ferrocarril Santander-Mediterráneo en el norte de Burgos. Es una construcción de dos plantas inspirada en la arquitectura popular, sencilla y elegante, sin excesiva ornamentación. El conjunto lo completaban el muelle de carga y la caseta de urinarios.

Con objeto de ponerla en valor como parte de la vía verde que se estaba construyendo en la zona, el Ayuntamiento de Oña alquiló la



estación a Adif para destinarla a usos turísticos, obteniendo la cesión en condiciones muy ventajosas. La reforma, acometida con fondos municipales y de una entidad bancaria, vació el interior del edificio y no alteró su geometría exterior, aunque sí el color de la fachada, ahora azul. También se restauraron el muelle de carga, reconvertido en polideportivo municipal, y los aseos.

En la actualidad, el antiguo edificio de viajeros es el albergue municipal de Oña. Distri-

buye su espacio en dos plantas: la superior (antigua vivienda del jefe de estación) dispone de cuatro habitaciones para un total de 20 plazas, y la inferior (antiguo despacho de billetes) alberga el salón-comedor y la cocina. El albergue, gestionado desde el Consistorio y que se autofinancia con las pernотaciones, es un punto de partida ideal para grupos que buscan actividades en la naturaleza, dada su privilegiada situación en pleno parque natural de Montes Obarenes-San Zadornil.



© Rutas Pangea



Estación de Hontoria del Pinar (Burgos)

Un ejemplo singular de antigua instalación del Santander-Mediterráneo reconvertida lo constituye la estación de Hontoria del Pinar (suroeste de Burgos), gestionada por el geólogo vallisoletano Sergio García. Este profesional quiso emular los pasos de su hermano Daniel, quien a finales de los años 90 arrendó la cercana estación de Rabanera del Pinar, situada en un tramo no acondicionado como vía verde, y la convirtió en un centro de turismo activo, formado por una casa rural y un taller de artesanía de madera, desde donde parten rutas para descubrir la comarca de la Sierra de la Demanda

En el año 2011, Sergio arrendó a Adif la estación de Hontoria del Pinar, cuyo edificio de viajeros, de estilo regionalista-montañés, había quedado libre al vencer el contrato de alquiler de la anterior empresa. El arrendatario apostó por un uso diferente de la estación como albergue (22 plazas) e incluyó rutas a caballo y en bicicleta y campamentos infantiles para explotar la cercanía al parque natural del cañón del río Lobos, razón por la cual es conocida como estación del río Lobos. También acondicionó los antiguos urinarios como casa rural de cuatro plazas. A medio plazo, Sergio espera rehabilitar el hangar de mercancías, único edificio de la estación todavía sin uso.





© Fundación Vía Verde de la Sierra

Estación de Olvera (Cádiz)

No son pocas las estaciones en España donde jamás paró el tren. Es el caso de la de Olvera, ubicada en el proyecto de línea entre Jerez de la Frontera (Cádiz) y Almargin (Málaga), cuya construcción, iniciada en 1926, se paralizó a raíz de la Guerra Civil y se acabó abandonando. El tramo entre Olvera y Puerto Serrano quedó prácticamente terminado y en la década de los 90 se recuperaron algunos túneles y viaductos para su uso como ruta de senderismo, que forman parte de la actual Vía Verde de la Sierra.

La estación, situada a un kilómetro de Olvera, está formada por un edificio de dos alturas y tres cuerpos, con el central más elevado, y un edificio de urinarios, todos de estilo regionalista andaluz. Tras su rehabilitación, a cargo de la iniciativa privada, hoy acoge un hotel de siete habitaciones y un restaurante, que invitan a recorrer la vía verde en bicicleta para explorar los cambiantes paisajes naturales y las posibilidades que ofrecen el oleoturismo y los deportes multiaventura en la zona. Como singularidad ferroviaria, se puede dormir en cuatro apartamentos de madera alineados junto a la piscina que recrean los antiguos coches del tren que nunca paró en la estación.



© FFE- Vías Verdes





Estación de Cerceda-Queixas (A Coruña)

Una de las últimas estaciones reencarnadas en instalaciones con usos distintos del ferroviario es la de Cerceda-Queixas (A Coruña), que estuvo en activo durante más de 60 años en la línea Santiago de Compostela-Coruña. La inauguración del Eje Atlántico entre Santiago y A Coruña, en diciembre de 2011, que dejó sin servicio al trazado convencional, supuso una oportunidad para la recuperación del tramo Oroso-Cerceda (donde se encontraba la estación) como Vía Verde de Compostela-Tambre-Lengüelle.



Poco después de cesar el tráfico ferroviario en la antigua línea, el Concello de Cerceda obtuvo de Adif la cesión de la estación para ponerla en valor y destinarla a usos culturales y sociales. La rehabilitación y equipamiento del antiguo edificio de viajeros, un caserón rectangular de dos alturas, se completó a principios de esta década tras una inversión superior a 500 000 euros, procedentes de fondos municipales y de planes de ayudas. El proyecto culminó en marzo pasado con la inauguración del nuevo albergue municipal de Cerceda, que incluye tres habitaciones con 18 plazas, restaurante, cafetería y una próxima oficina de la asociación Vía Verde. El entorno dispone de un área de descanso para los usuarios de la vía verde y un depósito de agua que evoca la memoria ferroviaria del lugar.





© Estación de Serón



© Estación de Serón

Estación de Serón (Almería)

La antigua estación del ferrocarril de Almazora a Murcia fue, entre finales del siglo XIX y mediados del XX, un núcleo clave para la economía comarcal, ya que acogía el cargadero para almacenar el hierro extraído del yacimiento de Las Menas y que era trasladado por cables aéreos hasta Serón para su carga en los trenes. Su configuración incluía edificio

de viajeros, cocherón de locomotoras y una vía directa al cargadero, construidos en 1880. La estación cesó su actividad en 1985, junto al resto de la línea.

La estación y todas sus instalaciones, excepto la traza de la vía verde, fueron cedidas al Ayuntamiento de Serón, que en la primera década de este siglo invirtió 100 000 euros en su rehabilitación con objeto de destinarlas a usos culturales, turísticos y recrea-



tivos. Esta actuación permitió recuperar el edificio de viajeros y su marquesina, hoy convertido en un restaurante cuya explotación está externalizada, y el cocherón de locomotoras contiguo, actualmente un salón de actos y exposiciones. El muelle almacén, también rehabilitado, el centro de interpretación del aire y un planetario-observatorio, ambos de nueva construcción, completan un atractivo espacio de ocio y descanso en la barriada de la Estación al servicio de vecinos y usuarios de la Vía Verde del Ferrocarril

Guadix-Almendricos. En la actualidad se trabaja en la rehabilitación de las viviendas de la estación para su posterior uso como viviendas sociales.

Estos son seis excelentes ejemplos de patrimonio ferroviario en desuso de Adif puesto en valor. No obstante, en el entorno de las vías verdes existen ya 120 antiguas estaciones ferroviarias que están prestando un importante servicio a los vecinos y visitantes de las vías verdes. Sin duda, un patrimonio rescatado del olvido al servicio de la ciudadanía. 🌱



© FFE- Vías Verdes

© Estación de Serón