



©Dioni Serrano

## La transformación en curso de cuatro grandes ejes ferroviarios del pasado en nuevas rutas sostenibles y de turismo rural

**E**l Programa Vías Verdes ha transformado hasta ahora más de 3300 kilómetros de antiguas vías del tren en itinerarios no motorizados que propician el contacto con la naturaleza y preservan la memoria ferroviaria. Su labor, no obstante, está lejos de estar acabada: todavía quedan 4000 kilómetros de líneas sin uso susceptibles de convertirse en vías verdes. Una parte muy relevante de esta tarea pendiente es la conversión total en vías verdes de cuatro ejes ferroviarios de largo recorrido (Santander-Mediterráneo, Vía de la Plata, Guadix-Almendricos y Baeza-Utiel), un proceso en marcha que, cuando culmine, aportará más de 1200 kilómetros a la red.

- Texto: Javier R. Ventosa
- Fotos: FFE-Vías Verdes

# Vías verdes de largo recorrido

©Dioni Serrano



Entre las líneas sin uso que se están convirtiendo en nuevas rutas culturales y de ocio destacan, por su longitud y carácter transversal, cuatro grandes ejes construidos entre finales del siglo XIX y principios del XX con la vocación de vertebrar las provincias del interior y contribuir a contrarrestar la radialidad de la red principal. Las cuatro tenían objetivos ambiciosos: las líneas Santander-Mediterráneo y Vía de la Plata buscaban conectar dos fachadas marítimas; el Ferrocarril Guadix-Almendricos quería enlazar Andalucía y el litoral levantino; y la línea Baeza-Utiel tenía la visión de comunicar Andalucía con Francia, aunque por sus vías jamás pasaría el tren. Todas tuvieron vidas dispares, pero compartieron un mismo destino: el decreto que las incluyó entre las líneas deficitarias de la red de Renfe, lo que supuso su cierre definitivo el 1 de enero de 1985.

Desde la pasada década, diversas administraciones públicas, con el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación a la cabeza,

en el marco del Programa Caminos Naturales, están actuando sobre estos cuatro antiguos trazados de largo recorrido, todos ellos de titularidad de Adif, para acondicionarlos al estándar de rutas no motorizadas de accesibilidad universal. Fruto del esfuerzo conjunto entre estas administraciones, con las locales y autonómicas como promotoras de su recuperación y encargadas de su conservación, gestión y mantenimiento, hoy están en servicio 17 tramos de caminos naturales vías verdes recuperados sobre las plataformas de estas antiguas líneas: ocho en el Ferrocarril Santander-Mediterráneo (contabilizando el tramo de la Vía Verde del Pas en Cantabria), cuatro en la línea del nonato Ferrocarril Baeza-Utiel, tres en la Vía de la Plata y dos en el Ferrocarril Guadix-Almendricos. En total, más de 670 kilómetros de caminos naturales vías verdes a disposición de la sociedad en siete comunidades.

El Programa, en crecimiento continuo, amplía año tras año el número de kilóme-



tros recuperados en estos cuatro ejes con el propósito de culminar, en el medio y largo plazo, los cerca de 525 kilómetros que restan para finalizarlos. Cuando este objetivo sea una realidad, el mapa de las vías verdes españolas dispondrá de cuatro de los itinerarios de mayor longitud (entre ellos suman más de 1200 kilómetros) a través de 13 provincias de la España vaciada, lo que contribuirá poderosamente a la configuración e interconexión de la red mallada de vías verdes y caminos naturales.

A continuación, se detalla la historia de estos cuatro ejes, el estado de su conversión a camino natural vía verde y la descripción de los itinerarios en servicio.

### Ferrocarril Guadix-Almendricos

La existencia de esta línea que discurre por las provincias de Granada, Almería y Murcia tuvo una justificación doble. A escala nacional, fue la conexión entre Andalucía oriental y la red litoral levantina. A escala regional,

sirvió para dar salida por el puerto de Águilas a la producción de hierro y mármol de la Sierra de los Filabres (Almería). Con ese doble fin, el trazado entre Guadix y Almendricos (161 kilómetros) se construyó en dos concesiones. La compañía británica The Great Southern of Spain Railway construyó el tramo Almendricos-Baza entre 1887 y 1896. El tramo de Baza a Guadix lo inauguró en 1907 una empresa española. El ferrocarril funcionó a pleno rendimiento hasta finales de los años 60, cuando las minas, agotadas, echaron el cierre. La clausura de la línea, en 1985, supuso la pérdida de la conexión ferroviaria entre Levante y Andalucía.

La labor conjunta de las administraciones está recuperando por fases la antigua línea, que discurre entre el altiplano granadino y la pedanía murciana de Almendricos pasando por el valle almeriense del Almanzora. Su labor está configurando una de las vías verdes más largas, y de las más atractivas, del sureste peninsular. Senderistas y cicloturistas

Puente de hierro del Ferrocarril Guadix-Almendricos.

©FFE-Vías Verdes



ya disfrutan de un itinerario acondicionado de dos tramos: Baza-Valle del Almanzora y Almendricos-Huércal-Overa, con 122 kilómetros. Para completar el trazado faltan algunos tramos inconexos que suman 40 kilómetros: el inicial Guadix-Baúl y los intermedios Fines-Arboleas (20,9 kilómetros), en obras, y Arboleas-Almajalejo, así como la conexión final entre Almajalejo y Huércal-Overa, que pronto será una realidad.

### El itinerario en Andalucía

La mayor parte del Camino Natural Vía Verde se desarrolla por las provincias de Granada y Almería, con un trazado continuo de 98,6 kilómetros entre el municipio de Baza y el valle del Almanzora. El acondicionamiento del tramo andaluz al estándar de vía verde ha sido ejecutado por la Mancomunidad de Municipios de la Comarca de Baza, la Junta de Andalucía, la Diputación de Granada, el Ministerio de Agricultura (Programa de Caminos Naturales) y los consistorios de Olula del Río y Fines.

El trazado en Andalucía puede dividirse en dos tramos. El primero, de 59 kilómetros, se desarrolla por la provincia de Granada. Se inicia en el municipio de Baza y rodea el Parque Natural de la Sierra de Baza, a media ladera entre la montaña y el falso llano de la Hoya de Baza, enfilando luego hacia el sureste, primero por la vega de Baza y luego por terrenos llanos, hasta alcanzar la estación de El Hijate, en Almería. La ruta depara varios atractivos. Al inicio, el Geoparque de Granada, espacio reconocido por la Unesco por sus caprichosas cárcavas creadas por la erosión. Hacia la mitad, Baza, dotada de un conjunto histórico monumental y valiosos yacimientos ibéricos. Y al final, las singulares casas-cueva para alojarse. La ruta conserva infraestructuras como el puente de hierro forjado de Baúl, diseñado en los talleres Eiffel, y el túnel de Freila (290 metros).

El segundo tramo andaluz, en Almería, de 39 kilómetros, discurre en su mayor parte por el valle del río Almanzora, un vergel rodeado de desierto. En la parte inicial surge el "tramo



del hierro”, montañoso pero de pendiente reducida, con restos del pasado minero que dieron origen a la línea, como los antiguos cargaderos que transportaban el hierro extraído de la Sierra de Los Filabres. Otros restos, de alcazabas nazaríes y castillos en Serón, Purchena y Olula del Río, evocan un pasado más remoto. A partir de Purchena, la ruta corre en paralelo a la autovía A-334 y salva varias ramblas. Cerca de Olula, inicia el descenso hasta alcanzar la pasarela sobre la autovía A-349, punto final del recorrido. Seis antiguas estaciones del trazado se han reconvertido para usos turísticos: Serón, Tijola, Purchena, Almanzora, Arboleas y Huércal-Overa.

### El itinerario en Murcia

El segundo tramo de vía verde tiene su origen en la pedanía de Almendricos (Región de Murcia), unos 40 kilómetros al sur de Lorca, y finaliza en Huércal-Overa (Almería). Su trazado, de 20,1 kilómetros, bordea por el sur la Sierra de Enmedio, trazas largas rectas que atraviesan ramblas en el llano hortofrutícola y

finaliza al pie de la Sierrecica, en tierras andaluzas. El tramo, acondicionado por la Consejería de Turismo y Cultura de la Región de Murcia y el Ayuntamiento de Huércal-Overa, está en servicio desde 2019.

La ruta parte del apeadero de Almendricos, núcleo con un yacimiento arqueológico argárico, con categoría de BIC (Bien de Interés Cultural). Tras apartarse de la vía en servicio del ferrocarril a Águilas, discurre en suave ascenso junto a las estribaciones de la Sierra de Enmedio, un espacio protegido, salvando lomas y ramblas mediante trincheras y terraplenes. El falso túnel de los Medrano, de sección casi cilíndrica, es la estructura más singular en suelo murciano. A partir del kilómetro 6,6, la vía verde se adentra en la provincia de Almería, describiendo largas rectas en la planicie árida sembrada de huertas, cruzando bajo la carretera N-340 y situándose en paralelo a la autovía del Mediterráneo. En el kilómetro 18,2 aparece la rehabilitada estación de Huércal-Overa. Tras la travesía urbana, el trazado serpentea por las laderas silvestres de la Sierrecica hasta concluir en la A-7 (kilómetro 20,1).

### Ferrocarril Santander-Mediterráneo

Esta línea inconclusa fue concebida en la segunda década del siglo XX para conectar Santander con los puertos valencianos mediante un corredor transversal de 415 kilómetros a través de Castilla La Vieja y Aragón, con enlaces previstos en Calatayud con el ferrocarril a Sagunto y en Santander con el tramo Astillero-Ontaneda, con objeto de dar salida por vía marítima a las mercancías del interior. El proyecto fue impulsado por la Compañía del Ferrocarril Santander-Mediterráneo, y contó con el beneplácito del Estado, que por entonces construía varias líneas del Plan Guadalhorce.

Las obras de los seis primeros tramos, entre Calatayud y el norte de Burgos, se realizaron entre 1925 y 1930. El séptimo y último tramo, que debía enlazar con la línea cántabra Astillero-Ontaneda para completar el trazado, no se terminó por la imposibilidad técnica de construir el descenso desde los 750 metros de altitud de Yera (cordillera



© FFE-Vías Verdes



Cantábrica) hasta la cota cero de Santander. Este tramo incluía el túnel de la Engaña, que con 6976 metros fue hasta hace poco el más largo de la red convencional, cuya obra no se terminó hasta 1959. En vista de esta realidad, los inversores finalizaron la línea en Ciudad-Dosante (Burgos), por lo que solo se construyeron 365 kilómetros del corredor, que quedó inconcluso. El cierre llegó en 1985, tras 55 años de actividad, siendo la línea de mayor longitud de las clausuradas de una sola vez.

La transformación de la antigua línea en camino natural vía verde forma parte de un proyecto más amplio que pretende convertir esta ruta en el tramo central de un corredor transversal que, conectado por el norte con la Vía Verde del Pas (Astillero-Ontaneda) y por el este con otros recorridos (Camino Natural del Ebro, Vía Verde de Ojos Negros), permita alcanzar el objetivo incumplido de la línea original de enlazar las fachadas cantábrica y mediterránea, configurando así uno de los



Dosante (60,8 kilómetros), que completará la parte norte del trazado, quedando por iniciar las obras de dos tramos en Zaragoza (Torralba-Torrelapaja, 36,6 kilómetros) y Burgos (Cascajares de la Sierra-Hontoria del Pinar, 35 kilómetros).

### De Burgos a Calatayud

Esta ruta reúne atractivos suficientes como para considerarla uno de los caminos naturales vías verdes con mayor encanto de Castilla y León. Más de la mitad del trazado (unos 200 kilómetros) discurre por la provincia de Burgos, que ofrece al usuario un paisaje de contrastes, desde las estribaciones de la cordillera Cantábrica, los páramos de las Merindades y los valles fluviales de la Bureba al norte, hasta las planicies cerealísticas de las tierras del Cid al sureste. En el entorno del corredor existen hitos naturales que merecen una visita, como el laberinto kárstico de Ojo Guareña, uno de los conjuntos de cuevas más extensos de la Península, el desfiladero de La Hoz o los parques naturales Montes Obarenes-San Zadornil y Sabinars de Arlanza. Este heterogéneo espacio natural está salpicado de pueblos cargados de historia, con ermitas, iglesias, castillos, casas blasonadas y puentes medievales. La joya cultural es la ciudad de Burgos, visita obligada por su rico patrimonio arquitectónico e histórico, y que conecta con otras rutas como el Camino de Santiago y el Camino del Cid.

El tramo soriano es de menor longitud (100 kilómetros), pero también atesora encantos que lo hacen merecedor de recorrerlo, estando acondicionado desde 2022. El paisaje cambiante es, de nuevo, la tónica de un trazado que alterna los frondosos pinares del Alto Duero y las dehesas ganaderas al oeste de la capital con los campos de cultivo de Gómara y su singular complejo de lagunas, hábitat de una rica avifauna, al este. El gran monumento natural del entorno es el Parque Natural Cañón del Río Lobos, un profundo cañón horadado por el río durante siglos que el buitre leonado ha convertido en su hogar. El tramo está salpicado de viejos pueblos que lucen ermitas, casas tradicionales y algún castillo notable, como el de Almenar de Soria, el mejor conservado de la provincia. En la mi-

itinerarios de caminos naturales vías verdes de mayor longitud de España. El acondicionamiento, iniciado en la provincia de Burgos en 2013, se extendió luego a Soria y Zaragoza. Hoy tiene un alto grado de desarrollo: están acondicionados cerca de 300 kilómetros y se encuentra en obras el que discurre por la comarca de las Merindades (Burgos), existiendo tramos continuados de 100 kilómetros en Soria y Burgos. Desde 2019 se acondiciona el tramo Castellanos de Bureba-Cidad



tad del tramo, un alto obligado es la ciudad de Soria, que atesora un rico patrimonio cultural y artístico, en el que destaca el casco antiguo, declarado como BIC.

En su parte más oriental, el Camino Natural Vía Verde Santander-Mediterráneo se desarrolla por la provincia de Zaragoza durante 60 kilómetros en el tramo comprendido entre el límite con Soria y Calatayud, extendiéndose posteriormente hasta Ojos Negros (Teruel) como parte del corredor hacia tierras levantinas. El tramo acondicionado cruza el término municipal de Calatayud. El recorrido, de 24,6 kilómetros, transcurre en un primer tramo por la rica vega del río Jalón y se adentra en las tierras blancas que enmarcan el cauce del río Ribota, rodeado de paisajes

lunares producto de la erosión, bajo la mirada de la Sierra de Armantes. Un segundo tramo se desarrolla entre frutales por la vega del río Jiloca. Entre ambos se alza Calatayud, ciudad declarada Patrimonio de la Unesco por su arquitectura mudéjar, con un rico pasado romano en el cercano yacimiento de *Augusta Bibilis*, que bien merecen un alto en el camino para visitarla.

### Ferrocarril Vía de La Plata

En el último tercio del siglo XIX, la iniciativa privada planteó la necesidad de construir un trazado ferroviario transversal para comunicar varias ciudades del oeste peninsular, desconectadas de la red radial, siguiendo la antigua calzada romana entre Mérida y



Astorga, de la que tomaría el nombre. Este es el germen del Ferrocarril de la Vía de la Plata, línea de 347 kilómetros entre Palazuelo (Cáceres) y Astorga (León) que ejerció como tramo intermedio de un corredor más amplio que comunicaba Gijón y Sevilla (más de 800 kilómetros), por el que los trenes de Renfe circularon durante años.

Su construcción se realizó por fases, primero en las provincias de Cáceres y Salamanca y luego en las de Zamora y León, hasta completar el trazado en 1896, fecha de la inauguración. El recorrido servía a dos capitales (Salamanca y Zamora) y pasaba por núcleos de gran actividad industrial (Béjar) y comercial (Plasencia, Benavente y La Bañeza), conectando en sus extremos con el resto del corredor y también con las líneas a Madrid y a Galicia. Tras varios cambios de titularidad, el Estado intervino la línea en 1928 y encomendó la explotación a la Compañía Nacional del Oeste. Transferida a Renfe en 1941, la línea mantuvo su actividad durante cuatro décadas, iniciando un declive en los años 70 por la falta de modernización. La línea se cerró en 1985 para los servicios de viajeros y en 1996 para todos los tráficos.

La reutilización y puesta en valor de este antiguo trazado ferroviario, propiedad de Adif, comenzó a mediados de la pasada década con la inauguración en 2016 del primer tramo de Camino Natural Vía Verde en Salamanca (Carbajosa-Alba de Tormes). En 2020 se unieron nuevos tramos acondicionados en Zamora, Salamanca y Cáceres. En total, estos tramos suman más de 110 kilómetros, lo que supone un tercio del trazado completo. La construcción de la Vía Verde de la Plata continúa su avance, como refleja el próximo inicio de las obras de adecuación entre Navalmoral de Béjar y Alba de Tormes (56 kilómetros). Este tramo completará la parte sur del itinerario, con más de 140 kilómetros continuos de Camino Natural Vía Verde en Cáceres y Salamanca.

### Tres tramos abiertos

De los tres tramos de la Vía Verde de la Plata que están en servicio, el más septentrional discurre al norte de la provincia de Zamora a lo largo de 24,8 kilómetros entre Barcial del Barco y Maire de Castroponce, en el límite



con León. El trazado, acondicionado como una pista de tierra compactada, arranca en Barcial del Barco, donde se conserva la antigua calzada romana. Luego se desarrolla junto al bosque de ribera del río Esla, que salva con un puente metálico, y enfila hacia el norte. Tras bordear Benavente, la ruta se adentra en la dehesa de Mosteruelo y cruza bajo la autovía A-52. En la parte final, pasa junto al núcleo de Pobladura del Valle, donde merece la pena visitar el museo de maquetas en miniatura Grand Central. En esta ruta, dos antiguas estaciones ejercen hoy funciones turísticas: Benavente (albergue) y Pobladura (casa rural).

El segundo tramo en servicio, en la provincia de Salamanca, aúna naturaleza, historia y patrimonio, pues en apenas 20,2 kilómetros permite visitar una ciudad Patrimonio de la Humanidad (Salamanca), atravesar campos de batalla, dehesas de encinas y espacios naturales protegidos, y finalizar en un conjunto histórico (Alba de Tormes). El itinerario, en dirección sur, arranca junto al alfoz de Salamanca y se adentra en el campo charro. Hacia el kilómetro 6, atraviesa el campo donde se libró la batalla de Arapiles, decisiva en la Guerra de Independencia, para continuar luego entre dehesas de encinas. Desde Terradillos (kilómetro 15), en el punto más alto del trazado, el itinerario desciende por campos de cultivo hasta divisar Alba de Tormes, situada en la margen izquierda del río. El final de la ruta ofrece un paseo en este entorno de ribera, englobado en el espacio Red Natura 2000 "Riberas del río Tormes y Afluentes", que conduce hasta la ciudad tere-



siana, dueña de un conjunto arquitectónico declarado como BIC.

El tercer y último tramo en servicio es también el más largo (65,6 kilómetros), y reúne todos los alicientes para recorrer el antiguo trazado ferroviario, que discurre en su mayor parte por la provincia de Cáceres para adentrarse al final en Salamanca. La ruta atraviesa el valle de Ambroz y asciende a media ladera por el límite occidental de la Sierra de Béjar hasta alcanzar Puerto de Béjar, para descender hasta su destino en Béjar. Es un recorrido por un entorno de bellísimos paisajes declarado Reserva de la Biosfera (sierras de Béjar y de Francia), salpicado de bosques multicolores de castaños. En la ruta que atraviesa este entorno se sitúan ciudades con rico patrimonio histórico: Plasencia (dos catedrales, palacios y casas señoriales), Hervás (judería declarada conjunto histórico artístico), Baños de Montemayor (balneario declarado BIC, con restos de termas romanas) y Béjar (patrimo-

nio histórico e industrial). Los amantes del mundo ferroviario disfrutarán de estaciones recuperadas (Hervás, Puerto de Béjar y Béjar), históricas infraestructuras (puente de hierro sobre el Ambroz, cuatro túneles) y otros elementos ferroviarios que retrotraen al pasado de la Vía de la Plata.

### Ferrocarril Baeza-Utiel

El enlace entre Baeza (Jaén) y Utiel (Valencia) fue uno de los proyectos del Plan Preferente de Ferrocarriles de Urgente Construcción o Plan Guadalhorce, aprobado en 1926, que pretendía completar la red principal con nuevas líneas transversales en el interior, los denominados "ferrocarriles secundarios". Su objetivo era reducir la distancia entre Andalucía y Valencia y estimular el comercio entre las regiones atravesadas por el trazado para contribuir a su despegue económico. A una escala mayor, esta línea era el tramo inicial de un itinerario mucho más largo y ambicioso



entre Baeza y Saint Giron (Francia) a través de Teruel, Alcañiz y Lleida, de más de 850 kilómetros, del que solo entró en servicio un tramo en Lleida.

Las obras de explanación, fábrica, túneles y estaciones entre Baeza y Utiel arrancaron en 1927. Cinco años después se detuvieron tras la derogación del Plan Guadalhorce, impuesta por el nuevo Gobierno con el argumento de la baja rentabilidad de las nuevas líneas, y que dejó cojo al proyecto al anular el tramo Utiel-Teruel. La Guerra Civil paralizó de nuevo los trabajos, que entonces presentaban un avance del 60 % entre Baeza y Albacete (235 kilómetros) y del 30 % entre Albacete y Utiel (116 kilómetros). Las obras se reanudaron tras la contienda y a principios de los 60 la vía estaba tendida entre Albacete y el límite con Jaén. El futuro de la línea, no obstante, quedó tocado a raíz de un informe del Banco Internacional de Reconstrucción que desaconsejaba terminar las nuevas líneas

por su carácter ruinoso, a lo que se sumó el declive del ferrocarril frente al automóvil. Las obras se pararon definitivamente en 1963 y la línea cayó en el olvido hasta su clausura en 1985, sin que el tren llegara a pasar por sus vías.

Parte del antiguo trazado se ha acondicionado al estándar de camino natural vía verde.

En 2013 entró en servicio el primer tramo en Jaén, el Camino Natural Vía Verde del Guadalimar entre Linares y Begijar (15 kilómetros), y tres años después se inauguró el segundo, el Camino Natural Vía Verde del Segura entre Arroyo Ojanco y el límite con Albacete (27 kilómetros). A partir de 2019 se abrieron varios tramos del Camino Natural Vía Verde Sierra



©FFE/Vías Verdes

de Alcaraz (93,5 kilómetros), entre Albacete y el límite con Jaén, quedando pendiente de acondicionar un tramo manchego intermedio (Alcaraz-Reolid). Entre los diferentes sectores dan continuidad a un corredor de ecoturismo de 120 kilómetros que tiene vocación de seguir creciendo por sus extremos. De hecho, varios ayuntamientos jiennenses, con la Diputación Provincial a la cabeza, impulsan la construcción de la vía verde entre Baeza y Arroyo Ojanco (114 kilómetros), y en el extremo opuesto se estudia acondicionar el tramo al norte de Albacete. Una vez completado el trazado, los usuarios disfrutarán de un corredor verde de 350 kilómetros entre Baeza y Utiel.

### Camino Natural

#### Vía Verde del Guadalimar

Además de un tramo de vía verde de 6 kilómetros en Linares acondicionado por la Junta de Andalucía, el primer tramo del recorrido siguiendo la orientación sur-norte es la ruta de 15 kilómetros entre Linares y Begijar. En el arranque aparece el viaducto de Los Barrios, soberbia estructura de hormigón y planta curva, de 235 metros, que salva el río Guadalimar. El itinerario avanza inicialmente junto al río que le da nombre, entre las omnipresentes filas de verdes olivares. Más adelante salta de la vega del Guadalimar a la del Guadalquivir, atravesando la campiña olivarera. Finalmente, acaba por acoplarse en los cerros que cierran por el norte la cuenca del Guadalquivir, ofreciendo magníficas panorámicas de Sierra Morena. En el entorno del recorrido aparecen dos notables reclamos culturales: el conjunto monumental de Linares y la muralla ciclópica de Iberos.

#### Camino Natural Vía Verde del Segura

Este itinerario discurre por la comarca del Segura y es el tramo final del antiguo trazado en la provincia de Jaén en su camino hacia Albacete. La ruta arranca en un paisaje de cerros y lomas junto a campos de olivos, se abre paso en la sierra por la Puerta de Segura para adentrarse en el Parque Natural y Reserva de la Biosfera Sierras de Cazorla, Segura y las Villas, la zona más agreste y el principal reclamo natural, para concluir entre campos de olivos. La vía ofrece interesantes

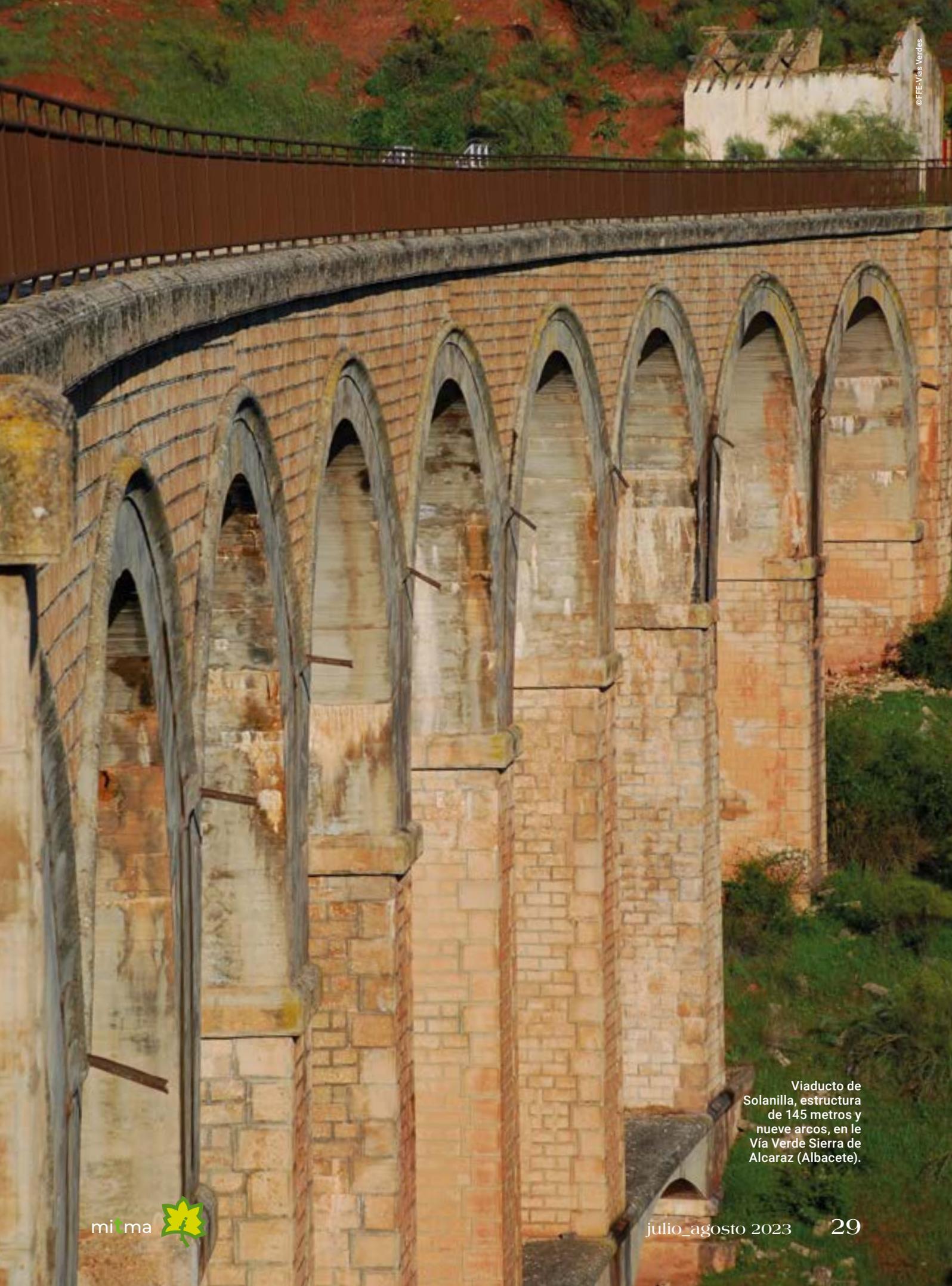
visitas a pueblos como Segura de la Sierra (encaramado en una montaña y declarado conjunto histórico artístico), Génave y Villarodrigo, así como al puente romano de Génave. También son un aliciente los ocho espacios naturales protegidos cerca de la traza, entre ellos los cañones de los ríos Segura y Mundo. Además, se conservan hitos ferroviarios como el viaducto sobre el río Guadalimar y el túnel de Génave (277 metros), el más largo de la ruta.

### Camino Natural

#### Vía Verde Sierra de Alcaraz

Otra de las vías verdes construidas sobre el trazado del ferrocarril Baeza-Utiel se inicia en Albacete y cruza la provincia castellano-manchega en dirección suroeste hasta alcanzar el municipio de Bienservida, en el límite con Jaén. En total, un recorrido de 93,5 kilómetros que coincide en parte con el itinerario ecoturístico Ruta de Don Quijote. El trazado está formado por un tramo inicial de 74 kilómetros entre Albacete y Alcaraz, con un segmento intermedio de 16 kilómetros sin acondicionar (Alcaraz-Reolid), y un segundo tramo entre Reolid y el límite con Jaén, de 19,5 kilómetros.

El recorrido discurre inicialmente por la llanura albaceteña entre campos de cereales. A partir del kilómetro 40, la ruta, en paralelo a la N-322, sigue el curso del río del Jardín, ascendiendo a través de un paisaje abrupto y espectacular por túneles y valles encerrados entre paredes verticales. Próximos a la estación El Jardín existen dos reclamos: la reserva natural Laguna Ojos de Villaverde, la de mayor riqueza biológica de Jaén, y el monumento natural Laguna del Arquillo. También el túnel más largo (770 metros). En la estación de Salinero (kilómetro 66), la ruta alcanza su punto más elevado. Siguiendo un trazado sinuoso, con nuevos túneles y viaductos, se acerca al santuario de la Virgen de Cortes, encaramado en una ladera, y finalmente desciende hasta Alcaraz. El segundo tramo, que supone el final de la vía verde en Albacete, propone un recorrido por el valle del río Guadalmena, con vistas a las sierras de Alcaraz y del Relumbrar, a través de cultivos de cereal y olivar cuya extensión crece a medida que se aproxima a Andalucía. 🌿



Viaducto de Solanilla, estructura de 145 metros y nueve arcos, en la Vía Verde Sierra de Alcaraz (Albacete).