



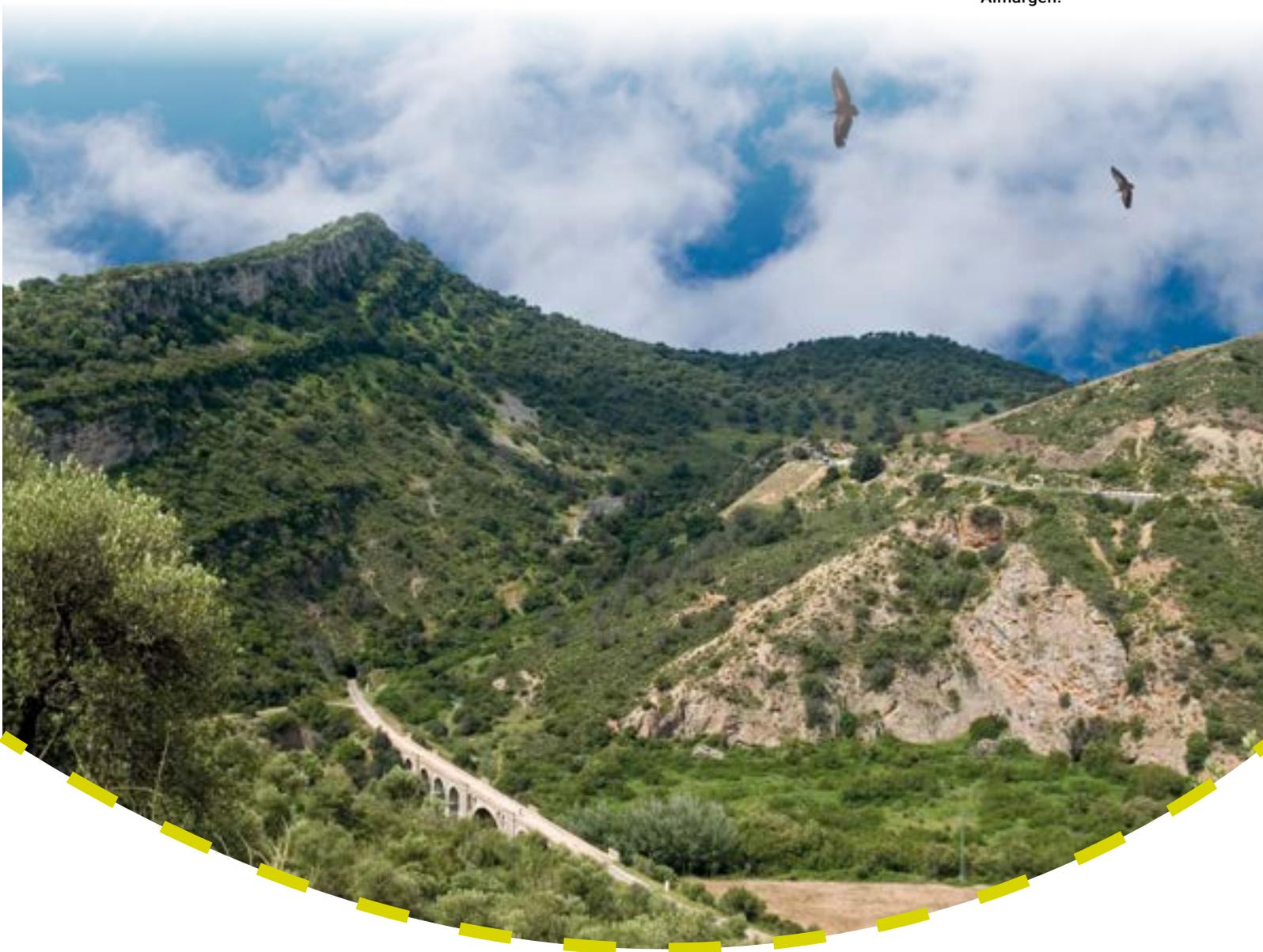
Vías Verdes de Andalucía

Por tierras de Andalucía discurren más de 1000 kilómetros de Vías Verdes y Caminos Naturales Vías Verdes repartidos en 30 itinerarios que recorren los paisajes más dispares de las ocho provincias andaluzas. Algunos de esos itinerarios son los de mayor longitud de España, como los 128 kilómetros del Camino Natural Vía Verde del Aceite, herencia viva del ferrocarril construido para transportar la enorme producción de los olivares andaluces; o como el Camino Natural Vía Verde Ferrocarril Guadix-Almendricos que recorre 122 kilómetros por tierras de Almería, Granada y Murcia siguiendo el trazado del ferrocarril del mismo nombre, que a través de sus 161 kilómetros transportó mercancías y viajeros desde Guadix (Granada) hasta Almendricos (Murcia) durante un siglo exacto: desde 1885 hasta su cierre el 1 de enero de 1985. El tercer gran itinerario es el Camino Natural Vía Verde de la Campiña, que hoy es la segunda vida de la vía férrea de 91 kilómetros que recorría el tren apodado Marchenilla, que acercó durante más de 80 años la localidad cordobesa de Valchillón y la sevillana de Marchena desde 1885 hasta 1970.

- Texto: Julia Sola Landero
- Fotos: FFE-Vías Verdes

Por los campos del sur

Vía Verde de la Sierra entre Cádiz y Sevilla sobre el nonato ferrocarril Jerez de la Frontera Almargen.



A esos tres grandes itinerarios se suman los 36 kilómetros del Camino Natural Vía Verde de la Sierra, y el Camino Natural Vía Verde de Entre Ríos, Puerto Real-San Fernando y Matagorda, en Cádiz; el Camino Natural Vía Verde de Lucainena de las Torres, en Almería; los Caminos Naturales Vías Verdes de la Campiña, del Guadiato y Los Pedroches, y las Vías Verdes de Peñarroya-Pueblonuevo y del Cerco, en Córdoba; la Vía Verde de Sierra Nevada en Granada; las Vías Verdes del Guadiana, de los Molinos del Agua, de Río Tinto y de Tharsis Odiel, en Huelva; los Caminos Naturales Vías Verdes de Guadalimar, y de Segura y las Vías Verdes de Linares y Vadollano, en Jaén; la Vía Verde del Rincón de la Victoria en Málaga; las Vías Verdes de El Ronquillo, Itálica, de la Sierra Norte de Sevilla y de Las Lagunas, en Sevilla. Convertidos todos ellos en itinerarios que promueven el desarrollo rural y una forma sosegada de viajar, la movilidad sostenible y la educación medioambiental.

El viajero encontrará al paso de estos caminos, campos de labor, olivares inmensos, serranías atravesadas por túneles y viaductos que salvan ríos, valles y escarpaduras imposibles, humedales como oasis de frescor, Parques Naturales, antiguas infraestructuras ferroviarias, convertidas a veces en auténticos museos al aire y estaciones recuperadas para hacer una parada y fonda si se precia. Además de la diversidad de los parajes naturales, los itinerarios también pasan por pueblos que ofrecen al viajero la belleza de sus caseríos y la riqueza de su patrimonio cultural. Ejemplo máximo de ello es el Camino Natural Vía Verde de la Campiña, que arranca junto a Córdoba, única ciudad con cuatro declaraciones de Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO: Mezquita de Córdoba, Centro Histórico de Córdoba, Los Patios de Córdoba y la Ciudad Califal de Madinat Al-Zahra; y que está incluida por ello, en el proyecto europeo Greenways Heritage, puesto en marcha para

Recorriendo el Camino Natural Vía Verde del Ferrocarril Guadix-Almendricos.



desarrollar y diversificar la oferta turística mediante la generación de atractivos culturales relacionados con las vías verdes y con sitios patrimonio mundial, por poner solo un ejemplo.

El Tren del Aceite

El Camino Natural Vía Verde del Aceite recorre la huella exacta del tren que desde 1875 y hasta bien entrado el siglo XX transportó la producción de aceite de los inmensos olivares de Jaén hasta los puertos de Málaga y Algeciras a través del llamado Tren del Aceite, que circuló entre Linares (Jaén) y Puente Genil (Córdoba) cargado con grandes cisternas llenas del preciado manjar. Aunque era llamado así, aquel tren también transportó los minerales de los yacimientos mineros de Linares y la producción agrícola de la campiña jienense. Fue el 30 de abril de 1875, cuando se aprobó el proyecto de construcción de aquella línea de 128 kilómetros de

longitud, que enlazaría Jaén con Puente Genil y con las vías que transcurrían por Córdoba hacia el sur de Andalucía. El tren partía de la capital jienense y pasaba por Torredelcampo, Torredonjimeno, Martos, Vado-Jaén y Alcaudete, en Jaén; y Luque, Baena, Zuheros, Doña Mencía, Cabra, Lucena, Moriles, Aguilar de la Frontera y Puente Genil, en Córdoba.

La línea, ejecutada por la Compañía de Ferrocarriles Andaluces, cuenta con 12 estaciones, siete pasarelas peatonales, dos túneles, y 13 impresionantes viaductos y pontones metálicos, proyectados por los ingenieros franceses Daydé y Pille, discípulos de Eiffel, que con sus audaces diseños hicieron de este tramo ferroviario un testimonio extraordinario de la ingeniería más puntera de la época. Todos ellos tienen una longitud considerable, como el que salva el río Víboras, con 224 metros o el Arroyo Salado, con 208 metros. Les siguen los que atraviesan el río Guadajoz con 199 metros, el Arroyo Higueral con 133 me-

La Vía Verde más larga de Andalucía la del Aceite entre Córdoba y Jaén.



tros, o el de la Piedra del Águila con 104 metros. Todos ellos, sostenidos por pilares de fábrica o por torres metálicas, sostienen una estructura ensamblada como un mecano, que vuela con ligereza sobre valles y ríos.

En 1893, 22 años después del comienzo del proyecto, la línea entró en servicio y gozó de una gran actividad hasta los primeros años del siglo XX. A partir de entonces entró en decadencia, y las consecuentes dificultades económicas de la compañía ferroviaria, hicieron que en 1936 el Estado interviniera la línea, que durante la Guerra Civil sirvió de alternativa al ferrocarril entre Espeluy y Sevilla, que resultó dañada por los bombardeos de la contienda. En 1969, y ya con la línea en franca decadencia, Renfe planteó el cierre del servicio de viajeros y el desmantelamiento del tramo entre Torredonjimeno y Campo Real, de forma que funcionó en precario hasta 1985, año en que fue desmantelada toda la línea. Por ello, y convertido ya el antiguo ferrocarril en el Camino Natural Vía Verde del Aceite, el itinerario sigue fielmente la huella del camino férreo. Discurre desde Jaén hasta llegar al río Guadajoz, a partir del cual, el camino se pier-

de enseguida por tierras cordobesas hasta llegar a la antigua estación de Campo Real, en Puente Genil.

En la ruta se atraviesan, cómo no, extensos olivares, humedales, donde el aire se refresca y menudea la vegetación palustre, valles como el del río Salado, cuyas pacientes aguas han conseguido formar un profundo tajo en el terreno que salva uno de los viaductos más impresionantes de la ruta con 208 metros de longitud; o también el valle del río Víboras, donde el camino se topa con sus caudalosas aguas que el viaducto más largo del recorrido salva sin problema con sus 224 metros de longitud junto al cercano y más modesto puente medieval que también tuvo la tarea de saltar sobre las aguas.

El itinerario tiene 14 Espacios Naturales Protegidos localizados en un radio inferior a 5 kilómetros, como el Parque Natural Sierras Subbéticas, al que atraviesa, el Parque Periurbano Santa Catalina, el Geoparque Sierras Subbéticas, la Zona de Importancia Comunitaria (ZIC), Embalse de Cordobilla, Laguna Honda, Lagunas del Sur de Córdoba y Sierra Subbética. Además, también están las Reservas Natu-

Entre las Vías Verdes de Jaén se encuentra el Camino Natural Vía Verde del Guadalimar sobre el antiguo FC Linares-Baeza - Utiel.



rales Laguna del Conde o Salobral, las Lagunas del Chinche y del Rincón, los Monumentos Naturales Bosque de la Bañizuela, la Cueva de los Murciélagos, y el Paraje Natural del Embalse de Cordobilla. Además, es posible conocer más sobre estos Espacios Naturales Protegidos gracias al Ecomuseo de la Cueva de los Murciélagos, al Punto de Información Laguna del Rincón, y a los Centros de Visitantes de Santa Rita y de Laguna de Zóñar. Naturaleza en estado puro salpicada por la presencia aquí y allá de cortijos y almazaras, y por el impresionante legado ferroviario: sobria arquitectura de estaciones, sencillas edificaciones de pasos a nivel y los imponentes viaductos, que con sus incontables piezas ensambladas formando una intrincada estructura, llevan el sello inconfundible de Eiffel.

En cuanto al patrimonio cultural que sale al paso del camino, cercano está el conjunto monumental de Jaén, el castillo medieval de Alcaudete, los conjuntos urbanos de Luque, Zuheros, Doña Mencía, Cabra y Lucena, y la Ruta Arqueológica de los Torreones, un conjunto formado por siete fortificaciones medievales entre torres, castillos rurales y

atalayas, diseminadas estratégicamente en el territorio. Además, el Camino Natural Vía Verde del Aceite cuenta con numerosos miradores desde donde poder divisar los verdes y a veces rocosos y escarpados terrenos, y los numerosos caseríos y pueblos blancos.

Mención aparte merecen varias de sus estaciones recuperadas como museos, albergues, restaurantes, centros de ocio y puntos de información y alquiler de bicicletas. Sin duda, ésta, es una de las imprescindibles.

Camino Natural Vía Verde de la Sierra

Más de 36 kilómetros jalonados por 30 túneles, 5 estaciones y 4 viaductos, separan los pueblos gaditanos Puerto Serrano y Olvera a través del Camino Natural Vía Verde de la Sierra. Es el impresionante legado de un tren que nunca llegó a pasar por la línea de 119 kilómetros proyectada para conectar Jerez de la Frontera (Cádiz) con Almargen (Málaga), con la finalidad de impulsar la economía de la zona y unir las bases militares de Cartagena y Cádiz. Como tantos otros ferrocarriles españoles, el proyecto se puso en marcha en 1926 durante la dictadura de Primo de Rivera. En los primeros años llegaron a trabajar más de 1000 hombres en las obras, por lo que éstas avanzaron a gran velocidad y se llegaron a tender vías desde Jerez hasta Arcos de la Frontera. De hecho, el tren llegó a recorrer los 21 kilómetros que separan Jerez de la Frontera de la azucarera del pueblo gaditano de Jédula, pero nunca llegó más allá. Cuando el resto del recorrido estaba ya explanado a falta de instalar el tendido ferroviario, el estallido de la Guerra Civil puso fin a las obras.

A mediados de los años 50 se aprobaron diferentes proyectos para terminar la línea, pero tras el informe del Banco Mundial de 1962 poniendo en entredicho la viabilidad de la línea, se desestimó su finalización definitivamente. Treinta años después, en 1993, aquella línea inacabada fue reconvertida como una de las primeras vías verdes de España. Hoy, hay proyectos que pretenden su ampliación hasta Jerez de la Frontera.

El camino arranca en Puerto Serrano, en la provincia de Cádiz, pasa por Montellano, Pruna El Coronil, en la provincia de Sevilla, y



Más allá del tren que pasó

Si recorrer vías verdes es asomarse a la historia del ferrocarril y viajar en el tiempo, qué decir de los numerosos restos arqueológicos que se encuentran en los alrededores de algunas de las vías verdes de Andalucía, y que hablan de la más remota historia de las tierras andaluzas.

El viajero interesado en rastrear el pasado más lejano encontrará en las proximidades de la Vía Verde de la Sierra los municipios sevillanos de El Coronil, Montellano y Pruna, en los que se han hallado gran cantidad de restos arqueológicos. Pruna, ubicado en la sierra del Tablón, atesora en el llamado Cerrito de la Moreda, restos de asentamientos del neolítico del pueblo prerromano de los túrdulos, y asentamientos de fenicios y romanos, situados en el yacimiento conocido como el del Podenco. En Montellano también se han encontrado restos arqueológicos de la Edad de Bronce y de la época romana. Allí se alza además, el castillo de Cote, a 526 metros sobre el nivel del mar. Su figura, situada en el extremo sudeste del municipio, se puede divisar desde lugares tan distantes como Morón de la Frontera, Utrera, Carmona o Sevilla, lo que deja clara su importancia estratégica. El conjunto fortificado, construido a finales del siglo XIII, cuenta con dos recintos amurallados concéntricos y una singular torre-capilla.

Los túneles son protagonistas en la Vía Verde de la Sierra. Cádiz-Sevilla.

En El Coronil se han hallado restos de la Edad del Cobre, cuando surgen los dólmenes, que sugieren que en esta zona se produjeron algunos de los primeros asentamientos humanos de la península ibérica. La magia la pone el Castillo de las Aguzaderas, de origen musulmán, declarado Monumento Nacional en 1923 y de singular ubicación, dado que se levanta en una planicie, lo que se explica porque la fortaleza protegía el manantial de agua del mismo nombre, y que servía para abastecer a las torres defensivas situadas en la llamada banda Morisca, en tiempos de la Reconquista.

En las proximidades de las Vías Verdes de Linares y del Guadalimar se encuentran las ruinas de la ciudad íbera de Cástulo, ubicada en una rica zona minera explotada durante la Edad de Bronce por púnicos y cartagineses. Y cercano al Camino Natural Vía Verde de La Campiña, se encuentran los baños romanos de La Luisiana, localidad que debe su nombre a los hijos de Carlos III, Luis y Ana y que se encontraba en la Vía Augusta. Posiblemente vinculados con una villa que se encuentra a 300 metros de las termas, el edificio de planta rectangular tiene una galería subterránea donde se encuentra la piscina romana más grande de la península. Las aguas medicinales provenían de los abundantes arroyos de la zona, y eran utilizadas por las clases altas romanas para sus baños. En épocas posteriores, siguieron funcionando como baños de uso público hasta después de la guerra civil, en el siglo XX.

En el entorno de la Vía Verde Guadix Almendricos en el tramo Baza-Valle del Almanzora, se encuentra Baza, donde museo arqueológico guarda vestigios importantes de la época ibérica, como el Guerrero de Baza, y una réplica de la Dama de Baza, y la Alhóndiga, o el Centro de Interpretación de los Yacimientos de la ciudad iberorromana de Basti. Y en Almendricos, a 1 kilómetro de la Vía Verde, se encuentra el yacimiento arqueológico de un poblado de la Edad de Bronce hallado en El Rincón de Almendricos, declarado Bien de Interés Cultural (BIC).



La Vía Verde de la Sierra Norte de Sevilla es accesible en tren.

termina en Olvera (Cádiz). Los 30 túneles que llegaron a construirse para salvar el arriesgado paraje de la Sierra de Cádiz suman nada menos que 6,5 kilómetros, lo que revela las dificultades que hubo de sortear el proyecto. Uno de ellos, el túnel del Castillo en la Sierra de Coripe, cuenta con casi un kilómetro de longitud; y otros 4 imponentes viaductos suman 856 metros de longitud para salvar el caprichoso curso de los ríos Guadalete, que pierde sus aguas en la bahía de Cádiz, el Guadalporcún y el Guadamanil, que toman el relevo de aquél en el kilómetro 9 de la ruta.

EL Camino Natural Vía Verde de la Sierra atraviesa, además, tramos de bosque mediterráneo y de ribera, y parajes de campiña olivarera. Hábitats tan diversos acogen también una variada fauna, en especial de rapaces, protagonistas absolutas en la Reserva Natural del Peñón de Zaframagón que se yergue imponente en el kilómetro 20,5 del camino. En la mole de roca, con cortados de hasta 200 metros de altura, nidifica una de las mayores colonias de buitres leonados de Europa, que comparten hábitat con alimoches, águ-

las perdiceras, halcones comunes y búhos reales. Y para culminar el recuento de hitos singulares, en el término municipal de Coripe se alza uno de los árboles más singulares de España: el Chaparro de la Vega, impresionante encina con más de 700 años de edad, 30 metros de diámetro y 14 de altura.

En los pueblos por los que pasa la ruta, el visitante puede encontrar edificios de trazas musulmanas, barrocas y neoclásicas, numerosos yacimientos arqueológicos, y abundantísimos vestigios de pueblos romanos y musulmanes. Olvera, en el kilómetro 36 de la ruta, ostenta desde 1983 título de conjunto histórico-artístico y pertenece a la Ruta de los Pueblos Blancos con un caserío surgido en torno al castillo árabe del siglo XII que defendió el reino nazarí de Granada. Justo al inicio de la ruta, en Puerto Serrano, es interesante visitar el Molino Siré, antiguo convento carmelita de arquitectura barroca y neoclásica del siglo XVII, que posteriormente tuvo función de molino de aceite, y fue declarado Bien de Interés Cultural por la Junta de Andalucía; o la necrópolis de la Edad del Bronce

Vías Verdes de Andalucía

	VÍAS VERDES DE ANDALUCÍA	Provincia	Longitud (km)
1	Camino Natural Vía Verde de Entre Ríos	Cádiz	16,20
2	Vía Verde Puerto Real - San Fernando	Cádiz	8,25
3	Vía Verde de Matagorda	Cádiz	3,60
4	Vía Verde de La Sierra	Cádiz – Sevilla	36,00
5	Vía Verde Sierra Norte de Sevilla	Sevilla	18,70
6	Vía Verde de Itálica	Sevilla	2,75
7	Vía Verde del Ronquillo	Sevilla	9,20
8	Vía Verde de Las Lagunas *	Sevilla	9,00
9	Vía Verde de la Campiña	Córdoba - Sevilla	91,40
10	Vía Verde del Guadiato y Los Pedroches*	Córdoba	35,80
10b	Vía Verde del Cerco	Córdoba	2,00
10c	Vía Verde Peñarroya-Pueblo Nuevo	Córdoba	3,30
11	Vía Verde de Fuente Obejuna	Córdoba	5,80
12	Camino Natural Vía Verde del Aceite	Jaén- Córdoba	128,00
13	Vía Verde de Linares	Jaén	6,60
14	Vía Verde de Vadollano	Jaén	6,70
15	Camino Natural Vía Verde FC. Baeza Utiel (tramo CN VV del Guadalimar)	Jaén	15,00
16	Camino Natural Vía Verde FC. Baeza Utiel (tramo CN VV Segura - Reolid)	Jaén - Albacete	46,50
17	Camino Natural Vía Verde del Guadiana	Huelva	16,70
18	Camino Natural Vía Verde de los Molinos del Agua	Huelva	34,00
19	Vía Verde de Río Tinto	Huelva	5,50
20	Vía Verde Tharsis Odiel *	Huelva	30,00
21	Vía Verde de Lucainena de las Torres	Almería	15,50
22	Vía Verde de Sierra Nevada	Granada	1,65
23	Camino Natural Vía Verde FC Guadix Almendricos	Granada-Almería	98,60
23b	Camino Natural Vía Verde del FC. Guadix -Almendricos (tramo Arboleas)*	Almería	20,90
23c	Vía Verde FC Guadix Almendricos (tramo Huerca-Overa -Almendricos)	Almería - Región de Murcia	20,00
24	Vía Verde del Rincón de la Victoria	Málaga	0,82
		TOTAL	688,47

Nota: Se incluyen tramos continuos compartidos con otras provincias vecinas por lo que hay duplicación de kilometrajes (FFE, 2023)

(*) Vías Verdes con tramos en obras



de Fuente de Ramos, que contiene varios enterramientos de cueva artificial y junto al que se han hallado tumbas excavadas en la roca, pertenecientes a una necrópolis hispano-musulmana.

Y entre medias, las viejas estaciones que aún mueven a la nostalgia, aunque solo la de Navalagrulla permanece sin uso y en su estado original. Las de Puerto Serrano, Coripe y Olvera han sido rehabilitadas como hoteles-restaurante de carácter tradicional, mientras que la Estación de Zaframagón está funcionando como Centro de Interpretación y Observatorio de buitres. Otros servicios como alquiler de bicicletas, aseos adaptados, casas y apartamentos rurales, áreas de juego infantiles, centros de interpretación o incluso observatorios astronómicos, también los encontrará el viajero si recalca en alguna de estas antiguas estaciones que nunca vieron pasar a viajeros en tren.

Paseo por la Campiña

Los más 91 kilómetros que recorría el tren llamado popularmente el Marchenilla, que unieron durante más de 80 años Valchillón

(Córdoba) y Marchena (Sevilla), constituyen hoy la Vía Verde de la Campiña siendo también Camino Natural en su discurrir por la provincia de Córdoba. La línea fue construida por la Compañía de Ferrocarriles Andaluces en 1885 y atravesaba las campiñas cordobesa y sevillana, ofreciendo una ruta alternativa a la línea de la Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (M.Z.A.), que cruzaba el Valle del Guadalquivir que unía Córdoba y Sevilla, desde 1859. De esa competencia entre las dos líneas, la que salió peor parada fue la línea Valchillón-Marchena, que discurría dentro del municipio de Écija y que tuvo que optar por un trazado más sinuoso y difícil, atravesando Sevilla por el sur, a través de Marchena. Por ello, se vio muy pronto que no podía competir con el trayecto realizado por M.Z.A., que era más directo, rápido y sencillo para el transcurrir de los trenes, y fue integrada en Renfe en 1941.

Cuando entre 1965 y 1971 se cerraron más de 160 kilómetros de vías férreas, entre ellas se encontraba la de Valchillón-Marchena, que fue desmantelada en 1970 y convertida en Camino Natural Vía Verde de la Campiña

Panel informativo en el Camino Natural Vía Verde de la Campiña a su paso por Valchillón provincia de Córdoba.

en 2005. Un primer tramo de 26 kilómetros transcurre por tierras cordobesas, para continuar después por tierras sevillanas, separadas ambas provincias por el río Garabato. Con tres estaciones, dos apeaderos, un túnel y 10 puentes/viaductos, la ruta recorre el antiguo trayecto ferroviario desde Valchillón, a 7 kilómetros de Córdoba y pasa por Guadalcazar, La Rambla, La Carlota, Fuente Palmera (Córdoba) y Écija, La Luisiana, Fuentes de Andalucía hasta llegar a Marchena (Sevilla), transcurriendo por el valle del Guadalquivir durante un pequeño tramo, para adentrarse más adelante, en la campiña cordobesa pasando por las riberas de los ríos Guadajoz, el Guadalmezán y la Marota.

Durante un tramo de 28 kilómetros, el viajero no encontrará ninguna población a su paso. Solo algunas estaciones dispersas

recuerdan el alma ferroviaria del camino. Por tanto, toca dejarse envolver por el silencio de los campos del entorno. Más adelante espera el rumor de las aguas del río Guadajoz y de los arroyos del Temple, de La Torvisca y de La Marota, que rodean de bosques de ribera donde encuentran refugio garzas reales, perdices, cernícalos y aguiluchos.

Y en las cercanías del camino, esperan una visita Écija y Marchena. En el primero perviven numerosos palacios, entre los que destaca el de Peñaflores (s. XVIII), conocido también como el palacio de los balcones largos declarado Bien de Interés Cultural, iglesias, casas palacio, conventos, miradores, mosaicos, y retablos callejeros. En Marchena interesa su muralla con sus tres puertas de acceso, levantada durante el dominio musulmán y que actualmente rodea el barrio medieval de San Juan. 🌿

Larga recta por la sugerente Vía Verde de la Sierra Norte de Sevilla.



