



**Segovia > Yanguas de Eresma**  
***Recorridos de invierno***



Aproximarse a lo que antaño fue el lecho, el corredor, por el que discurría un ferrocarril produce unas sensaciones difíciles de entender y más de explicar. Y los escalofríos en invierno se sienten más. A todos los niños el tren les produce una emoción especial, y recorrer este corredor ferroviario abandonado es sentir muy cerca esas emociones vividas en la infancia. Por eso, cuando se oyen ruidos, instintivamente se mira hacia atrás para ver si viene el tren, como cuando se bajaba a las vías para que las ruedas de hierro del ferrocarril aplastaran monedas o para ver cuántos vagones llevaba el convoy. El viejo puente de hierro del ferrocarril, en el que iniciamos la ruta, que da nombre a un barrio de la ciudad de Segovia, nos pone ya en esta situación.

Nada más dejar atrás el puente de hierro atravesamos en trinchera rocas oscuras (gneises glandulares), más todavía debido a los hollines y humos de las antiguas locomotoras de vapor. Se trata de rocas metamórficas, más duras incluso que los granitos, y denominadas, por su aspecto, piedras de *ojo de sapo*. Sin duda estas rocas darían mucho que hacer, allá por finales del XIX, a los obreros que se afanaban por hacer trinchera, sin la tecnología de la que hoy disponemos: trabajarían intensas horas con explosivos, martillos, cuñas, picos, palas, animales de tiro...bajo temperaturas extremas en verano y en invierno; y sin la cobertura social de la que disponemos hoy en día.

Antes de llegar al km 1 de la vía verde es fácil percatarse de un cambio de coloración en las rocas: arenas y arcillas multicolores están por debajo de otras rocas de tipo calizo que se aprecian, ya en el km 1, sobre la boca del túnel de Perogordo, y que reflejan el ascenso de un antiguo mar tropical hace millones de años. O sea, en Segovia hubo playas, costas, y encima tropicales. Es arduo cruzar este pensamiento imaginativo con la observación de estratos, cabalgamientos..., como consecuencia de la posterior orogenia alpina, y que pueden apreciarse a la salida del túnel; y más después de experimentar los miedos cruzados que produce atravesar el túnel. Es difícil saber qué miedo está antes y cuál después: a la oscuridad, al espacio cerrado, al desplome de

la bóveda, a las alimañas...; todos se mezclan. Lo cierto es que al poco de entrar en el túnel se aprecia la luz de su boca de salida. Es un túnel de bóveda de ladrillo, todavía ennegrecida por los malos humos de las viejas locomotoras.



**Arenas y arcillas cretácicas, en el km 1 de la vía, y topera de extracción.**



**Salida de túnel de Perogordo y trinchera carbonática del Tejadilla a la salida del mismo.**

En el Km 2, después de pasar por debajo del viaducto de un camino que anuló un anterior paso a nivel poco antes de que se cerrara la línea, aparece el pequeño pueblo de Perogordo. Los campos de cultivo comienzan a colonizar unos suelos donde el sustrato carbonático está todavía muy cercano, por lo que la ganadería ovina se palpa en el ambiente.

Tras cruzar por encima de la carretera N-110, en el tramo del km 3, la campiña cerealista aparece ya con más firmeza, como firme es ya el suelo para el uso agrícola merced a la cobertura sedimentaria cenozoica. Ante nuestros ojos, a la izquierda, un *monte isla*, el Montón de Trigo, *cerro testigo* coronado por una plantación arbustiva y sin restos aparentes de ocupación humana pretérita. Después, y tras pasar el centro penitenciario, el Montón de Paja, también a nuestra izquierda, con pinos en su ladera. Ambos cerros son testigos de la altura que alcanzó aquí el suelo de la campiña antes de ser erosionado por ríos y arroyos. A nuestra derecha aparece La Mesa, un relieve tabular de constitución de base carbonática, a diferencia de los cerros testigo señalados, en forma de plataforma que se eleva sobre el terreno circundante<sup>1</sup>. Y a la altura

---

<sup>1</sup> En la confluencia de la carretera CL-605 con la N-110, en el entorno de la vía verde en su km 4, pueden apreciarse los estratos calcáreos de este relieve, así como también el denominado *cluse* del Tejadilla, un pliegue anticlinal de estratos carbonáticos, en su día horizontales, sobre los que actuó la orogenia Alpina.

del km 7, a nuestra izquierda, otro cerro testigo, el del Tamo. Ninguno de estos relieves alcanza ya la altura que hemos dejado en Segovia.



El Km 8 de la vía verde pasa por el parque de la ermita de La Aparecida, testigo mudo de las crecidas del río Milanillos, afluente del Eresma, y de los arroyos que confluyen en esta zona. La edificación se encuentra a media ladera de una loma de arenas, arcillas y cantos, alejada de la base de arcillas expansivas. La ermita da testimonio del descubrimiento en 1623 de un sepulcro que guardaba la imagen de una Virgen. La primera romería se celebró el 11 de mayo de 1624.

A la altura de La Aparecida el ferrocarril buscaba otro corredor: el del río Eresma. La vía entra en terrenos aluviales, cruzando el río en al final del km 9 para acompañarlo durante muchos kilómetros por su margen derecha. Nada más cruzarlo, no obstante, las encinas, sobre suelos paleógenos de cantos, arenas, limos y arcillas, más antiguos que los aluviales, se descuelgan del Monte de Lobones y llegan a la vía verde. El encinar deja ver aquí algún quejigo en las zonas más frescas, fáciles de diferenciar de las encinas en esta época. También pueden apreciarse en la finca de Lobones algunos *saprolitos* (rocas podridas) de gneises y granitos, por meteorización electroquímica, en forma de cantos rodados fundamentalmente.



Tras dejar el Caserío de Lobones a la derecha, aparecen inmediatamente los restos del Molino de Lobones, a la izquierda. Entre el canal del antiguo molino y el río había una antigua huerta, convertida después en chopera que fue talada, y de cuyas cepas brotaron nuevos tallos. Un poco después, en el entorno del km 10, el río Milanillos vierte sus aguas al Eresma por su margen izquierda en el centrifugado de un meandro. El lugar sería una estupenda zona de descanso si no fuera por cierto hedor que desprende el río: la depuradora de Segovia vierte aguas curso arriba del río.



Puede apreciarse cómo la vega del Eresma acoge cultivos de cereal en las zonas próximas a los fenómenos de inundación. Y es que las vegas, constituidas por la acumulación de sedimentos fluviales (aluviones) y con el nivel freático cercano, son zonas muy fértiles y productivas. Pero son los cultivos de chopos, alineados, los que los que más aprovechan estos dominios. Sobre los cultivos forestales hay posturas enfrentadas. Es cierto que contribuyen a invertir el proceso de emisión a la atmósfera de inmensas cantidades de dióxido de carbono generadas por la actividad industrial y la de los transportes. Pero también es cierto que, en este caso, reducen la biodiversidad de las riberas. Y ciertamente, las críticas a los cultivos forestales de pinos y eucaliptos en el NO de España, que forman bosques no naturales, están perfectamente fundamentadas desde los parámetros de la Ecología. Lo que nadie discute es que estos cultivos son rentables a medio plazo.

En su km 11 la antigua vía del tren (no la actual vía verde, que se desvía por el Camino Natural del Eresma) atravesaba en trinchera un extremo de Las Lastras (924 m): dolomías, margas y arcillas cretácicas. Las lastras son relieves carbonáticos donde los estratos de rocas sedimentarias, que constituyen la base de estos terrenos, forman escarpes a modo de lajas, lanchas o rocas llanas, dispuestos horizontalmente o poco basculados. Podemos observar aquí la disposición muy desdibujada, pálida y deleznable de los materiales sedimentarios, muy barrocos, en los taludes<sup>2</sup>. Las lastras suelen ser terrenos de fácil filtrado de aguas y poco aptos para los cultivos, de ahí su aprovechamiento para la ganadería ovina y caprina.



anterior.

El nombre de Hontanares viene de *Fontanares*, que a su vez viene de *fontana* (manantial, fuente, pozo). Arropada por una urbanización y abandonada a su ruina como las demás del recorrido, la estación de Hontanares se conserva en pie con bastante buen aspecto externo. La colonia

<sup>2</sup> Sobre la palabra *lastra* véase el trabajo recomendado DÍEZ, A. y MARTÍN, J. F.: *o. c.*, p. 220. El mapa geológico (MAGNA50, 482, Valverde del Majano) muestra aquí una pequeña zona de glaciais.

de chalés de su entorno no desmerecería tanto si constituyera una auténtica urbanización ecológica. Y es que el urbanismo salvaje no lo sería tanto si no fuera especulativo y se rigiera, además, por parámetros de producción, que no de consumo de energía y agua: paneles solares fotovoltaicos, fototérmicos, termodinámicos, en los tejados; jardines públicos y privados con árboles autóctonos para almacenar carbono del aire y expulsar oxígeno; sistema de recogida de aguas de lluvia y de aprovechamiento de las residuales; pequeños huertos; reducción de la superficie habitable y del volumen de los habitáculos; materiales de construcción más *ecológicos*...

Después de pasar la estación de Hontanares el antiguo lecho ferroviario discurre entre la campiña cerealista sobre suelos paleógenos y el canal aluvial del Eresma, pero, al igual que con anterioridad, sin dejarse llevar por el recorrido sinuoso del río. Y es que los corredores del ferrocarril, más ahora que antes, siempre han sido construidos buscando grandes rectas y pequeñas pendientes. Dado el escaso desnivel de la vertiente, el espectáculo que nos brinda el río, muy cercano al lecho de la antigua vía ferroviaria, y desprovisto de vegetación arbustiva en muchas zonas, es muy didáctico: el Eresma se muestra encajado entre sus propios sedimentos, definiendo meandros, isletas aluviales, llanuras aluviales y de inundación, terrazas...

A la altura del km 14,5 aproximadamente puede apreciarse un importante barranco que abre una zanja entre materiales detríticos paleógenos que sustentan campos de cereales. Estos relieves, típicos de zonas de cultivo con cierto desnivel, se producen por los fenómenos de arroyada al estar desprovisto el suelo de su vegetación originaria: el agua se lleva por delante materiales deleznable (arenas, arcillas, gravas, cantos...).



***Entorno del Km 14. A la izquierda: meandro del Eresma y pequeña llanura aluvial con chopera. A la derecha: barranco y arroyo que cruza bajo el lecho de la vía.***



En el km 15 el viejo ferrocarril atravesaba en trinchera la zona de El Barrial, poco antes de cruzar el arroyo de Roda o de San Medel, que vierte en el Eresma por su margen derecho, llevando aguas lastreñas. El corredor ha descubierto aquí, bajo los sedimentos

paleógenos, depósitos de materiales cretácicos por arrastre aluvial. No es extraño encontrar en esta zona tobas, arenas carbonatadas, y cretas, piedras calcáreas blanquecinas. Y del suelo al cielo: al poco de haber llegado San Blas las cigüeñas ya se dejan ver, tan asustadizas como siempre. Si hablaran les preguntaríamos por qué emigran menos y por menos tiempo. Dirían, detrás de los tractores labrando las tierras, que nosotros tenemos la respuesta.

Desde la ermita de Nuestra Señora de las Vegas, asentada, como en esta zona el corredor, sobre terrazas aluviales del Eresma en el entorno del km 16, se contempla el incipiente, y variable, verdor del cereal por estas fechas, así como el blanco de la nieve de la sierra. Volviendo los ojos a la ermita, podemos apreciar que su construcción es



pobre. La mampostería de sus muros y los sillares de los contrafuertes dejan ver un entramado de piedras diversas arrancadas a los suelos de la zona: cantos rodados (rolling stones, borillos), cuarzosos; piedras carbonáticas... Esta ermita refleja añadidos constructivos de diversas épocas, si bien hay referencias de ella ya en el siglo XII. En 1983 fue robada la Virgen, una talla de madera policromada del XVI, junto con otros objetos como un misal en latín. El 17 de agosto se celebra el día de la Quema, en el que los devotos sacan a la imagen actual en procesión. Cerca de la ermita hay un gran bolo cuarzoso que a buen seguro rodó un buen trecho para lograr el aspecto que muestra.

Un poco después de la ermita pueden apreciarse, a nuestra derecha, de nuevo materiales carbonáticos de la cobertura cretácica (margas, dolomías, areniscas). A la izquierda, el río parece alejarse un poco más del antiguo corredor del ferrocarril para recoger por su margen izquierdo el agua del arroyo del Pueblo (*Las Entreaguas*). Al salir de la curva del km 17 continúan los campos de cereales a la derecha del corredor y las plantaciones de chopos, lineales, en la vega del Eresma, que, a buen seguro, han desplazado a sus ocupantes naturales: fresnos, sauces, olmos, e incluso encinas que bajaban a la vega, o prados naturales en llanuras de inundación. Aparece, no obstante, una zona de pastos entre los cultivos definida por el arroyo de Valdelafuente.

El abandonado apeadero de Ahusín nos permite percibir que la vía estuvo viva algún día. En esta zona puede percibirse, a la derecha, cómo asoma tímidamente en ocasiones, y entre encinas regañadas, la cobertura sedimentaria mesozoica en el suave talud que sube desde la vega. De hecho, por encima del arroyo de Valdelafuente, en las proximidades del Alto de Ahusín, existe una explotación a cielo abierto (auténtico zarpazo al paisaje y a la biosfera) de arcillas cerámicas que deja al descubierto los niveles sedimentarios del Cretácico en la zona.

Por antiguas fotografías se constata que Ahusín tuvo estación. Los restos de sus sillares quizá no estén muy lejos. Tal vez den testimonio también de ella los ailantos y robinias próximas al actual apeadero. No son árboles autóctonos: el ailanto es una especie invasora que se adapta bien una vez que consigue agarrarse al suelo; la robinia es una especie que se apreciaba mucho antaño en jardinería.

Tras el apeadero de Ahusín viene el túnel nº 2 (túnel u ojo de Ahusín), en el km 19, bajo sedimentos paleógenos. Previamente, el corredor pasa bajo el viaducto y puente de la carretera local V-3312 sobre el río Eresma. Una vez cruzado por debajo de la carretera, y antes de llegar al túnel, podemos observar a nuestra derecha una explotación de arenas. Estas arenas ocupan la confluencia del arroyo del Valle, que recoge, a su vez, el agua de otros arroyos hacia el Eresma (conos de deyección).



***Arriba, a la izquierda, antes de entrar en el túnel de Ahusín y tras cruzar la carretera: canal del Eresma, campo de cereal y, al fondo, el pinar. A la derecha: antigua explotación de arenas en la misma zona.***

***Abajo, a la izquierda, salida el túnel de Ahusín. A la derecha, unos kilómetros después, campo de cultivo, bosque natural de ribera y pinar al fondo.***

La salida del túnel de Ahusín no propicia cambios inmediatos en el paisaje, si bien éste se hace más abierto. El Eresma sigue discurriendo en su ligera bajada meandriforme entre choperas de plantación y campos de cereales. Pero pronto, y de camino a la estación de Yanguas de Eresma (San Pedro), el espectáculo nos lo brinda ahora el antiguo corredor ferroviario al abrir trinchera entre las acumulaciones sedimentarias paleógenas (gravas, arenas, limos, arcillas...), que se elevan sobre el lecho fluvial, y los conos de deyección de sus aguas de arroyada. El río, para no ser menos, no deja de sorprender: en el entorno del km 22 el Eresma recoge por su margen izquierdo las aguas del río Moros (La Rinconada). Acercándose a la zona de confluencia puede verse que el Moros arrastra sedimentos arenosos recogidos al atravesar

*El Pinar*, sobre arenas eólicas removidas durante el Pleistoceno y Holoceno. En esta zona, al comprimirse la vega del río, el bosque natural de ribera se deja ver más.



**A la izquierda: el corredor en el km 22.  
A la derecha: estación de Yanguas de Eresma (San Pedro) en el km 24.**

La estación de Yanguas de Eresma, en San Pedro de Caldas, muestra vestigios de una actividad mercantil explicable en parte por la proximidad de Carbonero el Mayor. El pinar, que había permanecido al acecho desde el apeadero de Ahusín, se aproxima al corredor por la margen izquierda del río, cruzándolo con algunos ejemplares que llegan tímidamente hasta su propio lecho.

En San Pedro la historia sale a la palestra a través de restos de sigilatas, fragmentos de ánforas, un dolium, un sarcófago de mármol que ha servido de abrevadero para el ganado y otros restos romanos ligados probablemente a un manantial que dicen termal (de hecho, *caldas* significa baños de aguas minerales calientes). Sus aguas brotan a unos 200 metros por encima de la antigua estación ferroviaria, llegando hasta ella y cruzando bajo el corredor en su camino hacia el Eresma. En días crudos de invierno la temperatura a la que afloran, en torno a los 15-20°, hace que se produzcan nieblas de evaporación en el entorno del manantial.

Si bien aquí termina la vía verde, podemos continuar un poco más por el corredor ferroviario abandonado y acercarnos al cruce del Eresma por el antiguo ferrocarril en su km 25. Si cruzáramos el río observaríamos que el corredor corta dos zonas sedimentarias: una a la izquierda, con suelos más propicios para el cultivo; otra a la derecha, yerma, configurada por una llanura sedimentaria de depósito fluvial reciente formada por cantos rodados y arenas procedentes de la zona de pinares que atraviesa el Moros. De la fertilidad de la zona izquierda dan testimonio los cultivos actuales y los que en su día dependieron de la antigua villa romana ubicada en este paraje (Los Casares). Ayudaron a ello, sin duda antes más que ahora, los arroyos de la Degollada y de Arrolobo, por la izquierda del Eresma.



***A la izquierda, puente de hierro sobre el Eresma, en el km 25 de la antigua línea ferroviaria, desde el que se aprecia el arenal fluvial. Aunque la fotografía no lo muestre, el puente del antiguo ferrocarril empieza a ser devorado por la vegetación que echa sus raíces en los aluviones del río. En este punto, el Eresma y la antigua vía del ferrocarril seguían caminos diferentes.***

***A la derecha, el corredor abandonado del ferrocarril en su km 26. Al fondo el pinar, que intentará el asalto al corredor pero sin lograrlo. Tendrá que esperar unos kilómetros más.***