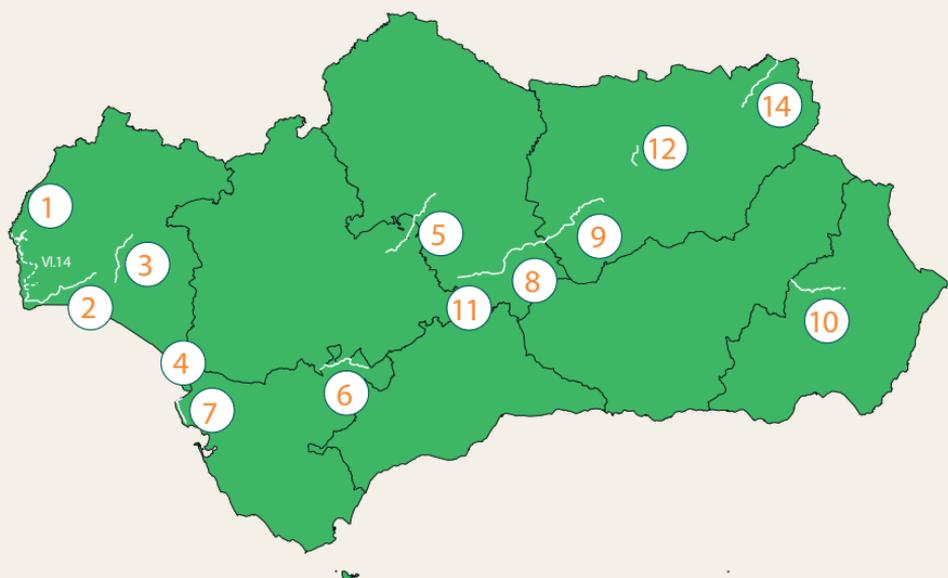


V. SECTOR SUR PENINSULAR



V. SECTOR ESTE PENINSULAR

PÁG.

● CAMINO NATURAL VÍA VERDE DEL ACEITE. TRAMO JAÉN-RÍO GUADAJOZ (09)	491
● CAMINO NATURAL VÍA VERDE DEL ACEITE. TRAMO DE LA SUBBÉTICA (08)	495
● CAMINO NATURAL VÍA VERDE DEL ACEITE. TRAMO MORILES-CAMPO REAL (11)	501
● CAMINO NATURAL VÍA VERDE DE ROTA (07)	505
● CAMINO NATURAL VÍA VERDE DE ENTRE RÍOS (04)	509
● CAMINO NATURAL VÍA VERDE DEL GUADALIMAR (12)	517
● CAMINO NATURAL VÍA VERDE DEL GUADIANA (01)	523
● CAMINO NATURAL VÍA VERDE VALLE DEL ALMANZORA (10)	527
● CAMINO NATURAL VÍA VERDE DE LA CAMPIÑA (05)	533
● CAMINO NATURAL VÍA VERDE DE LA SIERRA (06)	537
● CAMINO NATURAL VÍA VERDE DEL LITORAL (02)	541
● CAMINO NATURAL DE LOS MOLINOS DEL AGUA (03)	547
● CAMINO NATURAL DE SEGURA (14)	551



Detalle de fuente en la estación de Luque

CAMINO NATURAL VÍA VERDE DEL ACEITE TRAMO JAÉN-RÍO GUADAJOZ

MIDE

Severidad del medio natural	1 	Desnivel subida	300 m 
Orientación en el itinerario	1 	Desnivel bajada	415 m 
Dificultad en el desplazamiento	1 	Longitud ruta	54,2 km 
Cantidad de esfuerzo necesario	4 	Horario	14 h 

◆ Población ● Punto de interés



POR UN MAR DE OLIVOS

Esta ruta discurre en la provincia de Jaén por parte del antiguo trazado del tren que daba salida por el puerto de Málaga a los productos de esta provincia y de Córdoba, en especial aceite de oliva, razón por la cual este ferrocarril era conocido popularmente como “Tren del Aceite”.

El Camino Natural Vía Verde del Aceite en la actualidad tiene una longitud aproximada de unos 120 km en su traza principal, desde la ciudad de Jaén hasta la estación de Campo Real. En la presente guía este Camino aparece descrito en tres tramos: Jaén-Río Guadajoz (54 km), Río Guadajoz-Moriles (57 km) y Moriles-Campo Real (8 km). Aproximadamente en el p.k. 65 de la traza principal parte un ramal de la Vía Verde en dirección a Baena.



La ruta comienza en Jaén, en el Complejo Deportivo “Las Fuentesuelas”, que se encuentra en la ronda Juez Juan Ruiz Rico, al noroeste de la ciudad, donde poco después de su inicio hay un área de descanso. Durante todo el trayecto el camino discurre entre olivares, de hecho, Jaén es la provincia con mayor densidad de olivos del mundo. Y no sólo los olivos acompañarán al viajero durante la ruta, sino también el característico olor de las almazaras.

Un poco después del comienzo se sobrepasa el inicio de la Ruta Arqueológica de Los Torreones, un recorrido circular de 32 km que desemboca nuevamente en el Camino Natural en el Camino de la Aldehuela, y que discurre entre fortificaciones, torres, castillos y atalayas medievales, que en esta zona resultaban estratégicamente esenciales tanto para cristianos como para musulmanes. También es posible acercarse por el camino que conduce a Torre de la Aldehuela, distante apenas 800 m, y visitar los restos de una fortificación de planta cuadrada de dos plantas y cubiertas con bóvedas apuntadas, y donde aún pueden verse los restos de un sistema hidráulico utilizado para el riego de los campos circundantes.

La ruta continúa hasta la estación de Torredelcampo, acondicionada con un área de descanso y tras ella atraviesa dos túneles y dos viaductos de hierro, construidos por Daydé y Pillé, discípulos de Eiffel, que resultan interesantes no sólo por su estructura sino también por las panorámicas que ofrecen.

Algo más adelante se encuentra el apeadero de Torredonjimeno, que también cuenta con un área de descanso. Tras él se atraviesan dos pasarelas y la A-306 para



Cortijo típico de la zona



Puente medieval sobre el río Víboras

llegar al municipio de Martos. En este punto nace otro recorrido circular de casi 31 km que discurre entre olivares, zonas de matorral mediterráneo y pequeñas aldeas o cortijos típicos de la zona, conocido como la Ruta de La Sierra de los Ahíllos, que lleva al municipio de Alcaudete y retorna al Camino Natural.

Continuando por el Camino Natural del Aceite se encuentra la estación de Vado-Jaén y una nueva área de descanso. Esta estación, a 7 km de los núcleos de población más próximos, fue en el pasado un importante cruce de líneas férreas. Después se encontrará otro de los nueve viaductos que hay en la ruta, construido sobre el río Víboras y, junto a éste, un puente medieval de un solo arco de medio punto. Tras atravesar otros dos viaductos, la ruta llega a la estación de Alcaudete, junto a la que se ha acondicionado un área de descanso.

El tramo siguiente viene presidido por la Reserva Natural Laguna Honda y la Reserva Natural de la Laguna del Chinche, las dos zonas húmedas mejor conservadas de la provincia de Jaén en las que, aunque sufren importantes fluctuaciones en su nivel hídrico a lo largo del año, pueden observarse especies tan amenazadas como la malvasía cabeciblanca (*Oxyura leucocephala*) o la cerceta común (*Anas crecca*), junto con otras más frecuentes pero igual de interesantes para los aficionados a la ornitología, como el ánade rabudo (*Anas acuta*), la focha común (*Fulica atra*), el tarro blanco (*Tadorna tadorna*) o, incluso, el aguilucho lagunero (*Circus aeruginosus*).



Laguna Honda

Poco después de atravesar estas lagunas, se llega a los dos últimos viaductos de la ruta. El último de ellos atraviesa el río Guadajoz, que en este punto sirve de límite natural entre las provincias de Jaén y Córdoba.

Este punto indica el final del recorrido, pues al otro lado del viaducto da comienzo, ya en tierras cordobesas, el siguiente tramo del Camino Natural vía Verde del Aceite, llamado de la Subbética.

EN EL CAMPO DE BATALLA

La provincia de Jaén tiene una rica historia tal y como lo atestiguan la multitud de restos arqueológicos encontrados. Ha estado ocupada por cartagineses, romanos, musulmanes y cristianos. Su estratégica situación, puerta de Andalucía por el río Guadalquivir y ruta natural de acceso a Castilla a través del paso de Sierra Morena, ha provocado que en sus tierras se hayan librado miles de batallas. Algunas de éstas han sido de gran importancia para el destino de España, en especial la batalla de las Navas de Tolosa, que originó el inicio del declive musulmán en la Península Ibérica, o la batalla de Bailén, que supuso el repliegue de los franceses hacia el norte y la vuelta de Napoleón con su ejército, con el que ocupó toda la Península, a excepción de Cádiz.

Prueba de esta situación estratégica son la gran variedad de construcciones defensivas que forman parte de la Ruta de Los Castillos y Las Batallas que invita a la visita de las fortificaciones, castillos, monumentos y sitios históricos de una serie de municipios de Ciudad Real, Jaén y Granada, y que incluye todos los recorridos por este Camino Natural.

ACEITUNEROS ALTIVOS

Si hay algo que caracteriza al Camino Natural del Aceite es el inmenso horizonte de olivos que se atraviesa y cuyo producto estrella da nombre a la propia vía.

Más que por cualquier otra cosa, Jaén es conocido por sus aceites que contribuyen a que España sea su primer productor mundial. El olivo y el aceite han sido una constante en la historia de la humanidad y, principalmente, en la historia de las sociedades que se han desarrollado en la cuenca del Mediterráneo.

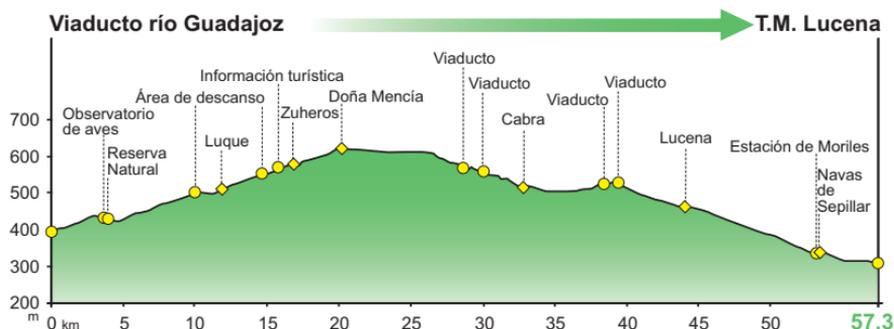
En la península ibérica se han encontrado huesos de aceituna en yacimientos prehistóricos, e incluso existe una variedad silvestre del olivo, el acebuche. Ya en el Imperio Romano el aceite de *Hispania* gozaba de gran estima, y posteriormente los árabes fomentaron su cultivo y extracción. Actualmente no hay duda sobre la importancia del aceite de oliva en la cultura española, con sus múltiples usos, especialmente culinarios y medicinales.

CAMINO NATURAL VÍA VERDE DEL ACEITE TRAMO DE LA SUBBÉTICA

MIDE

Severidad del medio natural	1		Desnivel subida	300 m	
Orientación en el itinerario	1		Desnivel bajada	390 m	
Dificultad en el desplazamiento	1		Longitud ruta	57,3 km	
Cantidad de esfuerzo necesario	5		Horario	14 h	

◆ Población ● Punto de interés



LAGUNAS, CAÑONES Y CUEVAS ENTRE OLIVARES

Este recorrido se sirve del antiguo trazado del “Tren del Aceite” que, comenzando en Jaén, atravesaba parte de esta provincia y de la de Córdoba, para terminar en Málaga. El tren, que permitía dar salida a los productos típicos de la zona, especialmente al aceite de oliva, discurría por el mismo paisaje que todavía se conserva, dominado en todo momento por los olivares.

Esta ruta comienza en el viaducto del río Guadajoz, cerca del municipio de Luque (Córdoba), punto al que sólo se puede acceder desde el Camino Natural. Justo al inicio de la ruta se encuentran los restos de un apeadero. Algo después, se localiza la Reserva Natural Laguna del Conde o del Salobral. Esta laguna, que puede



Laguna del Conde o del Salobral

verse desde la vía, es un humedal kárstico, somero y temporal, que forma parte de una zona húmeda conocida como “Lagunas del Sur de Córdoba”. Debido al interés creciente por la observación de la naturaleza en esta zona se ha instalado un observatorio que permite contemplar las abundantes aves de la laguna, como el ánade real (*Anas platyrhynchos*), cuchara (*Anas clypeata*) y colorado (*Netta rufina*), fochas (*Fulica atra*), cormoranes (*Phalacrocorax carbo*), e incluso algún bando de flamencos (*Phoenicopterus roseus*) que encuentran su hábitat ideal en estas aguas saladas.

Al llegar a Luque es posible un pequeño descanso en su estación ferroviaria, rehabilitada y actualmente reconvertida en un bar-restaurant. Tras pasar la estación de Luque, existe la posibilidad de tomar otra Vía Verde en dirección Baena (8 km).

La localidad de Luque pertenece al Parque Natural y Geoparque Mundial de las Sierras Subbéticas, un entorno único que merece conocerse, tanto por la riqueza cultural de la zona, como por la belleza y diversidad de las formaciones geológicas de un paisaje al que el agua ha modificado caprichosamente, dando lugar a numerosos valles salpicados de afloramientos rocosos, dolinas, poljes y cuevas.

Un entorno especialmente favorable para la nidificación de multitud de aves, entre las que destacan rapaces como el águila real (*Aquila chrysaetos*) y el halcón peregrino (*Falco peregrinus*) que, junto a las ruidosas chovas (*Pyrhocorax pyrrhocorax*) y cuervos (*Corvus corax*), sobrevuelan al viajero durante buena parte de su recorrido por este Camino Natural, que continúa desde Luque a Carcabuey, por una zona de cortados conocida como “Ruta de Las Buitreras” (18 km), por nidificar en ellas una importante colonia de buitre leonado (*Gyps fulvus*).

Poco antes de llegar a Zuheros, presidido por la silueta de su castillo árabe, se encuentra una caseta de información turística.





Vagones en la estación de Luque

La siguiente parada en la ruta es la estación de Zuheros, punto desde donde es posible acercarse a visitar la Cueva de los Murciélagos, Monumento Natural de gran valor geológico e histórico. También merece la pena dedicar un buen paseo por las calles y plazas de esta localidad, declarada Bien de Interés Cultural y considerado como uno de los pueblos más bonitos de España desde el año 2016.

Desde Zuheros parten algunos senderos hacia el Parque Natural de las Subbéticas, como el Sendero del río Bailón, uno de los más atractivos por su riqueza paisajística y biodiversidad. Poco después de pasar Zuheros, se atraviesa el río por un puente de gran valor monumental. Aunque los olivos predominan en el paisaje, en ocasiones la ruta atraviesa densas zonas de bosque mediterráneo con encinas y algarrobos, sobre las que destacan las cresterías de las sierras, únicas zonas que no ocupan los olivares.

Siguiendo la ruta se llega a la estación de Doña Mencía, también convertida en restaurante. El pueblo se deja a un lado de la ruta aunque se pueden visitar sus afamadas bodegas de vino Montilla-Moriles o alquilar una bicicleta a pie de vía verde en el Centro Cicloturista de la Subbética ubicado en un antiguo hangar. También cuenta con un área de estacionamiento de autocaravanas. Desde el Camino se encuentran nuevos senderos que se introducen en el corazón de este Parque Natural. Tras la estación se atraviesa el único túnel del Camino, conocido como el túnel del Plantío, así como algunos viaductos, entre los que destaca el Viaducto de la Sima, donde pueden realizarse deportes de riesgo.

Entre olivares, desmontes y zonas de matorral mediterráneo se llega al municipio de Cabra. Al poco de llegar a la estación del municipio, se encuentra el inicio de la Ruta de la Sima de Cabra. En la estación, también hay un restaurante, un área de estacionamiento de autocaravanas, área infantil, etc.

Una vez se deja atrás Cabra la ruta se aproxima a Lucena, cuya estación ha sido transformada en un Centro de Interpretación de la Artesanía y Tradiciones de Lucena, donde se reflejan las costumbres y principales labores que han dado fama a esta localidad, como la alfarería, la orfebrería o los trabajos de bronce y madera, sin olvidar la cultura del aceite o las fiestas y su folclore.

En la misma estación, junto a otro hangar donde hay un restaurante, también es posible visitar el Museo de la Automoción Antigua los fines de semana.

Al avanzar por el Camino, el relieve deja de ser tan escarpado y, en algunas ocasiones, los olivos son sustituidos por viñedos de los que se obtiene uno de los productos estrellas de esta zona de la provincia de Córdoba: el vino de Montilla-Moriles.

Así, se llega a la última estación del camino, la de Moriles-Horcajo, perteneciente a la localidad Las Navas del Sepillar, pedanía de Lucena, a partir de donde la ruta discurre 4 km por el término municipal de Lucena, en un recorrido de ida y vuelta entre olivos y viñedos.

Como ya se ha detallado, este Camino Natural de la Subbética conecta con multitud de rutas que, al igual que los dos espacios protegidos de la zona, la Laguna del Conde y el Parque Natural de la Sierra Subbética, permiten al viajero hacer diferentes recorridos a pie, en bici o incluso en coche. Además, tal y como sucedía con el Camino Natural del Aceite, su trazado favorece que casi desde cada localidad puedan emprenderse otros viajes de carácter histórico o cultural como, por ejemplo, la Ruta del Califato (Luque), o la Ruta del Vino Montilla-Moriles (Lucena).



Castillo de Zuheros (Córdoba)

GEOPARQUE MUNDIAL DE LAS SIERRAS SUBBÉTICAS

El Geoparque Mundial UNESCO Sierras Subbéticas limita con el camino natural de la Vía Verde de la Subbética a su paso por los municipios de Luque, Zuheros, Doña Mencía y Cabra. Se encuentra al sur de la provincia de Córdoba, coincidiendo con la parte central de la Cordillera Bética. Tiene una extensión de 32.560 hectáreas.

Se trata de un territorio montañoso en el corazón de Andalucía, de pueblos blancos y olivar de sierra. Donde los fondos del antiguo Mar de Tetis afloran como grises escarpes calcáreos, modelados por las aguas de lluvia. En el mismo se halla un número importantísimo de Ammonites a través de los cuales se puede conocer este territorio con una historia de más de 200 millones de años.

GEOLOGÍA, HISTORIA Y NATURALEZA: LA CUEVA DE LOS MURCIÉLAGOS

La acción del agua sobre la roca caliza que conforma la Sierra Subbética ha modelado un sinfín de formaciones de gran valor geológico entre las que destacan las cuevas. De entre todas las existentes en la sierra, presenta un especial valor la Cueva de los Murciélagos, en Zuheros, municipio por el que pasa el camino y parada obligatoria para el visitante. Esta gran cavidad se originó a partir del desplome de un gran bloque rocoso que ocasionó una fisura, a través de la cual, el discurrir del agua, dio lugar a lagos subterráneos entre otra multitud de llamativas estructuras calcáreas, como estalactitas y estalagmitas.

No obstante, este lugar no sólo es interesante por su belleza geológica, sino también por albergar un importante yacimiento del Neolítico, en el que destaca un enterramiento.

La cueva fue ocupada primero por el hombre de Neandertal y más tarde por los primeros hombres pobladores de la zona, como demuestran las puntas de sílex, restos de vasijas y útiles de hueso, junto a otros objetos de adorno personal, restos de alimentos y diversas pinturas con representación de animales como caballos, cabras y ciervos.

Actualmente la cueva, que tiene un recorrido de 2 km aunque la zona visitable es sólo de 450 m, sirve de refugio para una gran colonia de murciélagos. Junto a la cueva existe un ecomuseo que también merece ser visitado.



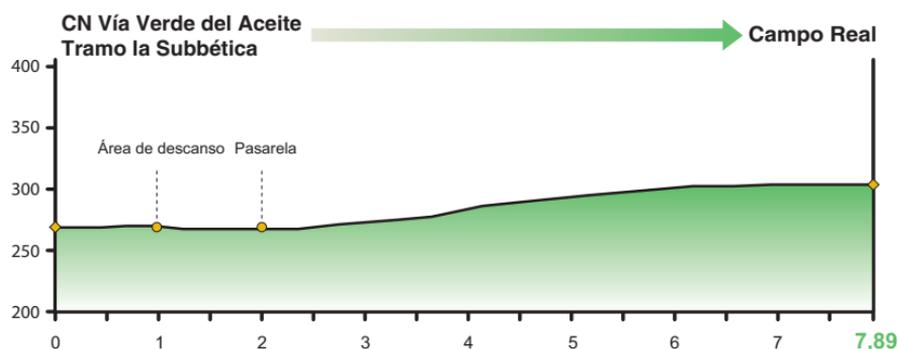
Túnel del Plantío

CAMINO NATURAL VÍA VERDE DEL ACEITE TRAMO MORILES - CAMPO REAL

MIDE

Severidad del medio natural	1 	Desnivel subida	40 m 
Orientación en el itinerario	1 	Desnivel bajada	5 m 
Dificultad en el desplazamiento	1 	Longitud ruta	7,89 km 
Cantidad de esfuerzo necesario	2 	Horario	1 h 35 min 

◆ Población ● Punto de interés



SIGUIENDO LOS PASOS DEL TREN DEL ACEITE

Con la construcción de este último tramo comprendido entre el límite de los términos municipales de Moriles y Lucena y la estación de Campo Real, se da continuidad a las Vía Verde del Aceite que parte desde Jaén. El trazado discurre sobre la desaparecida línea férrea Puente Genil-Linares, que tanto hizo por el desarrollo e industrialización de las poblaciones que cruzaba y, si bien surgió con vocación minera, fue el aceite de oliva el principal producto al que dio salida, recibiendo por ello el nombre popular de “Tren del Aceite”.



El camino discurre por una antigua plataforma ferroviaria



Los olivares se pierden en el horizonte

Esta ruta comienza entre el límite de los términos municipales de Moriles y Lucena, justo a continuación del tramo de la Subbética del Camino Natural Vía Verde del Aceite. Se puede llegar al punto de inicio por la carretera A-318, por una salida a un camino de tierra aproximadamente en el p.k. 29,2, cerca de unos edificios.

Extensiones de olivares (*Olea europaea*) que se pierden en el horizonte serán los acompañantes durante todo el trayecto, poblados de esparragueras (*Asparagus acutifolius*) y herbáceas ruderales en los bordes de los caminos, y algunos pies aislados de encinas (*Quercus ilex*) de buen porte.

También se pueden encontrar higueras (*Ficus carica*), viñas (*Vitis vinifera*) o membrillos (*Cydonia oblonga*) cultivados en algunos huertos cercanos al borde del camino y juncos (*Juncus sp.*) en los márgenes de los arroyos.

Al poco de comenzar a caminar, se cruza sobre el arroyo de Fuente Romero y no mucho después se halla la única área de descanso de esta ruta. Continuando el camino se cruza la carretera A-318 por una gran pasarela peatonal.

Los taludes excavados para el paso del ferrocarril sirven de madriguera a conejos (*Oryctolagus cuniculus*) que saltan al paso del viajero durante todo el trayecto;



Pasarela peatonal para salvar la carretera A-318

también acompañan perdices rojas (*Alectoris rufa*) y, vigilando a sus presas desde el cielo, los milanos reales (*Milvus milvus*). Si se recorre en verano, también será constante el característico sonido de las chicharras (*Cicadidae*).

Siempre con las vistas de las Sierras del Castillo y del Niño al frente, el Camino continúa sin muchos cambios, pasando cerca de diferentes cortijos y bodegas. Tras cruzar el arroyo Navalunga, se llega pronto al final de la ruta, junto al apeadero de Campo Real.

Cuando el ferrocarril funcionaba en toda su extensión el tramo entre Puente Genil y Campo Real era compartido con la línea de Córdoba a Málaga, estando la estación de Campo Real situada entre los haces de vías de las dos líneas. Con el cierre de este tramo, la estación ya no tenía bifurcación alguna y fue reducida al apeadero de Campo Real (*Puente Genil*).



Encinas de gran porte flanquean el camino

EL TREN DEL ACEITE

Este ferrocarril nació con vocación minera, para trasladar el plomo de la comarca de Linares hasta el puerto de Málaga, pasando además por Jaén, que en el momento de concesión de la obra aún no disponía de servicio de ferrocarril.

La actividad de la línea decayó cerrándose algunos de sus tramos. Hasta 1983, sobrevivió un ómnibus que circulaba de Madrid a Málaga por Jaén, pero su sustitución por una línea de autobuses supuso el cese definitivo de su uso en 1984.

PUENTE GENIL

La estación de Campo Real, destino final de este tramo del Camino Natural, pertenece al municipio cordobés de Puente Genil. Forma parte de la Campiña Sur Cordobesa limitando con la provincia de Sevilla. Situado en un enclave geográfico privilegiado, en pleno centro geográfico de Andalucía, constituye una localización idónea a nivel de comunicaciones por ferrocarril y carretera, estando a poca distancia de las capitales andaluzas más importantes (Córdoba a 69 km, Málaga a 110 km, Sevilla a 120 km y Granada a 150 km).

El origen fundacional de esta población se debe a la unión administrativa y demográfica entre la villa denominada "Pontón de Don Gonzalo" -fundada en tiempos del rey Fernando III a cargo del II señor del Estado de Aguilar D. Gonzalo Yañez Dovichal II, y emplazada en la margen derecha o cordobesa del río Genil-, y el pequeño núcleo poblacional denominado Miragenil, sito en la orilla contraria y perteneciente administrativamente a la provincia de Sevilla.

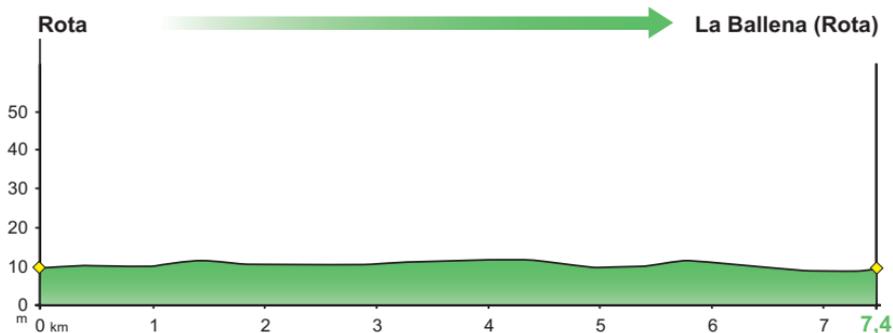
De este modo, sería durante la regencia de M^a Cristina cuando tendría lugar la referida unión entre ambos pueblos (por Real Decreto el 10 de diciembre de 1834), derivándose al caso el actual nombre de Puente Genil, en alusión evidente al medio físico que permitía de facto dicha integración: el puente que atraviesa el cauce del río Genil y conecta ambas orillas.

CAMINO NATURAL VÍA VERDE DE ROTA

MIDE

Severidad del medio natural	1		Desnivel subida	5 m	
Orientación en el itinerario	1		Desnivel bajada	5 m	
Dificultad en el desplazamiento	1		Longitud ruta	7,4 km	
Cantidad de esfuerzo necesario	2		Horario	1 h 18 min	

◆ Población ● Punto de interés



RUMBO A LA PLAYA

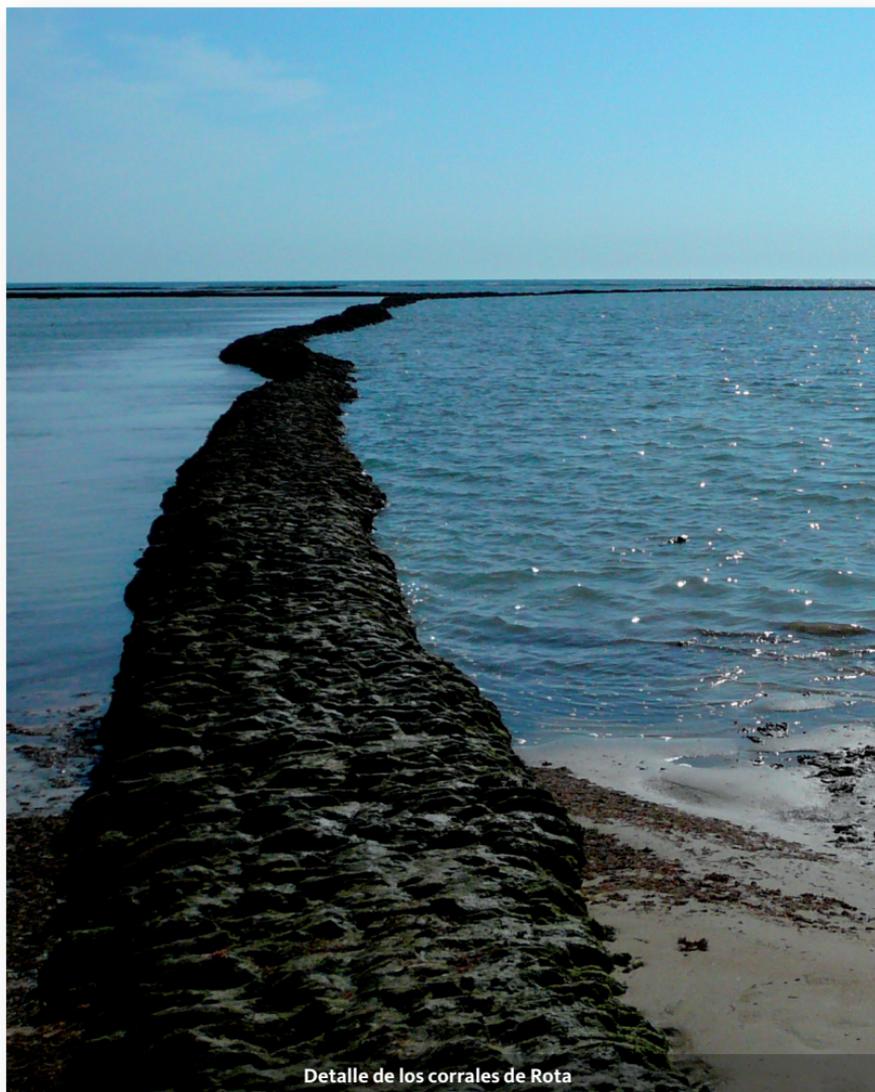
Probablemente el proyecto de este trazado ferroviario entre Jerez de la Frontera y Sanlúcar de Barrameda es uno de los primeros de España, ya que la concesión de permiso para su construcción es de 1830. Aunque también se utilizó para el transporte de personas, la principal función de este tren fue el transporte de una valiosa mercancía: el vino de Jerez, especialmente hacia Inglaterra.



El recorrido comienza a las afueras de Rota, avenida de la Libertad, en una explanada entre las rotondas de entrada al municipio por la carretera CA-603 (ahora A-2075) y la de la Avenida de la Libertad. Desde este punto es posible continuar el camino hacia Rota durante 1,7 km, ya sea mediante el carril bici que lleva hasta la estación de autobuses, o continuando por la Avenida de la Libertad (y después la Avenida María auxiliadora) hasta el parque El Mayeto.

Rota es un pequeño pueblo costero, cuyos habitantes se han dedicado tradicionalmente a la agricultura (o “mayetería”, como ellos la denominan), a la pesca y, más recientemente, al turismo, por sus excepcionales playas.

En su primer tramo la ruta transcurre entre huertas familiares y campos agrícolas, principalmente algodonales, separados del Camino Natural por retamas, falsas acacias (*Robinia pseudoacacia*), hinojos (*Foeniculum vulgare*) y algún pequeño bosque de eucaliptos (*Eucalyptus sp.*), donde siempre se observan las aves más comunes, como gorriones (*Passer sp.*) y cogujadas (*Galerida cristata*), entre otras,



Detalle de los corrales de Rota

y tal vez alguna que otra gaviota, por la cercanía al mar. No obstante, hay en la vía multitud de indicios que señalan la presencia de conejos (*Oryctolagus cuniculus*), por lo que tal vez alguno cruce el Camino al paso del visitante.

El Camino salva, mediante tres pasarelas, dos carreteras (la A-491 y la A-2077) y un arroyo. Casi al final del recorrido, hay un enorme silo abandonado donde se observa una gran cantidad de tórtolas turcas (*Streptopelia decaocto*), ave que ha ido colonizando paulatinamente la península, y que probablemente aniden en el mismo. Tras el silo se cruza el camino asfaltado “Hijuelo de la Tía Pepa” y se continúa hasta avistar “Costa Ballena”, un complejo turístico de grandes dimensiones rodeado de campos de golf que pertenece al municipio de Rota, desde donde es posible ir hacia Sanlúcar por un carril bici. El Camino Natural Vía Verde de Rota termina en el cruce con un camino rural que parte del km 4,05 de la A-491, aunque es posible continuar la ruta por la Costa de la Luz gracias al Camino Natural Vía Verde Entre Ríos que parte de este mismo punto.



Cartel informativo junto al camino

LOS CORRALES DE ROTA

En Rota merece la pena acercarse a las playas tanto por su belleza como por la existencia de un monumento natural único: Los Corrales de Rota, unas construcciones artesanas de pesca en la zona intermareal que datan de la época romana.

Su funcionamiento es extremadamente sencillo pues, cuando sube la marea, los muros del corral quedan por debajo del agua, lo que facilita la entrada de peces en el recinto y durante la bajamar los peces atrapados dentro de los corrales son fácilmente capturados por pescadores y mariscadores.

LA MAYETERÍA ROTEÑA Y SU DESAPARICIÓN

La mayetería es un tipo de agricultura tradicional característico del municipio de Rota. Este tipo de agricultura roteña ha sido históricamente reconocida por la calidad de sus productos. Se decía que de las pequeñas huertas que los mayetos cultivaban salían los mejores tomates y calabazas de España. Eso, y su selecta uva tintilla, eran el mayor orgullo de los roteños en los años cincuenta.

La mayetería no sólo era un tipo de agricultura, sino también un tipo de vida asociado, denominándose mayetos, a los que lo practicaban. El nombre hacía referencia al mes temprano en que se recogían las cosechas de las huertas, mayo, un mes antes que en el resto de explotaciones, gracias al mimo que los mayetos dedicaban a sus huertas, y sus característicos suelos y clima, unas veces seco otras húmedo, dependiendo de la dirección del viento. Los suelos eran pobres pero muy permeables y frescos, y además se enriquecían con el abono orgánico de sus ganaderías. El trato con el huerto era permanente. Se dice que el mayeto tocaba continuamente sus hortalizas.

El origen de este tipo de explotación es árabe, así como sus edificaciones, muy características, y que recuerdan a las barracas levantinas. La choza originaria de un mayeto era rectangular, edificada con maderas y cañizos, con techo de juncos o de pastos vanos secos, e incluso algas secas, asociado a un minifundio. La casa se construía orientada al sur, buscando la luz, y dando la espalda a los fríos vientos del Norte. Normalmente se cocinaba en el exterior, que es donde estaban también las cuadras. En estas se podían encontrar mulos o bueyes con los que se araba; vacas y cabras que se ordeñaban, gallinas y conejos.

Sin embargo, en 1953 todo este modelo cambió. Unas 250 ha de minifundios (casi un tercio de la superficie total del municipio) fueron desplazadas a suelos menos fértiles como consecuencia de la implantación de la base militar estadounidense más importante de Europa. Esto trajo consigo, no sólo un cambio cultural y social de Rota, sino una transformación del modelo económico existente. A día de hoy se estima que el impacto económico anual de la base militar sobre el municipio ronda los 600 millones de euros. A finales de los años 70, el turismo y la urbanización asociada, terminaron por rematar la desaparición de este modelo agrícola tradicional.

Actualmente existe un Centro de la Mayetería en Rota, situado en el Camino de Santa Teresa, en cuyas dos hectáreas se puede disfrutar de aquel modelo tradicional que se extendía por Rota, Chipiona y Sanlúcar.

CAMINO NATURAL VÍA VERDE DE ENTRE RÍOS

MIDE

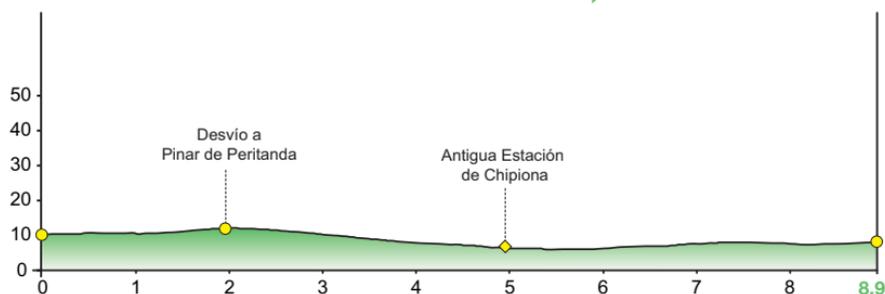
Severidad del medio natural	1		Desnivel subida	5 m	
Orientación en el itinerario	1		Desnivel bajada	5 m	
Dificultad en el desplazamiento	1		Longitud ruta	8,9 km	
Cantidad de esfuerzo necesario	2		Horario	1 h 28 min	

◆ Población ● Punto de interés

Enlace CN VV de Rota

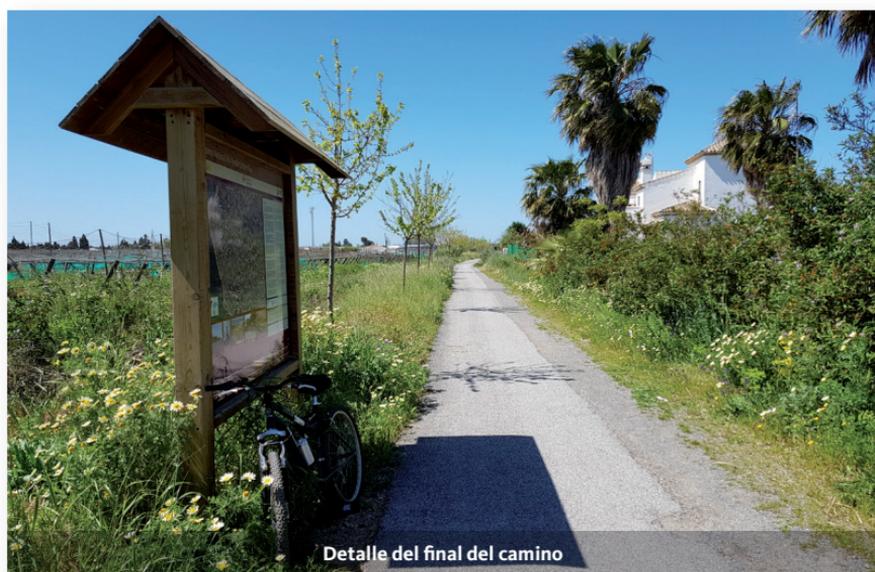


Camino de la Reyerta



SIGUIENDO EL “TREN DE LA COSTA”

Este Camino Natural aprovecha el antiguo trazado de la vía férrea que unía El Puerto de Santa María con Sanlúcar de Barrameda, el llamado “Tren de la Costa”, construido fundamentalmente para el transporte del vino jerezano hacia puerto para su posterior exportación hacia Inglaterra por mar. Las poblaciones de partida y final del “Tren de la Costa” se corresponden con las desembocaduras de los ríos Guadalete (en el Puerto de Santa María) y Guadalquivir (en Sanlúcar de Barrameda) a los que hace referencia el nombre de este itinerario “entre ríos”.



Detalle del final del camino



Vista general del camino entre invernaderos

A lo largo de los casi 9 km del camino en Chipiona, desde el límite con Rota hasta el límite con Sanlúcar de Barrameda, se atraviesa un paisaje eminentemente agrícola, con numerosos invernaderos hortícolas y de flor cortada, de gran importancia en la economía local, así como otros cultivos menos intensificados. Este Camino Natural permite disfrutar también del ecosistema de los pinares costeros, que contribuyen a fijar las dunas móviles y a aumentar y mantener los recursos hídricos tan escasos en estos territorios.

Al punto de partida del Camino Natural se llega tomando un pequeño desvío a la altura del kilómetro 4 de la A-491, justo enfrente de la urbanización Costa Ballena, donde enlaza con el Camino Natural Vía Verde de Rota. Desde el inicio, el sendero discurre por un firme de gravilla perfectamente acondicionado para la circulación a pie o en bicicleta y delimitado con pivotes en todos sus cruces para impedir el paso de vehículos.

El primer tramo del Camino transita entre extensos cultivos herbáceos de regadío y pequeños viñedos, ofreciendo una imagen característica de uno de los paisajes agrícolas predominantes en la zona, donde no es difícil avistar especies como la abubilla (*Upupa epops*), el jilguero (*Carduelis carduelis*), la tarabilla común (*Saxicola torquatus*) o el cernícalo vulgar (*Falco tinnunculus*).

Tras un primer cruce con la carretera que va hasta la Venta del Montalbán, debidamente señalizado como el resto de las numerosas intersecciones que salen al paso del visitante, aparece a la derecha, en el sentido de la marcha, una línea de chumberas (*Opuntia maxima*) y cañaverales (*Arundo donax*) que evidencia el paso del Arroyo de los Majadales. El camino continúa de nuevo entre cultivos y una zona



de matorral bajo con numerosos palmitos (*Chamaerops humilis*) y chumberas que destacan sobre el tapiz de hierbas silvestres, cuya floración en primavera proporciona un bonito colorido al paisaje.

Bajo la sombra que proporcionan los árboles que aparecen flanqueando el camino, se deja a un lado el vivero municipal, donde se encuentra la escuela-taller El Pinar.

Poco a poco aparecen dispersos bonitos ejemplares de pino piñonero (*Pinus pinea*) como prolegómeno del más que reseñable pinar de Peritanda, que unos metros más adelante el viajero puede contemplar en toda su plenitud. Al llegar al cruce con la Colada de Chapitel, en el puente sobre el arroyo del Barrancón, merece la pena desviarse unos metros del recorrido para disfrutar de este bonito paraje, en el que una masa arbolada de pino piñonero, prácticamente monoespecífica, es acompañada de un rico sotobosque con multitud de especies típicas del monte mediterráneo, como acebuche (*Olea europaea var. sylvestris*), coscoja (*Quercus coccifera*), mirto (*Myrtus communis*), palmito, lentisco (*Pistacia lentiscus*), romero (*Rosmarinus officinalis*), cantueso (*Lavandula stoechas*) o retama blanca (*Retama monosperma*), además de contar con un estrato herbáceo con multitud de especies anuales como el gamón (*Asphodelus sp.*), cuya floración llena de color este rico ecosistema.

Este entorno acoge también una variada fauna, con presencia entre otros de conejo (*Oryctolagus cuniculus*), y lirón careto (*Eliomys quercinus*), además de una numerosa avifauna con especies como la curruca capirotada (*Sylvia atricapilla*), la cabecinegra (*Sylvia melanocephala*), el pinzón vulgar (*Fringilla coelebs*), el verderón común (*Carduelis chloris*), el petirrojo (*Erithacus rubecula*), el milano negro (*Milvus migrans*) o el autillo (*Otus scops*).

Varios reptiles encuentran aquí un espacio óptimo para desarrollarse, como el lagarto ocelado (*Timon lepidus*) y la culebra de escalera (*Rhinechis scalaris*), además del autóctono camaleón común (*Chamaeleo Chamaeleon*), especie catalogada de Interés Especial, cuyas características se explican con detalle en el centro de interpretación de la naturaleza y el litoral “El Camaleón”, ubicado en la zona litoral del Plan Parcial de La Laguna de Chipiona.

En este pinar se encuentra la ermita de la Virgen de Regla, en torno a la cual se festeja el primer domingo de junio la popular Romería del Pinar, que data de 1948, en la que una carreta tirada por bueyes, acompañada de carrozas, caballistas y romeros, devuelve la imagen de la Virgen de Regla del Pinar desde el santuario de Chipiona, donde ha sido trasladada en peregrinación tres días antes.

Tras un nuevo cruce, el paisaje vuelve a cambiar apareciendo, a ambos lados del camino, numerosos cultivos intensivos e invernaderos; en poco más de un kilómetro, tras cruzar la Colada de Puerto Romero y después de una larga recta, los hitos kilométricos de la antigua vía férrea que se han mantenido junto al camino trasladan al visitante por un momento a los tiempos en los que por este mismo trazado circulaban numerosos trenes cargados de vino jerezano cuyo destino principal eran las islas británicas. No en vano, Chipiona cuenta con el Museo del Moscatel.

Enfilando una larga recta entre campos de cultivos, interrumpida tan solo por otro cruce señalizado, se alcanza la avenida de la Estación donde existe un panel explicativo de Chipiona y de las obras de acondicionamiento realizadas para este camino natural. Sobrepasada la carretera, el recorrido se adentra por el casco urbano de Chipiona y, sorteada una rotonda por un paso de peatones, en el kilómetro 14 la ruta alcanza la vieja estación de la localidad, uno de los últimos vestigios de la antigua vía férrea, que resiste al paso del tiempo convertida en vivienda particular.



Antigua estación de Chipiona mantenida como vivienda particular



Vista del faro de Chipiona desde uno de los tradicionales corrales de pesca

FARO DE CHIPIONA

Situado en la Punta del Perro se erige dominante el faro de Chipiona, que con sus 69 m de altura, es considerado el faro más alto de España y el tercero de Europa. Fue construido por el ingeniero de caminos Jaime Font Escolá entre 1863 y 1867, utilizando piedra ostionera de Chipiona y Rota, losas de Tarifa y otros materiales procedentes de la Sierra Carbonera (al norte del Peñón de Gibraltar).

Su esbelta torre, inspirada en las columnas conmemorativas romanas, cuenta con 322 escalones en su interior, y desde su cúspide, la actual lámpara halógena que sustituye a la original de aceite de oliva, emite un haz de luz que alcanza 25 millas náuticas.

Desde 1963 el Faro de Chipiona tiene la condición de ser faro aeromarítimo, sirviendo de ayuda a embarcaciones y aviones, gracias a los destellos horizontales y verticales que son emitidos con una frecuencia de 10 segundos.

Tras recorrer unos 300 m, el viajero se encuentra con la avenida de Granada, debiendo desviarse para cruzarla con precaución por el paso de peatones situado unos metros a la derecha; en esta rotonda se puede contemplar una reproducción de la imagen de la Virgen de Nuestra Señora de Regla, patrona de los hombres de la mar, a la que se tiene una gran veneración en el municipio.



Santuario de Regla en Chipiona

Una vez cruzada la carretera, el recorrido continúa por la plataforma ferroviaria entre invernaderos, viviendas particulares y pequeñas huertas hasta que en unos 400 m se alcanza un pequeño tramo de carril bici que se solapa con el Camino Natural, para cruzar por otro paso de peatones la calle que viene desde el puerto y que desemboca en el camino de Granadillos. Desde aquí es posible divisar la Costa de la Grajuela y al fondo la Punta del Guapo y el puerto deportivo, junto al cual se encuentra uno de los famosos y tradicionales Corrales de Pesca; cerramientos artificiales realizados con piedra ostionera sobre la zona rocosa intermareal, que funcionan como gigantescas trampas para la pesca aprovechando la acción de las mareas.

Dejando a la derecha el camino de Granadillos, el viajero debe seguir recto por el camino delimitado ahora por una barandilla de madera. Tras recorrer unos 250 m, a la altura de la puerta de entrada de la finca San José y en la intersección con el sendero que va al paraje del Ventisquero, comienza un pequeño tramo asfaltado de unos 50 m en el que hay que extremar la precaución, ya que la senda se comparte con vehículos motorizados. Una vez superado este punto el itinerario prosigue entre huertas, viñedos, algún frutal, cultivos herbáceos de regadío (patatas, zanahorias, cebollas...), invernaderos de hortalizas y alguno de flor cortada, principalmente de clavel, sector que tuvo una gran importancia en la economía local, siendo Chipiona uno de los principales exportadores hacia Europa central. Actualmente se

mantienen en uso sólo parte de los invernaderos que funcionaron en los años de máxima actividad, la exportación es ya prácticamente inexistente, aunque continúa siendo el mayor productor nacional de flor cultivada.

Inmediatamente antes del siguiente cruce, a 1,2 km del final del trayecto, coincide con el final de los tramos delimitados con barandilla. En estos últimos kilómetros, el camino transcurre entre viviendas particulares, eriales y algún invernadero abandonado hasta desembocar en el camino de la Reyerta, marcado con el p.k. 18, punto final de este tramo del Camino Natural de Entre Ríos.

EL “TREN DE LA COSTA”

Para conocer la historia de este ferrocarril que enlazaba las poblaciones de El Puerto de Santa María, Rota, Chipiona y Sanlúcar de Barrameda hay que remontarse a 1876, año en el que comienzan las obras del que se conocerá como el “Tren de la Costa” o el “Tren de Rota”. Su construcción se alargó en el tiempo hasta 16 años, finalizándose en el año 1898.

La empresa Compañía Belga de Ferrocarriles Vecinales de Andalucía, concesionaria de la licencia de obra y explotación de la línea, pone en marcha un primer tramo de 28,8 km entre El Puerto de Santa María y Chipiona el 17 de noviembre de 1892. El tren estaba compuesto por la máquina y tres vagones (dos para viajeros y otro para mercancías), con alumbrado de aceite y alcanzaba una velocidad media de unos 20 km/h. Años después, el 19 de junio de 1898, la misma compañía abre el segundo tramo de 8 km, entre Chipiona y Sanlúcar de Barrameda.

Posteriormente, será la Compañía de Ferrocarriles Andaluces la que se haga con el servicio entre El Puerto-Sanlúcar y Bonanza, hasta el año 1936 cuando la compañía es expropiada por el Estado debido a su déficit económico. Después de la Guerra Civil y con la creación de RENFE, el servicio del “Tren de la Costa” pasa a ser gestionado por esta compañía hasta el año 1984. La escasa rentabilidad de la línea, sus problemas de personal y la cada vez menor utilización de este tren por los viajeros, fueron motivos determinantes para que el 31 de diciembre de 1984 partiera el último tren desde El Puerto de Santa María con destino a Sanlúcar.



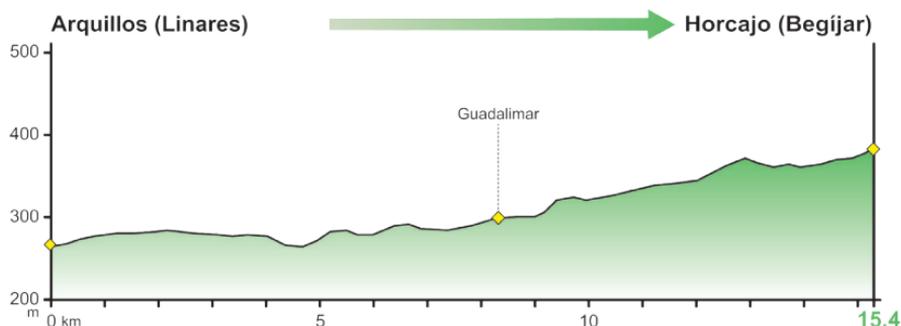
Área de descanso bajo un viaducto peatonal

CAMINO NATURAL VÍA DEL GUADALIMAR

MIDE

Severidad del medio natural	1		Desnivel subida	130 m	
Orientación en el itinerario	2		Desnivel bajada	10 m	
Dificultad en el desplazamiento	2		Longitud ruta	15,4 km	
Cantidad de esfuerzo necesario	2		Horario	4 h	

◆ Población ● Punto de interés



DE LA VEGA DEL GUADALQUIVIR A LOS CAMPOS CAMPOS DE BEJÍGAR

Este camino discurre casi en su totalidad entre campos de olivares, aproximándose en su mitad norte al río Guadalimar, lo que permite disfrutar de unas exuberantes vistas. El recorrido está salpicado por numerosos viaductos y túneles que sortean abruptos barrancos y elevadas lomas.

La senda comienza en las proximidades de la estación de ferrocarril de Linares-Baeza, en el paraje de Arquillos (Linares), finaliza en el paraje de Horcajo (Begíjar) y tiene una longitud de poco más de 15 km con un recorrido muy cómodo, tanto para viandantes como para ciclistas, debido a la ausencia de fuertes pendientes.



El viaducto de Los Barros rodeado de los típicos olivares de la zona



Antigua central hidroeléctrica y azud sobre el río Guadalimar

La pedanía Estación Linares-Baeza se encuentra situada a pocos kilómetros al sureste del municipio de Linares y en la margen derecha del río Guadalimar. Esta pequeña población ha sido siempre conocida por su estación de ferrocarril, lo que la convierte en una zona de paso, partida o destino de decenas de trenes que la atraviesan diariamente. De alguna manera, esta localidad está ligada al romanticismo de este singular medio de transporte y, desde su fundación, han sido miles los viajeros que por ella han pasado.

El Camino transcurre entre paisajes de ribera, vega y olivares. En la mitad norte del recorrido puede observarse en la lejanía cierta actividad industrial asociada al cultivo del olivo (principalmente almazaras) y una importante azucarera.

La ruta se inicia aproximadamente un kilómetro al norte de la Estación de Linares-Baeza junto al viaducto, de planta curva y 235 m de longitud, que nos permite cruzar el río Guadalimar. Desde este puente se divisa, aguas arriba, una antigua central hidroeléctrica y el azud que deriva el agua hacia la misma. Aguas abajo, se divisa la estación de Linares-Baeza en la margen derecha del río, así como el puente de la N-322 y las obras de la futura autovía.

Una vez atravesado el viaducto, el sendero continúa por el margen izquierdo del río. Siguiendo el recorrido, tras pasar bajo la futura autovía, a 1,3 km aproximadamente, se llega a una antigua almazara, donde se pueden observar algunos de los elementos que componen este tipo de instalaciones, como grandes depósitos y silos, además de diversa maquinaria.

ESTACIÓN DE LINARES-BAEZA

La estación ha perdido mucha actividad de trenes desde el año 1992, con la inauguración de la línea del AVE Madrid-Sevilla. Por ella pasaban todo tipo de ferrocarriles que tenía como destinos Andalucía. Hasta entonces, pasaban al menos 40 trenes diarios de pasajeros, mientras que a día de hoy apenas la atraviesan unos 18.

En cuanto a mercancías, la estación mantiene cierta importancia al estar prevista la construcción de un puerto seco, aunque este proyecto está sufriendo reiterados retrasos por falta de inversión.

Próximamente pasará por aquí la línea de alta velocidad Madrid-Jaén, que se encuentra con varios tramos en obras y uno en servicio (en ancho ibérico). De las numerosas estaciones que servían a la ciudad de Linares, es la única que ha sobrevivido. Antiguamente se llamaba estación Baeza-Empalme.

Actualmente, esta estación es cabecera de la línea 71 de trenes de Media Distancia Renfe, línea Granada-Linares-Baeza.

A escasos metros de la mencionada almazara y una vez atravesado el paso bajo la carretera N-322, observamos un ejemplar de morera (*Morus sp.*) que destaca por su gran porte. En adelante, y durante un largo tramo, el Camino discurre entre olivares y campos baldíos, desde donde se divisan al oeste paisajes típicos de la zona, donde se entremezclan campiñas con olivares e instalaciones asociadas a los aprovechamientos agrícolas.



Puente junto al río Guadalimar



Arroyo de Valdeparra

A continuación encontraremos una pasarela que nos permitirá cruzar el arroyo Pichingo, desde la que podemos observar el antiguo sifón y llegar a nivel de la antigua carretera N-322a. Tras cruzarla con precaución seguiremos hasta otra pasarela que nos permitirá cruzar el arroyo del Pozo y a pocos metros deberemos volver a tener precaución para cruzar a nivel la carretera JV-3043, que une la Estación de Linares Baeza con Lupión y Begíjar.

A unos 3,5 km desde del inicio, tras cruzar el arroyo de Ibros por un viaducto del ferrocarril, llegaremos al primero de los numerosos túneles que se pueden encontrar durante el recorrido. Este túnel se encuentra actualmente sin iluminación. A la salida, el Camino comienza a aproximarse a la ribera del Guadalimar (LIC, Lugar de Importancia Comunitaria y ZEC, Zona Especial de Conservación), incluido en la Red Natura 2000), hasta llegar al lugar donde se puede ver el cauce del mismo, en el borde del sendero. Desde el puente, en ocasiones, pueden observarse, en la margen opuesta, a galápagos leprosos (*Mauremys leprosa*) tomando el sol sobre la arena y en el mismo borde del agua. La vegetación en esta zona también es exuberante, entremezclándose alamedas blancas (*Populus alba*), olmedas (*Ulmus minor*) y tarayales (*Tamarix sp.*).

Continuando por la senda, que ahora discurre en paralelo al río, se atraviesa por otro viaducto del ferrocarril el arroyo de Valdeparra, y junto a él encontramos un área de descanso, justo antes del segundo túnel de la ruta (también iluminado). Tras salir del túnel el camino continua en paralelo al río, hasta llegar al segundo área de descanso, desde donde podemos divisar al oeste, al otro lado del río y en la lejanía, unos cerros donde se ubican, en su punto más alto, las ruinas de la antigua ciudad de Cástulo y el Torreón de Santa Eufemia.

Las madrigueras de conejo (*Oryctolagus cuniculus*) también comienzan a resultar bastante comunes en los taludes del sendero.



Restos de antiguos castillos en los cerros

A partir de aquí, el Camino comienza a alejarse del río Guadalimar para discurrir casi en paralelo al trazado del nuevo ferrocarril en dirección a Baeza, ascendiendo desde los 330 m en plena vega del Guadalimar hasta los 440 m y abrirse paso entre los extensos campos de olivos, que delatan la principal actividad económica de la zona. Además de los olivos (*Olea europaea*), se pueden encontrar diversas especies silvestres representativas de este entorno, tales como higueras (*Ficus carica*), retamas (*Retama sphaerocarpa*) y lentiscos (*Pistacia lentiscus*).

A lo largo del siguiente tramo resulta curiosa la presencia de una planta colonizadora, cuyo fruto “dispara” las semillas cuando es sacudido. Ésta es conocida comúnmente como pepinillos del diablo (*Ecballium elaterium*), ya que su fruto parece un pequeño pepino.

Continuando el camino llegaremos a otro mirador situado en la tercera área de descanso, seguidamente pasaremos por un puente sobre la carretera de Lupión que lleva hasta la población de Guadalimar. Recorridos unos 8 km, ya en las proximidades del pueblo, el Camino discurre a escasos 200 m del casco urbano, pero separados por el nuevo ferrocarril. En algunos puntos destacan formaciones vegetales bastante curiosas de sisca fina (*Saccharum ravennae*) y tarayales en los taludes que se cubren en primavera con la vistosa floración del carraspique blanco (*Iberis pectinata*).



Antes de llegar al final, se cruza un último túnel

A partir de aquí el sendero discurre íntegramente por un paisaje homogéneo de campos de olivares. Tras cruzar un viaducto sobre el río Lupión, llegaremos al tercer túnel (también iluminado), y poco después encontraremos un área de descanso.

Nada más pasar bajo un puente, nuestro camino se ve interrumpido al llegar a la carretera JA-4103 de Lupión a Torreblascopedro, y si queremos proseguir debemos extremar la precaución, ya que nos toparemos con una curva que tiene una visibilidad muy reducida y puede resultar peligrosa.

En el siguiente tramo del Camino, al otro lado de la carretera, el paisaje continúa siendo fundamentalmente de olivos. Después de pasar el cuarto túnel (este sí iluminado) encontraremos otra área de descanso.

Atravesando otros tres túneles, estos sin iluminar por ser más cortos, llegaremos a un área de descanso situada a 15,25 km del inicio, donde finaliza el Camino. Aquí podemos relajarnos y reponer fuerzas para el regreso.

GUADALIMAR

Como consecuencia del “Plan de colonización de la provincia de Jaén” surge Guadalimar, pedanía construida por los Ministerios de Obras Públicas y Agricultura entre los años 1954-1958, en la Vega que lleva su nombre, en el término municipal de Lupión.

Fue diseñado por el arquitecto José A. Corrales Gutiérrez con 154 viviendas de obreros agrícolas, escuela, iglesia, edificios administrativos, dos viviendas de maestro, comercio y vivienda del comerciante. Fue inaugurada personalmente por Franco en 1961, llamándose en sus inicios, y hasta hace poco, “Guadalimar del Caudillo”. Desde entonces, forma parte de Lupión y fue repoblada por medio millar de habitantes pertenecientes a familias de Lupión, Begíjar, Baeza, Ibros, Bélmez, Bedmar, Hornos, Pontones y otros pueblos vecinos.



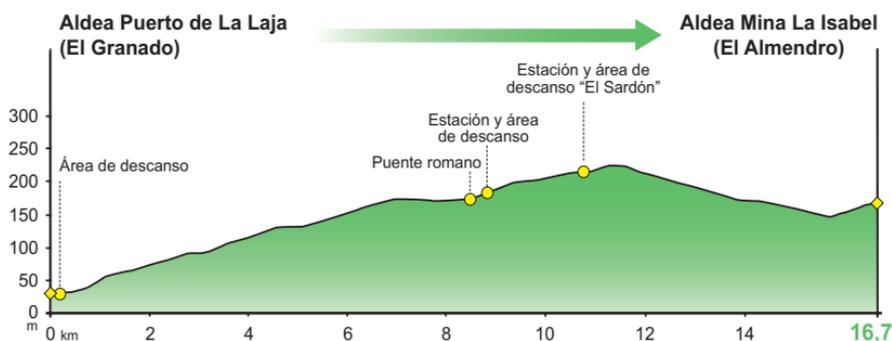
Vistas aguas abajo desde un puente sobre el río

CAMINO NATURAL VÍA VERDE DEL GUADIANA

MIDE

Severidad del medio natural	1		Desnivel subida	215 m	
Orientación en el itinerario	2		Desnivel bajada	80 m	
Dificultad en el desplazamiento	1		Longitud ruta	16,7 km	
Cantidad de esfuerzo necesario	3		Horario	3 h 35 min	

◆ Población ● Punto de interés



EL ANTIGUO ESPLENDOR MINERO

Este recorrido sigue los pasos del viejo tren minero que durante casi un siglo unió la Mina de las Herrerías con el Puerto de La Laja. Este trayecto permitió que lugares como Mina La Isabel hicieran de España el primer productor mundial de manganeso a finales del siglo XIX, así como un importante productor internacional de cobre y azufre.

El Camino comienza en el Puerto de La Laja, último punto navegable del río Guadiana que, con sus impresionantes silos para el almacenamiento y el embarcadero para la carga del mineral, muestra el antiguo esplendor económico de este lugar, desde donde se distribuían a todo el mundo grandes cantidades de manganeso y pirita. En sus primeros kilómetros, este sendero comparte trazado con el Camino Natural del Guadiana.



Ruinas en el poblado minero del Sardón

Tras un primer tramo en que circula paralelo al Guadiana y dejando atrás un área de descanso, el camino gira a la izquierda, remontando el barranco de los arroyos de Cabezo Barrido y del Infierno, hasta cruzar un túnel labrado en roca de aproximadamente 25 m. Es posible que sobrevuele la zona algún buitre negro (*Aegypius monachus*) procedente de la cercana población de Sierra Pelada.

La ruta continúa por la antigua plataforma del ferrocarril, en ocasiones encerrado entre trincheras, y en otras por terraplenes sobre el terreno, cruzando dos carreteras, en primer lugar la HV-6400, que une este punto con El Granado, y más adelante otra que circula en paralelo al canal del Embalse del Chanza. En este cruce, el itinerario principal del Camino Natural del Guadiana se separa definitivamente de esta ruta, aunque el ramal a El Granado aún acompañará al Camino Natural Vía Verde del Guadiana durante cerca de dos kilómetros, antes de desviarse para llegar a dicha localidad.

Sobre la montaña que queda delante ya se comienza a ver el parque eólico del Sardón, cuyos gigantes de acero y hormigón acompañarán al viajero durante gran parte de lo que queda del trayecto. Rodeando la montaña, y tras pasar un área de descanso, se llega al puente de El Lobo.

Las grandes dimensiones de este puente de origen romano, permiten una de las panorámicas más espectaculares de todo el trayecto, con las grandes dehesas como telón de fondo, en las que abundan jaras, lentiscos y acebuches (*Olea europaea var. sylvestris*), interrumpidas por pequeños olivares y alguna granja de cerdos ibéricos, más típicos de la cercana Sierra de Aracena y Picos de Aroche pero que aquí también se crían.

A partir de este punto, es muy patente la presencia de eucaliptos (*Eucalyptus sp.*), un cultivo muy frecuente en la provincia de Huelva, donde se encuentra casi el 40% del total de superficie plantada en España con esta especie de origen australiano.

Tras recorrer otro par de kilómetros, el camino alcanza la antigua estación del Sardón, junto a la que se ha instalado un área de descanso. En este apeadero, además de cargar el mineral procedente de las canteras cercanas, también se pesaba todo el



Puente romano sobre el Charco del Lobo

mineral que transportaba el tren. Poco queda ya de todo aquello, excepto las ruinas de dos edificios: uno destinado originariamente para el almacenaje del mineral, y otro para el guardafrenos y el vigilante de la estación.

A pocos metros de la estación, en el cruce con el camino de los Calizos, una señal indica al viajero la cercanía del poblado minero del Sardón. Al contrario que La Isabel, poco queda actualmente en pie de este poblado, cuyas casas fueron abandonadas una vez que acabó la actividad minera en la zona.

El Camino vuelve a encajonarse en algunos tramos entre las trincheras formadas por las pizarras del terreno. A medida que la ruta continúa, el camino se adentra en una dehesa con pocos alcornoques (*Quercus suber*) y encinas (*Quercus ilex*), pero con muchos lentiscos (*Pistacia lentiscus*) de gran porte y coscojas (*Quercus coccoifera*), con un denso sotobosque de jaras, sobre todo su variedad pringosa (*Cistus ladanifer*), aunque también se pueden observar otras cistáceas junto a diferentes especies de matorral, por lo que esta zona es óptima para el conejo (*Oryctolagus cuniculus*) y las perdices (*Alectoris rufa*) que con toda seguridad atravesarán la pista en más de una ocasión.

En este paisaje, donde tampoco resultan raras rapaces como el ratonero (*Buteo buteo*) o los milanos (*Milvus milvus*), se observan franjas verdes formadas por zarzas (*Rubus ulmifolius*) y carrizos (*Phragmites australis*) que indican la presencia de pequeños arroyos sobre los cuales se han construido pequeños puentes. Todo este mosaico, junto con algún cartel de “coto privado de caza”, informa sobre la posible existencia de otras especies difíciles de ver, como ciervos (*Cervus elaphus*) y jabalíes (*Sus scrofa*).

Tras pasar el puente sobre el barranco del Acebuche la dehesa es cada vez menos densa, a medida que el camino se acerca a la aldea de La Isabel. Entre talanqueras de madera se llega al punto final del recorrido, en esta aldea perteneciente al municipio de El Almendro (Huelva), junto a la carretera H-9009 que comunica este pequeño núcleo con Puebla de Guzmán.



Vista del río Guadiana

Desde el Puerto de La Laja se puede llegar a El Granado por la carretera HV-6400 (a apenas 9,5 km), y desde la aldea de La Isabel al municipio más cercano, Puebla de Guzmán (que se encuentra a 10 km). También desde la Estación del Sardón puede accederse a El Granado por el Camino de los Calizos (a 8,5 km), atravesando el parque eólico de la localidad.



Embarcadero para la carga de mineral en Puerto de La Laja

EL PUERTO DE LA LAJA

El Puerto de La Laja es una pequeña aldea junto al río Guadiana, edificada en el último punto navegable del río, donde la compañía minera The Bede Metal & Chemical Co. Ltd. decidió instalar su embarcadero. Desde este puerto fluvial se transportaron al extranjero durante casi ochenta años toneladas de minerales, principalmente pirita y manganeso, extraídos en el Andévalo onubense. Tras el paro en la actividad minera la aldea empezó a ser abandonada hasta quedar totalmente despoblada. Tras varios años sus casas fueron ocupadas de manera ilegal, lo que evitó la pérdida de la aldea. En la actualidad, hay un proyecto de construcción de un centro ecológico y deportivo que promueva los deportes náuticos en este tramo del Guadiana, que incluye la creación de un centro de interpretación del patrimonio histórico, natural y cultural de la zona.

DIFERENTES PUNTOS DE INTERÉS EN EL GRANADO

El Granado, población a la que puede accederse desde el Puerto de La Laja por la carretera HV-6400 (9,5 km), constituye el límite occidental de la provincia de Huelva, y hace de frontera con Portugal.

Esta población está cargada de puntos de interés para el visitante gracias a un amplio patrimonio artístico, cultural y natural. En concreto podemos señalar el molino de viento de La Solana, restaurado en 1996 y que funciona actualmente gracias a su reconstrucción. Se ha rehabilitado con la máxima exactitud posible intentando así conservar la estructura de los molinos de antaño, para ello se han utilizado piezas traídas de Portugal.

Otro de los puntos de interés de esta localidad, situado junto al molino de La Solana, es el centro de interpretación de la labranza y la molienda. El centro contiene una exposición permanente sobre elementos propios de la actividad de la molienda de harina, junto con otros de distintas actividades agrícolas.

CAMINO NATURAL VÍA VERDE VALLE DEL ALMANZORA

MIDE

Severidad del medio natural	1 	Desnivel subida	5 m 
Orientación en el itinerario	1 	Desnivel bajada	519 m 
Dificultad en el desplazamiento	1 	Longitud ruta	35,74 km 
Cantidad de esfuerzo necesario	4 	Horario	8 h 55 min 

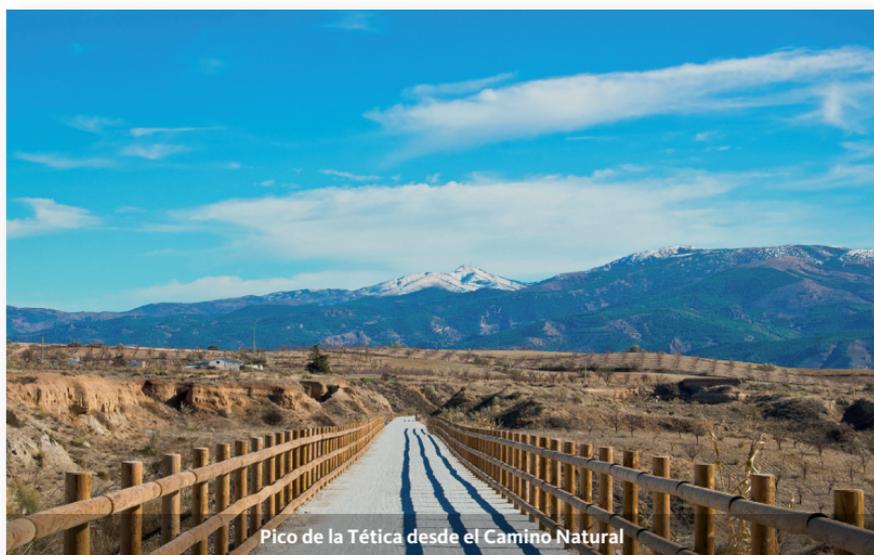
◆ Población ● Punto de interés

Estación de Hijate  Estación de Fines-Olula



EL MINERAL DE HIERRO HA DADO PASO A UN RECORRIDO CICLOTURISTA CARGADO DE HISTORIA

Siguiendo los pasos que durante décadas realizaron toneladas de mineral de hierro, se recorre el espectacular valle del río Almanzora custodiado por la sierra de Baza y la sierra de los Filabres. Pueblos cargados de historia, intensificada en tiempos de la Reconquista, adornan el itinerario, erigiéndose muchos de ellos a media ladera, lo que les confiere una belleza añadida. Estaciones, cargaderos y numerosos puentes surgen al usuario en una singular experiencia ferroviaria entre Hijate y Olula del Río.



Pico de la Tética desde el Camino Natural

El Camino Natural Vía Verde Valle del Almanzora viaja por la provincia de Almería, comenzando a 400 m de la antigua estación de Hijate. El itinerario es ideal para recorrerlo en bicicleta y apto para cicloturistas poco experimentados. Ya desde el inicio se comienza a disfrutar de las espectaculares vistas de la sierra de los Filabres, disfrutando de sus nevadas cumbres en invierno.

Dejando atrás el primer kilómetro de recorrido se supera el barranco de la Pinotada y poco después se pasa por debajo de un puente por el que transita la carretera AL-6403.

El avistamiento de un parque eólico a la izquierda del recorrido precede a la rambla del Hijate y una vez superada, un panel interpretativo describe el conocido como `Tramo del Hierro´. Tras superar ampliamente el punto kilométrico 5, y justo después de una curva a izquierdas del recorrido, se alcanza el cargadero del Tesorero, construcción de piedra donde finalizaban los más de 15 km de cable que transportaban las vagonetas cargadas de mineral de hierro desde las minas del Tesorero, en el término municipal de Baza, hasta este punto. Finalmente eran cargados en los trenes de la línea de ferrocarril con destino a la localidad murciana de Águilas.

A continuación el área de descanso "El Mirador" hace honor a su nombre proporcionando unas inmejorables vistas del valle del río Almanzora y de la sierra de los Filabres. Metros antes de llegar al punto kilométrico 8 se alcanza el cruce de caminos que conduce a Fuencaliente, pedanía de Serón que debe su nombre a un manantial de agua termal cercano al núcleo urbano conocido como "El Aljibe".



Puente metálico sobre la rambla de "Enmedio"



Cargadero de Serón

Se suceden distintas pedanías o barriadas de Serón según se van superando los kilómetros. El trazado avanza en paralelo al cauce del río Alanzora y el cultivo del olivo se va haciendo protagonista. Tras superar el punto kilométrico 11 se alcanza la importantísima estación de Serón para el transporte del mineral de hierro. En su cargadero confluían dos cables aéreos conocidos como Manzano y Cortijuelo. Disponía de almacén, estación, aseos, cocheras y zona de carga. Actualmente los edificios están rehabilitados y en uso, siendo el almacén “la estación de los cuentos” y la propia estación un bar-restaurante. Además, una nueva construcción que se localiza también allí: el Centro de Interpretación Valle del Alanzora dedicado al Aire.

La carretera AL-6404 se supera por paso elevado al efecto, después de sobrepasar la barriada de Los Zoilos, y se divisan desde ese momento, bellas panorámicas del núcleo urbano de Serón, destacando de entre todos sus edificios el castillo nazari y la iglesia de la Asunción.



Estación de Tíjola

Un paso subterráneo de nueva construcción avanza por debajo de la carretera A-334, para poco después llegar al punto kilométrico 15 y al cargadero de los Canos con capacidad para 30.000 toneladas, que recibía el mineral del cable de doble carril de Cabarga San Miguel, cargando por gravedad los vagones del ferrocarril. En el punto kilométrico 18 se supera la rambla de Canales gracias a un puente de piedra de tres arcos.

La ermita de la Virgen del Carmen precede a la rambla de Guanila y al depósito que da la bienvenida al viajero a la estación de Tíjola. El edificio de la estación es hoy en día un bar-restaurante y frente a él se sitúa un parque infantil. Después de cruzar la carretera AL-6100, extremando las precauciones, la antigua locomotora RENFE 11339, coincidente con el punto kilométrico 20, recibe al viajero que despide a esta estación de Tíjola con el antiguo almacén reconvertido en escuela taller.

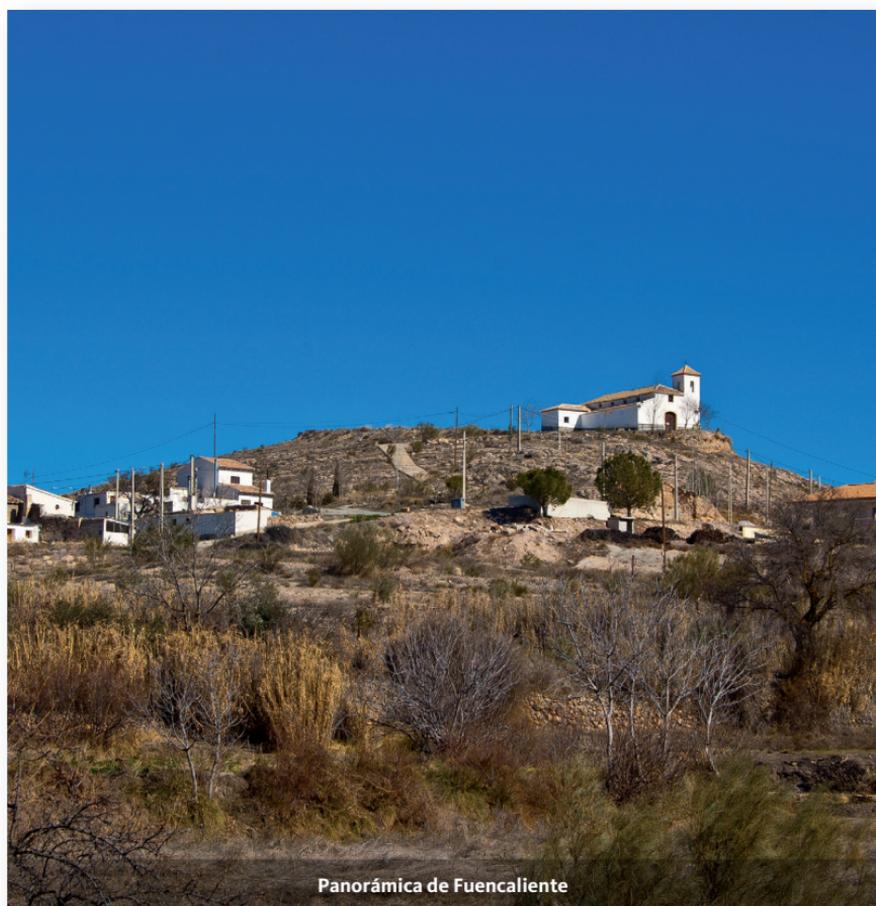
Continuando el pedaleo se van apareciendo sucesivas ramblas que son salvadas por singulares puentes. Después de sobrepasar el punto kilométrico 26 el viajero alcanza el túnel de las Cañadicas de 83 m de longitud. Se recomienda el uso de linterna para avanzar por este corto túnel. Un puente de piedra de tres arcos supera la rambla de Somontín, a partir de la cual, panorámicas de la localidad de Purchena recompensan al viajero, avanzando en paralelo a la carretera A-334.

Un nuevo puente de piedra, de dos arcos en esta ocasión, supera la rambla Salada, iniciándose poco después un tramo compartido de 370 m. Tras superar el punto kilométrico 30 se alcanza la estación de Purchena, convertida actualmente en un bar-restaurante, y poco después se suceden las industrias relacionadas con los áridos y mármoles tan afamados en la zona.

Superado el punto kilométrico 32 un puente de piedra pasa por encima del antiguo trazado del ferrocarril e inmediatamente después un paso de nueva construcción pasa por debajo de la carretera A-334. La rambla de Huitar, superada por un puente metálico al efecto, precede al punto kilométrico 33, avanzando en paralelo a la carretera A-334, dejándola a la izquierda del trazado.

La majestuosa escultura de “La mujer del Almanzora” a la entrada del Museo Casa Ibáñez, destaca al otro lado de la carretera. En este punto se completa el kilómetro 34 de itinerario y comienza un descenso, con paseo peatonal a la izquierda del trazado que avanza ya por Olula del Río.

Finalizado el descenso, se encuentra el panel interpretativo del Camino Natural Vía Verde Valle del Almanzora y pocos metros después, la espectacular pasarela de nueva construcción que pasa por encima de la carretera A-349 pone punto y final a este recorrido, en las cercanías de la antigua estación de Fines-Olula.



Panorámica de Fuencaliente

LÍNEA FERROVIARIA MURCIA-GRANADA

Línea de ferrocarril que unía la ciudad andaluza de Granada con la localidad murciana de Águilas. La idea empezó a fraguarse en la Comisión de Ingenieros de 1864 y la mayor parte de los tramos de nueva construcción fueron inaugurados en la última década del siglo XIX, pero el último de ellos entre Baza y Guadix, que completaba la conexión, no se puso en servicio hasta el año 1907. Desde entonces su principal función fue el transporte del mineral de hierro extraído en las minas de la comarca de Bacares en la sierra de los Filabres, que transportado en vagonetes por cables aéreos llegaban a los cargaderos de Serón, Los Canos y Tesorero, y ya en el ferrocarril viajaban hasta el embarcadero de la localidad murciana de Águilas. Actualmente, mantienen su uso ferroviario los tramos Granada-Moreda-Guadix y Águilas-Almendricos-Murcia, siendo el tramo central Guadix-Almendricos clausurado en 1985.

VALLE DEL RÍO ALMANZORA, SIERRA DE BAZA Y SIERRA DE LOS FILABRES

El río Almanzora recorre la provincia de Almería desde su nacimiento en Alcóntar hasta su desembocadura en el mar Mediterráneo en Cuevas del Almanzora. Tradicional acceso a Andalucía desde tiempos remotos, con un marcadísimo carácter estacional, característica que ha hecho famosas y especialmente destructivas sus grandes crecidas. La sierra de los Filabres y la sierra de Baza forman un único macizo montañoso con distinto nombre localizadas en la provincia de Almería y Granada, respectivamente. La Sierra de Baza está declarada como Parque Natural y ambas sierras pertenecen a la Red Natura 2000.

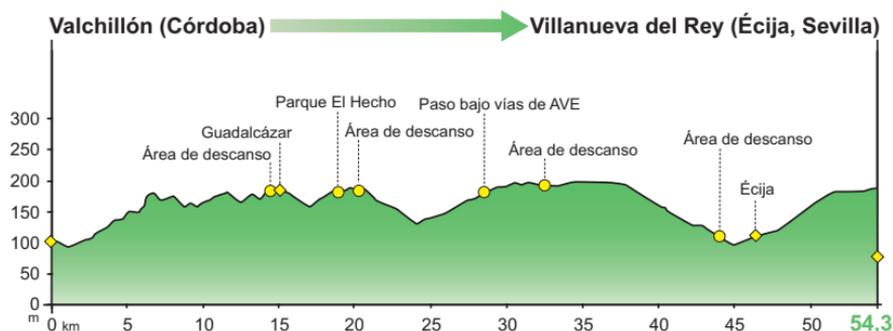
De este modo, sería durante la regencia de M^a Cristina cuando tendría lugar la referida unión entre ambos pueblos (por Real Decreto el 10 de diciembre de 1834), derivándose al caso el actual nombre de Puente Genil, en alusión evidente al medio físico que permitía de facto dicha integración: el puente que atraviesa el cauce del río Genil y conecta ambas orillas.

CAMINO NATURAL VÍA VERDE DE LA CAMPIÑA

MIDE

Severidad del medio natural	1		Desnivel subida	345 m	
Orientación en el itinerario	1		Desnivel bajada	260 m	
Dificultad en el desplazamiento	1		Longitud ruta	54,3 km	
Cantidad de esfuerzo necesario	5		Horario	14 h	

◆ Población ● Punto de interés



SOL ENTRE LOS OLIVARES

Esta ruta recorre parte del antiguo trazado ferroviario Córdoba-Marchena, que dejó de funcionar en la década de los 70, atravesando campos de girasoles, cultivos cerealistas y olivares, que adquieren especial belleza en primavera, cuando contrastan sus colores en las distintas parcelas que cubren este llano paisaje.

El inicio del camino se sitúa en Valchillón, junto a la carretera A-3051, aproximadamente a unos 17 km de la ciudad de Córdoba, junto a un silo de grandes dimensiones.



Almodóvar del Río y castillo al fondo

Algo después de su comienzo atraviesa el río Guadajoz, en excelente estado de conservación, y un bosque de ribera dominado por chopos (*Populus sp.*). A medida que el Camino avanza una serie de taludes y cañas (*Arundo donax*) rodean la vía, proporcionando sombra y frescor especialmente necesarios en días calurosos. En ocasiones, algún conejo (*Oryctolagus cuniculus*) o alguna perdiz (*Alectoris rufa*) puede atravesar el camino, en el que también es posible observar aves típicas de un paisaje estepario, como cogujadas (*Galerida cristata*), collalbas (*Oenanthe sp.*), trigueros (*Miliaria calandra*), e incluso algún aguilucho cenizo (*Circus pygargus*).

Tras atravesar el único túnel del recorrido, el de Las Tablas, puede verse la población de Almodóvar del Río y a la izquierda, sobre un cerro dominando el municipio y los alrededores, su castillo, declarado Bien de Interés Cultural, que puede visitarse.

Posteriormente, el Camino cruza el arroyo Redondo y después, el puente de la Torvisca, desde el que se divisa el municipio de Guadalcazar. La ruta continúa hasta llegar al área de descanso, ubicada donde se situaba la antigua estación de Guadalcazar. Tras cruzar la carretera CO-3304 se encuentra el único punto del recorrido donde es posible abastecerse de agua potable.

Más adelante se cruza el puente de la Marota y tras éste se produce un cambio en el paisaje. El relieve ha permitido que en esta zona aún existan parcelas de vegetación mediterránea, conformadas por encinas (*Quercus ilex*), grandes lentiscos (*Pistacia lentiscus*), mirtos (*Myrtus communis*) y otras especies de matorral. Una isla del primitivo paisaje de esta comarca en un mar de campiña, donde encuentran cobijo mamíferos como el zorro (*Vulpes vulpes*) o el curioso meloncillo (*Herpestes ichneumon*).

La ruta encuentra ahora una bifurcación en el camino, donde es necesario girar a la derecha hasta alcanzar un parque periurbano, acondicionado con mesas, donde pasar el día a la sombra de los chaparros. En este punto, cada 15 de mayo, los romeros de Guadalcazar celebran la festividad de San Isidro Labrador.



Panorámica desde el Puente de la Marota

El Camino continúa entre olivares, hasta el área de descanso de Las Pinedas de La Carlota, donde también se encuentran dos antiguas fuentes-abrevaderos y una granja escuela. Poco después de pasar por este lugar, la ruta cruza el arroyo Guadalmazán y llega a la carretera A-445, muy cerca de La Fuencubierta, otra pedanía de La Carlota, desde donde es necesario atravesar la carretera y continuar aproximadamente 4 km por un camino rural, hasta alcanzar la provincia de Sevilla. Justo al cruzar la carretera, unos metros a la izquierda, la ruta encuentra el camino donde se ubica la estación de La Carlota, que atraviesa una zona de huertas particulares, y un poco después pasa por debajo de la línea del AVE Madrid-Sevilla.

La ruta continúa hasta alcanzar la estación de Navalagrulla, actualmente en ruinas, pero con una pequeña área de descanso. Algo más adelante se cruza el camino a Palma del Río.

A partir de aquí los cultivos de cereal predominan en el paisaje, combinándose en ocasiones con algodonales y olivares. Tras cruzar la carretera A-8203, se llega a un área de descanso junto a una pasarela sobre la carretera A-453, desde donde se divisa una panorámica de la cercana ciudad de Écija, uno de los centros históricos y artísticos más importantes de toda Andalucía. Por ello se recomienda efectuar una parada y pasear por su casco histórico, visitando alguno de sus palacios, conventos o iglesias. Tras la pasarela, el Camino atraviesa un puente y llega al municipio de Écija, donde se transforma en carril bici. Desde aquí prosigue recto por la ronda del Ferrocarril, atravesando una serie de rotondas hasta llegar a un gran silo, desde donde la ruta continúa por la calle Boabdil hasta salir del municipio.

De nuevo, una campiña de cereales y girasoles acompañan al viajero en este tramo final hacia Villanueva del Rey, donde se encuentra un área de descanso y el final del Camino.



Cartel informativo junto al camino

LA IMPORTANCIA DE LA CAMPIÑA

Las estepas son paisajes dominados por amplios espacios abiertos, sin fuertes pendientes y con una rica biodiversidad adaptada a las especiales condiciones del entorno, entre la que destacan aves como la cogujada o las alondras (*Alauda arvensis*), y otras tan espectaculares como los sisones (*Tetrax tetrax*), alcaravanes (*Burhinus oedicephalus*) y gangas (*Pterocles sp.*). Muchas de estas especies son únicas en Europa y en la actualidad se encuentran en peligro de extinción, principalmente por la intensificación de los cultivos que se está produciendo en las campiñas.

ÉCIJA: LA CIUDAD DEL SOL O DE LAS TORRES

El municipio de Écija es también conocido popularmente como la “Ciudad del Sol” o “Ciudad de Las Torres”, pues son once las que se elevan en su perfil, junto a otras nueve espadañas que rematan sus numerosos templos. El casco urbano, rico en palacios y miradores, guarda vestigios de asentamientos romanos, visigodos y musulmanes. Goza de acreditada reputación desde 1996 por ser declarada Conjunto Histórico-Artístico.



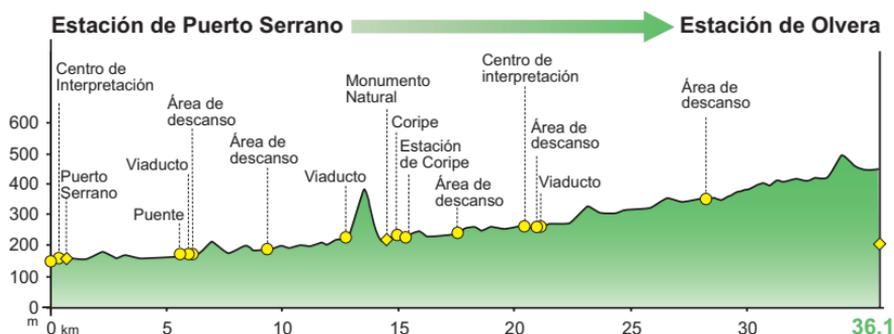
Panorámica del bosque mediterráneo

CAMINO NATURAL VÍA VERDE DE LA SIERRA

MIDE

Severidad del medio natural	1		Desnivel subida	420 m	
Orientación en el itinerario	1		Desnivel bajada	710 m	
Dificultad en el desplazamiento	1		Longitud ruta	36,1 km	
Cantidad de esfuerzo necesario	4		Horario	9 h	

◆ Población ● Punto de interés



EN TERRITORIO DE LA NUTRIA

Este recorrido atraviesa un total de 29 túneles excavados en el corazón de la sierra para el trazado ferroviario que pretendía unir Jerez de la Frontera y Almargen. El más largo de todos, ubicado al final de la ruta, mide casi un kilómetro. A pesar de tan imponente trabajo, la Guerra Civil impidió finalizar el proyecto.

La ruta comienza en la estación de Puerto Serrano donde al fondo, tras el río Guadalete, se puede observar una bonita panorámica del pueblo, donde el viajero encontrará además del edificio de la antigua estación de tren, la antigua casa del guarda de la estación, hoy día sede de la Fundación Vía Verde de la Sierra. En este punto existe además un parking con un área de descanso, un parque infantil y un circuito biosaludable.

Empezando el recorrido, el paisaje se torna agrícola, con olivos y pequeñas huertas. Desde aquí la ruta discurre durante varios kilómetros paralela al tramo del río Guadalete, acompañada en un principio por adelfas (*Nerium oleander*), tarajes (*Tamarix sp.*) y otros matorrales de ribera, para posteriormente aparecer los chopos (*Populus sp.*). En este tramo, destacan poderosamente los viaductos de Los Azares (65 m) y el de Gillete (83 m). Es frecuente observar aves de ribera como oropéndolas (*Oriolus oriolus*), lavanderas (*Motacilla sp.*) o, por ejemplo, el martín pescador (*Alcedo atthis*).

Justo donde se unen los ríos Guadalporcún y Guadalete, uno de los más importantes de la provincia de Cádiz, se localiza el área recreativa de Toleta.



La milenaria encina de El Chaparro de la Vega

El recorrido continua hasta llegar a la Colada de Morón y discurre por una zona de matorral mediterráneo, donde destacan grandes acebuches (*Olea europaea var. sylvestris*), lentiscos (*Pistacia lentiscus*) y algarrobos (*Ceratonia siliqua*).

Antes de atravesar el viaducto de Coripe, se cruza el túnel de Castillo (990 m) que se encuentra iluminado mediante luces led, como ocurre con los otros once de mayor longitud de este camino. Una vez cruzado el viaducto, a la derecha existe un desvío que lleva al Monumento Natural El Chaparro de la Vega, una milenaria encina que supera los 14 m de altura y con una copa de 30 m de diámetro, que se encuentra a unos 500 m del camino, y que constituye un tradicional punto de encuentro y lugar de celebración de innumerables fiestas para los vecinos de Coripe, entre las que destaca la Romería de la Virgen de Fátima, que se celebra el segundo domingo de mayo.

Avanzando por el camino llegaremos a la estación de Coripe, punto perfectamente acondicionado al uso público y que cuenta con aparcamiento, aseos, parque infantil, circuito biosaludable y un punto de información para el excursionista.

La ruta continúa unos 5 km hasta toparse con el inicio de un camino que lleva a la fuente de La Alberquilla. Ésta se asienta sobre una acequia romana que todavía puede observarse.

Si continuamos por la ruta, un kilómetro más adelante encontraremos el observatorio ornitológico del Peñón de Zaframagón, que permanece abierto todos los días del año y alberga una pequeña exposición interpretativa sobre la Reserva Natural y su biodiversidad, donde se hace especial referencia a este Camino Natural y a los pueblos por los que discurre. Especial interés tiene la pantalla existente en la planta superior del edificio, en la que se observa en directo a través de una cámara, la nidificación en las buitreras del Peñón.



Río Guadalete

A unos 200 m más adelante encontramos el antiguo almacén de la estación de Zaframagón hoy día rehabilitado y puesto en uso como centro de recepción de visitantes y cantina. Abierto sólo fines de semana y festivos, este centro es también la sede de la Asociación Astronómica Vía Verde de la Sierra.

A través de este paisaje escarpado, encajado entre pequeñas montañas y con paredes calizas esculpidas por los ríos, la ruta, prácticamente a mitad de su recorrido, llega a la Reserva Natural Peñón de Zaframagón, a cuyos pies discurre el río Guadalporcún, punto de reunión habitual de buitres leonados (*Gyps fulvus*) y con suerte, de algún alimoche (*Neophron percnopterus*) o la escasa águila perdicera (*Hieraaetus fasciatus*), especies que también anidan en la reserva.

Continuando el trazado, a unos 7,5 km llegamos a la estación de Navalagrulla, la única sin rehabilitar, donde hay un área de descanso, un aparcamiento y un acceso por carretera que también permite iniciar el recorrido desde este punto. Algo antes de la estación, la ruta atraviesa una explotación extensiva de toros bravos que, con toda seguridad, esperarán al visitante al otro lado de la valla.

A unos 4 km, el camino es cruzado por la Colada de Morón y a partir de ahí, se discurre entre olivares, tan típicos de esta zona y que han dado nombre al municipio de Olvera, proveniente etimológicamente de “Olivera”, donde se dan cita un gran número de aves como mirlos (*Turdus merula*), petirrojos (*Erithacus rubecula*), carboneros (*Parus major*), estorninos (*Sturnus unicolor*), jilgueros (*Carduelis carduelis*), e incluso algunos aviones comunes (*Delichon urbica*) que han construido sus nidos de barro en las piedras exteriores de los túneles.



Centro de recepción de visitantes de Zaframagón

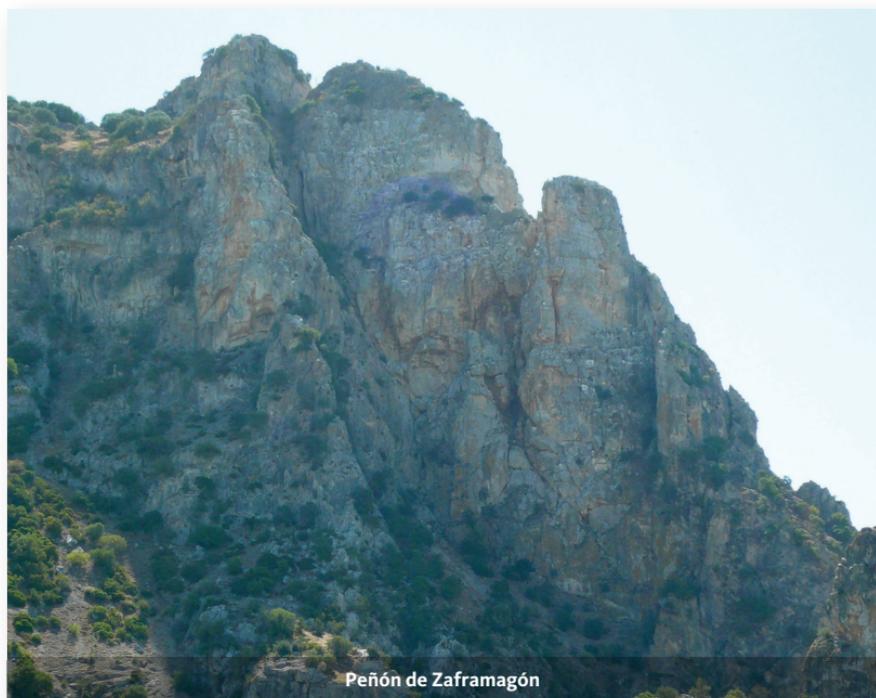
Al final del camino, llegamos a Olvera. Este municipio, de rasgos árabes, y declarado Conjunto Histórico-Artístico, forma parte de la Ruta de los Pueblos Blancos. Actualmente la antigua estación también ha sido restaurada y habilitada para el uso público y donde es posible acceder a un centro de interpretación sobre la Vía Verde de la Sierra, abierto de miércoles a domingo.

No existen muchas rutas que discurran cerca del Camino Natural de La Sierra, excepto alguna senda desde los municipios por los que pasa. No obstante, merece la pena visitar la zona por el propio camino y los servicios habilitados para su realización.

GUADAL: LOS RÍOS DEL SUR DE LA PENÍNSULA IBÉRICA

En gran parte de su recorrido, el Camino Natural de La Sierra discurre por dos ríos: el Guadalporcún y el Guadalete. Ambos en perfecto estado de conservación, tienen un denominador común con los ríos del sur de la Península Ibérica: su nombre, que empieza por *guadal*. Parece ser que todos estos nombres provienen de la palabra árabe *wadi*, que significa río o arroyo.

Los ríos de la Península Ibérica mediterránea se caracterizan por su fuerte estacionalidad, manteniendo caudal durante todo el año excepto en verano, en los que prácticamente se reduce a cero. Este aspecto estacional no disminuye el gran número de especies que los habitan, siendo incluso refugio habitual de algunas tan amenazadas como la nutria (*Lutra lutra*).



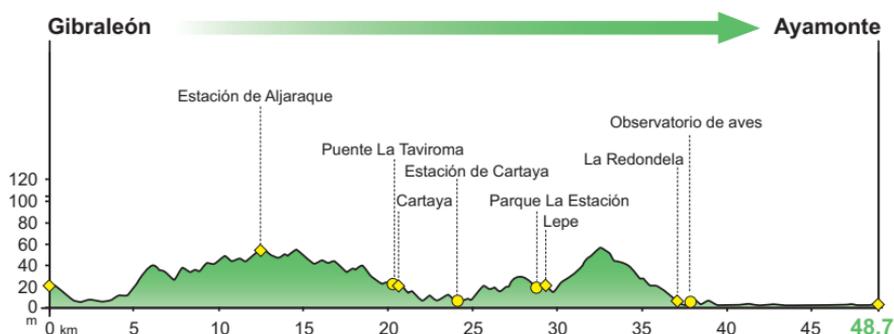
Peñón de Zaframagón

CAMINO NATURAL VÍA VERDE DEL LITORAL

MIDE

Severidad del medio natural	1		Desnivel subida	170 m	
Orientación en el itinerario	2		Desnivel bajada	190 m	
Dificultad en el desplazamiento	1		Longitud ruta	48,7 km	
Cantidad de esfuerzo necesario	5		Horario	12 h	

◆ Población ● Punto de interés



DONDE NIDIFICAN LOS FLAMENCOS

Esta ruta paralela a la costa que une Huelva con Ayamonte, aprovecha la antigua línea de ferrocarril trazada para el transporte de pescado desde Isla Cristina y Lepe hacia Madrid, y de minerales desde El Andévalo hacia la costa. Este tren pescadero llegó a tener una importancia estratégica para el abastecimiento alimenticio de Castilla, en los difíciles años de la posguerra.

(Por razones ajenas al Programa de Caminos Naturales, este camino no cumple los estándares de conservación exigidos, por lo que algunos tramos del mismo pueden no ser transitables).



La salida de este Camino Natural se realiza desde la estación de Gibraleón, apeadero que ya no se utiliza, aunque todavía hoy transita por él el tren Huelva-Zafra. A este punto se puede acceder por la carretera N-431, desde el cruce por La Cañada de San Pureda. El inicio de la ruta está perfectamente señalizado y se realiza por la calle de la Estación hasta cruzar un puente sobre el río Odiel, desde donde se divisa una excepcional panorámica del pueblo y del cauce del río.

El Odiel fue navegable en el pasado hasta este punto, y desde aquí salían barcos con mercancías de la zona, principalmente naranjas, aceite y almendras hacia el puerto de Cádiz. De hecho, tras un pequeño eucaliptal a la salida del puente, junto a algunas pequeñas fincas familiares, todavía hay extensas plantaciones de naranjos, almendros y fresas que quedan a ambos lados del Camino Natural.

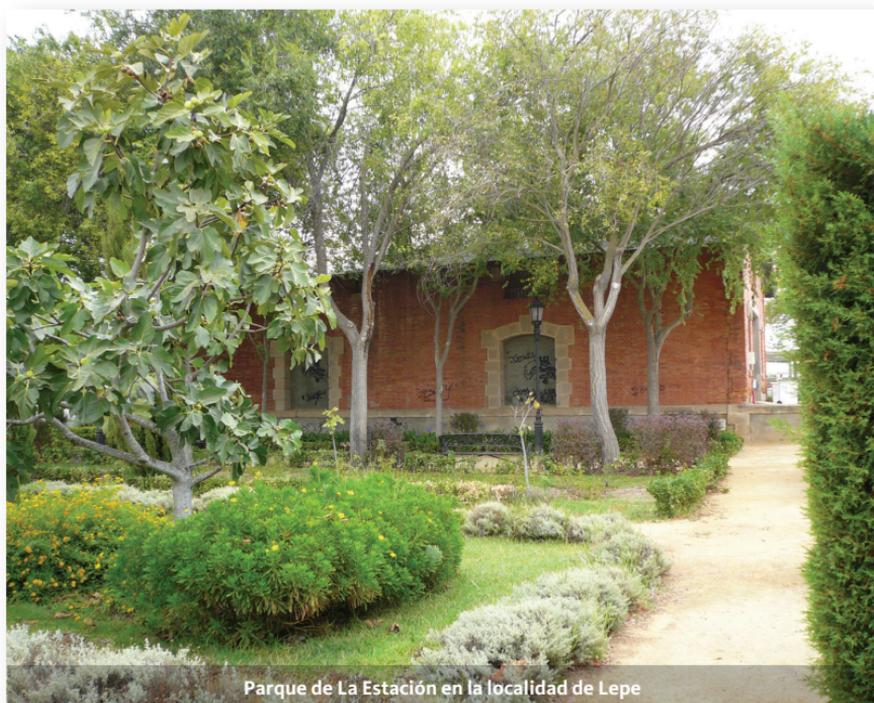
Durante muchos kilómetros no existen muchos cambios en el paisaje, excepto una pequeña zona de matorral mediterráneo cerca del apeadero de La Mezquita, donde pueden observarse dos vías, pues era en este punto donde el tren Huelva-Ayamonte conectaba con el tren procedente de El Andévalo, produciéndose un intercambio de mercancías: por una parte, frutas y pescado de todo el litoral onubense, y por otra, minerales procedentes del Andévalo.

Más adelante se encuentra un desvío que conduce a un paso subterráneo bajo la autopista del Quinto Centenario, para llegar hasta la estación de Aljaraque. Tras pasar bajo la N-431, la ruta se acerca al municipio de Cartaya y continúa en línea recta hasta la antigua estación, hoy transformada en gasolinera.

Más adelante, el Camino, ahora asfaltado, se adentra en el Paraje Natural Marismas del Río Piedras y Flecha del Rompido. A medida que se avanza los naranjos y olivos que dominaban el paisaje son sustituidos por alcornoques (*Quercus suber*), matorrales de lentisco (*Pistacia lentiscus*), mirto (*Myrtus communis*) y jara (*Cistus sp.*), donde se pueden observar petirrojos (*Erithacus rubecula*), herrerillos (*Parus caeruleus*), carboneros (*Parus major*) y gorriones (*Passer sp.*).



Sendero entre pinos y alcornoques



Continuando la ruta se llega al Puente de la Tavirona, que permite cruzar el río Piedras y que ofrece una de las panorámicas más bonitas del camino. Pinares y alcornoques acompañan al excursionista hasta que el camino se adentra en el municipio de Lepe. En este corto tramo, el firme se vuelve arenoso y dificulta el tránsito con bicicleta.

Los edificios de la antigua estación de esta localidad han sido reformados y a su alrededor se ha construido un parque. Lepe es uno de los municipios más ricos y con una de las economías más estables de la provincia de Huelva, no sólo por sus playas, que están un poco alejadas de la localidad, sino también por su patrimonio histórico-artístico. Merece la pena hacer una parada y probar su vino, ya mencionado en los Cuentos de Canterbury, en alguno de los “zampuzos” que existen en sus calles. Estas típicas tascas tradicionales, mitad bodega, es donde los dueños elaboran vino en barricas propias tras la vendimia de septiembre.

Para seguir por el Camino Natural del Litoral, en Lepe se continuará recto por la calle del Tren, y a continuación, por la del Castaño. Al final de esta última, comienza de nuevo la ruta y se abandona este municipio, continuando paralelo a la carretera N-431 durante un kilómetro, aproximadamente, donde una bifurcación conduce al viajero por debajo de la carretera N-445. A partir de aquí el firme se vuelve arenoso y el tránsito sólo es posible a pie durante cerca de 4 km. La ruta vuelve a transcurrir entre cultivos, principalmente de naranjas y fresones hasta llegar al apeadero de La Redondela, actualmente transformado en un centro deportivo.

Algo más adelante se encuentra la laguna del Prado, que en realidad es un sector de la marisma cercana que ha quedado aislado por la desecación de una zona intermedia, ahora ocupada por cultivos.



Aves en las marismas de Isla Cristina

Seguidamente se cruza una carretera que lleva a Huerta Noble (a unos 100 m del camino). Este complejo agro-industrial del siglo XVIII tiene especial interés por encontrarse en él un columbario declarado Bien de Interés Etnográfico. El palomar, el de mayor dimensión de toda Europa occidental, alberga espacio para unos 36.000 nidos de palomas.

A partir de este punto se produce un cambio sustancial en el paisaje que, hasta su final en Ayamonte, transcurre entre marismas que forman parte del Paraje Natural Marismas de Isla Cristina. Poco después cruza la carretera A-5150 que une Pozo del Camino con Isla Cristina.

Al continuar, se encuentra el centro de interpretación El hombre y la marisma, instalado en un molino mareal rehabilitado y que puede resultar de gran interés al visitante, ya que muestra las distintas formas de aprovechamiento de este ecosistema. Probablemente el viajero, siempre atento, podrá observar algún paisano realizando cualquiera de estas formas tradicionales de aprovechamiento, bien sea el marisqueo, o trabajando en las salinas.

Hasta que se alcance el punto final del Camino Natural en Ayamonte, el paisaje y la calma invitarán a la observación de aves: cigüeñas (*Ciconia sp.*), cigüeñuelas (*Himantopus himantopus*), espátulas (*Platalea leucorodia*), garcetas (*Egretta sp.*), avocetas (*Recurvirostra avosetta*), agujas (*Limosa sp.*) y chorlitejos (*Charadrius sp.*), entre otras muchas especies.

LAS MARISMAS DEL LITORAL ONUBENSE

Este camino natural atraviesa tres marismas presentes en el litoral onubense, clasificados como Espacios Naturales Protegidos y ZEPAs (Zonas de Especial Protección para las Aves). Asimismo pasa por otros puntos de parada obligatoria para los aficionados a la observación de aves como son las marismas del Odiel, las del río Piedras y las marismas de Isla Cristina.

Estos tres espacios tienen un origen similar por estar asociados a la desembocadura de un cauce fluvial, al tiempo que las mareas atlánticas tienen en ellos una gran influencia. La gran productividad de este tipo de ecosistemas, unida a su localización, hacen de estos espacios un lugar especialmente importante para la reproducción, siendo también esenciales para el paso migratorio y la invernada de multitud de aves, principalmente limícolas como agujas, avocetas, gaviotas (*Larus sp.*), combatientes (*Philomachus pugnax*) y correlimos (*Calidris sp.*), y otras como fumareles (*Chlidonias sp.*), zampullines (*Tachybaptus sp.*), tarros canelos (*Tadorna ferruginea*), espátulas, flamencos (*Phoenicopterus roseus*), y un sinfín de especies que seguramente deleitarán a cualquier ornitólogo.

EL COLUMBARIO DE HUERTA NOBLE

Cerca de La Redondela está la finca Huerta Noble, dentro de la cual se encuentra este gran columbario, un desconocido elemento de nuestro patrimonio y único en Europa occidental por sus dimensiones. Construido entre 1761 y 1771, podría albergar 36.000 nidos de paloma. Se desconocen las causas reales que llevaron a su construcción, tal vez para el aprovechamiento de los excrementos de palomas en la huerta, y las propias palomas o sus huevos como alimento, o quizá simplemente como capricho de su autor. En cualquier caso, merece la pena realizar una parada para visitar tal monumento.



Centro de Interpretación "El hombre y la Marisma"

Camino Natural de los Molinos de Agua

Encha (Quercus ilex)



La encha es un árbol de hoja perenne que pertenece a la familia de las Fagáceas. Es un árbol de gran porte, que puede alcanzar hasta 20 metros de altura. Sus hojas son lanceoladas y brillantes por el haz y mateas por el envés. El fruto es la bellota, que es comestible para el ser humano, aunque se debe consumir con precaución debido a su alto contenido en taninos.

Este árbol es muy común en el sur de España, especialmente en las zonas de montaña y en los bosques de encina. Es un árbol muy resistente a la sequía y a las plagas, lo que le ha permitido sobrevivir durante siglos en estas zonas.

La encha es un árbol muy importante para el medio ambiente, ya que proporciona sombra y refugio a muchas especies de animales. Además, sus hojas y ramas se utilizan para hacer carbón y para fabricar muebles.

Tablas:

Altura: 10-20 m	Floración: Mayo-Junio
Fructificación: Septiembre-enero	Fruto: Bellota
Resistencia a la sequía: Alta	Resistencia a las plagas: Alta

Iconos de actividades: Senderismo, Ciclismo, Montañismo, Pesca, Observación de aves, Fotografía, Campesinismo, Jardinería, Escalada, Deportes acuáticos, Juegos de mesa.

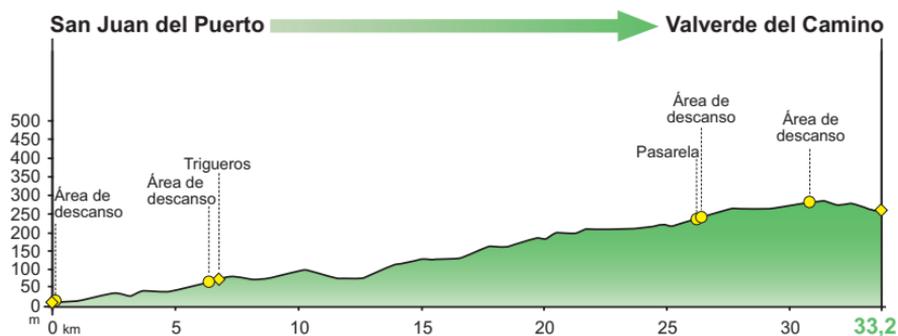
Panel interpretativo en la Fuente de la Corcha

CAMINO NATURAL DE LOS MOLINOS DEL AGUA

MIDE

Severidad del medio natural	1		Desnivel subida	330 m	
Orientación en el itinerario	1		Desnivel bajada	85 m	
Dificultad en el desplazamiento	1		Longitud ruta	33,2 km	
Cantidad de esfuerzo necesario	4		Horario	8 h	

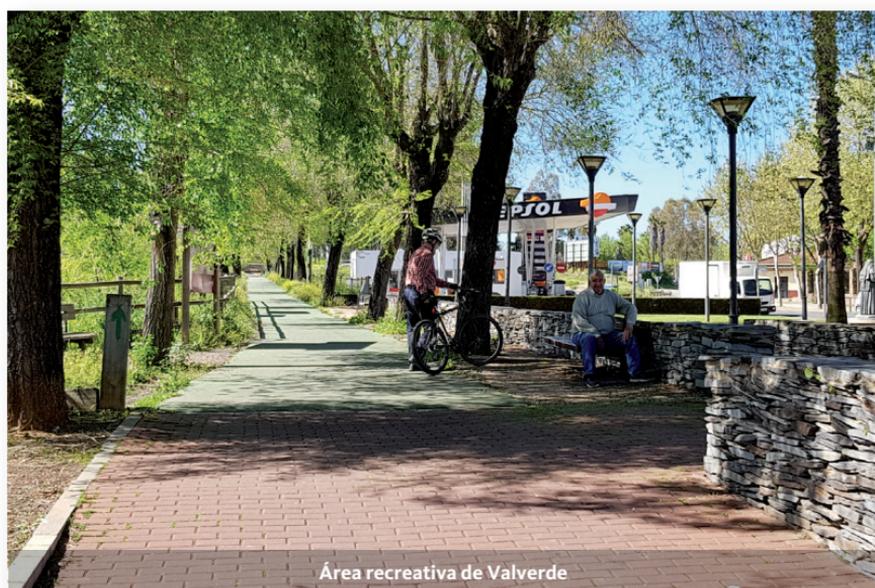
 Población  Punto de interés



UN DÍA DE CAMPO EN LA CAMPIÑA

Este corredor que atraviesa la provincia de Huelva discurre por el trazado del antiguo ferrocarril que unía las minas de Buitrón con el embarcadero que la empresa minera poseía en San Juan del Puerto, donde se encuentra el punto de inicio de la ruta.

Partiendo de las afueras de San Juan del Puerto, al otro lado de la autovía del Quinto Centenario, el primer tramo de este Camino Natural discurre hacia Trigueros por un entorno de olivos donde también abundan los cultivos de algodón y girasol, por



Área recreativa de Valverde

lo que no será rara la presencia de alguna pequeña cogujada (*Galerida cristata*), ni tampoco de milanos negros (*Milvus migrans*), aguiluchos cenizos (*Circus pygargus*) y ratoneros (*Buteo buteo*).

Justo antes de llegar a esta localidad hay un área de descanso. El recorrido discurre por su casco urbano para continuar por la carretera que pasa por debajo de la HU-3105 y que se abandona en seguida, avanzando por un paisaje de campiña y olivares que, algo más adelante, se transforma en una dehesa hasta alcanzar otra área de descanso dentro de una urbanización.

A continuación hay que caminar apenas 100 m por la carretera HU-3104, que se abandona por la primera salida a mano derecha. El siguiente tramo del camino se adentra en un pinar con algunos pies de eucalipto (*Eucalyptus sp.*) que se irán haciendo más abundantes conforme se avanza.

Alrededor del kilómetro 21 se cruza la carretera a Fuente de la Corcha, una pequeña aldea perteneciente al municipio de Beas, para llegar poco después al apeadero de Pallares. En este tramo los eucaliptos y alcornoques (*Quercus suber*) se intercalan y empiezan a ser abundantes los pinos piñoneros (*Pinus pinea*) hasta alcanzar una pasarela sobre la carretera N-435, junto a la cual hay una nueva área de descanso. Desde aquí hasta el final del recorrido, que discurre por un pinar, el firme se encuentra en excelentes condiciones, y las indicaciones se complementan con un punto de información turística.



Pinar



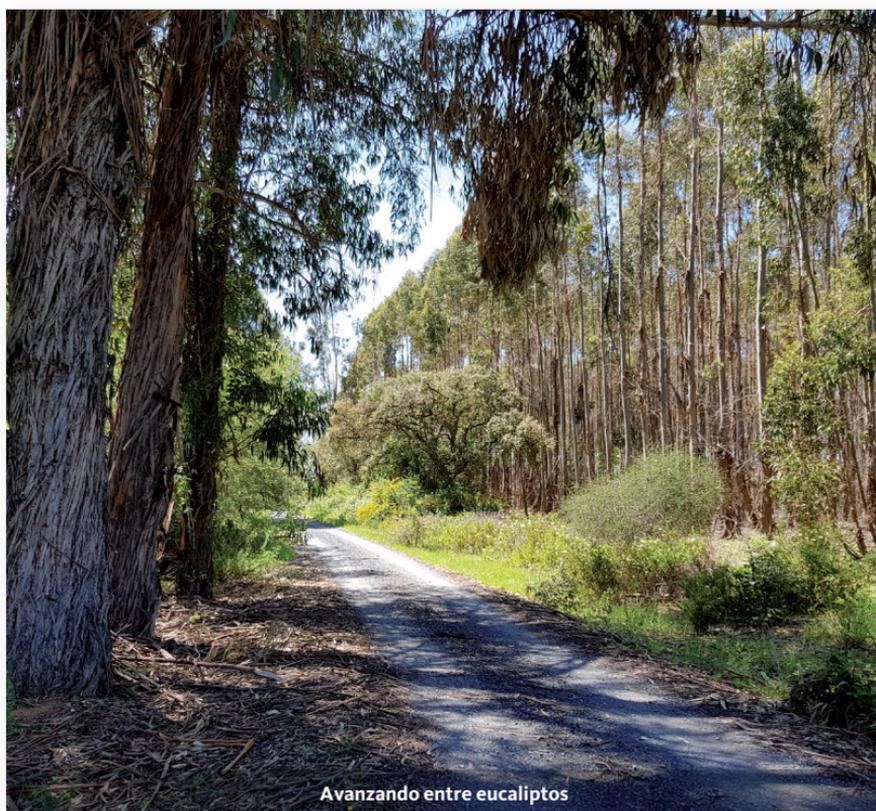
Estación de Valverde

A medida que se avanza los pinos dejan paso de nuevo a los eucaliptos y a los alcornoques, hasta llegar al punto final del recorrido en Valverde del Camino junto al cruce de la carretera de San Juan y la calle Concordia. Este municipio merece una visita, no sólo por su rico patrimonio histórico entre las que se pueden construcciones megalíticas como el Conjunto Dolménico de Los Gabrieles, calzadas romana, iglesias y legados de la ocupación inglesa de los siglos XIX y XX como es la Casa Dirección, sino también por su patrimonio etnológico, ya que en Valverde, además de sus renombrados ebanistas, o el único taller artesanal campanillero de toda Andalucía, existe una importante tradición de manufactura artesana de productos de cuero que le ha dado fama mundial.

Este camino natural se puede complementar con cualquier excursión a través de los muchos senderos que parten desde Valverde del Camino, Beas o San Juan del Puerto. También, para los interesados en la arqueología, existe la ruta hacia los Dólmenes de Los Gabrieles, en Valverde del Camino. Por otra parte, y para los amantes de la naturaleza, resultan más que aconsejables la Ruta del Arroyo Candón, en Beas, y la Ruta del Muelle y Salinas del Tinto, en San Juan del Puerto. A este respecto, las oficinas de turismo de la mancomunidad Campiña-Andévalo ofrecen todo tipo de información sobre las rutas que se pueden realizar por la zona.



Atravesando el bosque mediterráneo



Avanzando entre eucaliptos

LA ARTESANÍA DEL ANDÉVALO ONUBENSE

Si hay algo que caracteriza los municipios que atraviesa el Camino Natural de los Molinos del Agua es su artesanía. En Valverde existe una importante industria del cuero, cuyo producto estrella es el “boto valverdeño”, un calzado especialmente indicado para el campo y que constituyó el motor de arranque de esta floreciente industria. Por otra parte, es también importante la industria de la transformación del mueble y la madera, así como la del cobre, ya que en Valverde existe el único taller de fabricación totalmente artesanal de cencerros y campanillas de Andalucía. Por último, en Beas se conserva una interesante tradición alfarera, encontrándose allí las típicas tinajas, azulejos, platos, menaje y otras piezas tradicionales de uso doméstico.

LA RUTA INICIAL DE LOS MOLINOS DEL AGUA

El Camino Natural de Los Molinos del Agua recibe su nombre de una ruta cercana que se encuentra en el municipio de Beas, paralela al camino y que transcurre a lo largo del Arroyo de Los Molinos. Este recorrido, que se inicia en una zona recreativa, tiene una longitud de 1,5 km y sólo puede realizarse a pie. A lo largo del trayecto se encuentran siete molinos, dos de los cuales han sido rehabilitados: el Molino de la Llave y el Molino de La Nicoba o de Bonifacio.

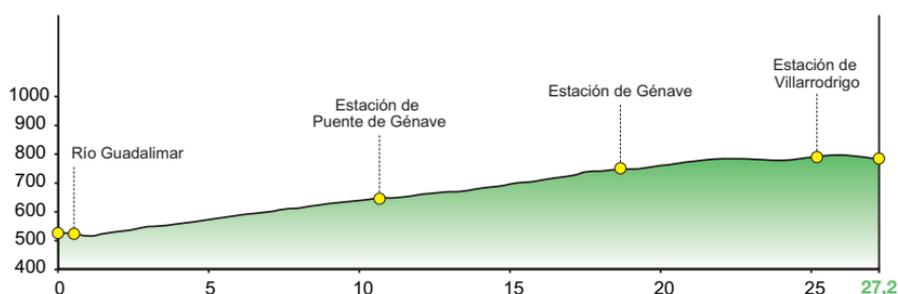
CAMINO NATURAL DE SEGURA

MIDE

Severidad del medio natural	1		Desnivel subida	290 m	
Orientación en el itinerario	1		Desnivel bajada	30 m	
Dificultad en el desplazamiento	1		Longitud ruta	27,2 km	
Cantidad de esfuerzo necesario	4		Horario	7 h 30 min	

◆ Población ● Punto de interés

Cortijo del Sapito  Límite provincial



PAISAJE DE OLIVARES AL AMPARO DE LA SIERRA DE SEGURA

El Camino Natural de Segura aprovecha el tramo jiennense del ambicioso proyecto ferroviario que pretendía unir las localidades de Utiel (Valencia) y Úbeda (Jaén), por cuya plataforma discurre ahora el Camino Natural de la Sierra de Alcaraz. El recorrido atraviesa los términos municipales de Arroyo del Ojanco, Segura de la Sierra, Puente de Génave, La Puerta de Segura, Génave y Villarodrigo así como el Parque Natural de las Sierras de Cazorla, Segura y las Villas, el mayor espacio protegido de España.



Inicio del Camino Natural de Segura



La Sierra de Segura acompaña, a la derecha, al camino en todo momento

Se accede al inicio del camino desde la carretera N-322, prácticamente en el kilómetro 217, a unos dos kilómetros de Arroyo del Ojanco y a un kilómetro de la estación que debería haber dado servicio a dicha localidad, ahora en ruinas. Es importante saber que, a pesar de que no es complicado acceder a alguno de los pueblos que se encuentran cercanos al camino, no hay ninguna forma de aprovisionarse de agua durante el trayecto, por lo que es conveniente llevar suficiente.

Junto a un cortijo, en un olivar, un panel informativo indica el inicio de esta ruta de 27 km, que circula casi íntegramente por la antigua plataforma del ferrocarril, como atestiguan las diferentes infraestructuras, pasos, túneles y puentes, que se construyeron para el paso de un tren que nunca llegó a utilizarlos. La primera de estas infraestructuras con que se encuentra el camino, tras una ligera bajada, es un viaducto sobre el río Guadalimar, que además señala el inicio de una subida casi constante hasta el final de esta ruta. No tarda tampoco en aparecer el primero de muchos pasos bajo caminos o carreteras, justo antes de un tramo compartido con vehículos de unos metros, que da acceso a una balsa de riego. Poco después, se llega a un área de descanso situada en lo alto de otro de esos pasos sobre la plataforma del ferrocarril.



El Camino discurre por la antigua plataforma del ferrocarril



El Camino se adentra en una masa de pinar

Durante los primeros 10 km (y durante la mayor parte del Camino Natural de Segura), el paisaje dominante va a ser el olivar, rompiéndose esta uniformidad tan sólo cuando se pasa sobre algún arroyo o por las retamas que pueblan los taludes a los lados del camino. El recorrido no presenta muchas dificultades en este primer tramo, casi en línea recta, pasando sobre arroyos o por túneles, dejando a un lado un área de descanso que aprovecha la sombra de un gran pino, hasta llegar a un nuevo tramo de uso compartido. Justo tras pasar por un pequeño puente sobre una carretera, hay que extremar especialmente las precauciones, ya que se deja el camino de tierra para continuar a mano derecha por una carretera que permite superar la N-322. Se deja la carretera por un desvío a mano izquierda que nos devuelve al camino de tierra y llega a la estación (en ruinas) de Puente de Génave, otro de los puntos desde los que se puede acceder fácilmente al sendero, aprovechando el aparcamiento.

Pasado el área de descanso de la estación de Puente de Génave, el camino describe una larga, aunque suave, curva a la izquierda para aproximarse al pueblo de Bonache, adentrándose en el Parque Natural de las Sierras de Cazorla, Segura y las Villas y cambiando el paisaje acompañante al entrar en una pequeña masa de pinos durante un par de kilómetros. Esta curva cambia de sentido de golpe al pasar junto a un embalse del arroyo de la Viña y el pinar se abandona poco después de llegar a una nueva área de descanso.

Tras otro kilómetro y medio de camino entre olivares y una nueva curva a izquierda la vegetación en las inmediaciones del camino pasa a estar dominada por retamas y matorral mediterráneo, hasta que un pino de gran porte indica la proximidad del túnel más largo en todo el trayecto. Aunque está en perfectas condiciones, hay que ser precavido ya que carece de iluminación y la única fuente de referencia es la luz a la salida del túnel, de casi 300 m de longitud.

Al otro lado espera una recta de subida de poca pendiente pero bastante continua hasta alcanzar la estación de Génave. Desde este punto se puede aprovechar para

acceder a la localidad, donde destacan la torre de la Tercia (declarada Bien de Interés Cultural) o la iglesia de la Inmaculada Concepción. Más adelante, aprovechando que las vistas se abren al pasar sobre un par de arroyos en una larga recta, se puede observar, a la izquierda del camino y sobre un cerro, la torre de La Laguna, perteneciente al municipio de Génave, y también declarada Bien de Interés Cultural.

Hay un nuevo cambio de paisaje, al pasar bajo un camino que deja a un lado las ruinas de un cortijo, para adentrarse durante unos cientos de metros en un encinar adehesado, que significa también el fin del olivar como paisaje omnipresente. Aunque seguirá dominando las sierras del fondo en las proximidades del camino será sustituido por un retamal en que se cuelan aún algunas encinas en un primer tramo, y por zonas de cultivo cuando el camino se aproxima a la estación de Villarodrigo. Esta estación, como le ocurría a la de Génave, se utiliza actualmente como almacén de maquinaria agrícola.

Junto a un área de descanso el desvío hacia la población de Villarodrigo (que queda algo apartada del camino) es el último lugar desde el que acceder de forma sencilla a este camino natural, mediante una carretera secundaria que comunica la N-322 con el mencionado pueblo.

El Camino Natural de Segura continúa aún, entre tierras de cultivo, durante un kilómetro y medio hasta alcanzar el límite provincial, donde conecta con el Camino Natural Vía Verde de la Sierra de Alcaraz.



El túnel más largo de cuantos atraviesan esta ruta

PARQUE NATURAL DE LAS SIERRAS DE CAZORLA, SEGURA Y LAS VILLAS

El Camino Natural de Segura discurre en su totalidad por la comarca de Sierra de Segura, que conforma el 70% de la superficie del Parque Natural de las Sierras de Cazorla, Segura y Las Villas.

Este Parque Natural es el mayor espacio protegido de España. La UNESCO declaró al conjunto montañoso Reserva de la Biosfera en 1983, y la Unión Europea también consideró a estas sierras como un espacio natural privilegiado, declarándolo ZEPA (Zona de Especial Protección para las Aves) en 1988 y LIC (Lugar de Importancia Comunitaria) en 2006, pasando a formar parte de la Red Natura 2000. Desde 2017 es también Zona Especial de Conservación (ZEC)

LÍNEA BAEZA-UTIEL

La línea de ferrocarril Baeza-Utiel, a veces también denominada línea Baeza-Albacete, fue un ambicioso proyecto ferroviario nunca finalizado que debía unir las localidades españolas de Baeza y Utiel, y que formaba parte de un proyecto más amplio que llegaba incluso a la frontera francesa. Aunque la construcción empezó en los años 20, el proyecto sufrió numerosos retrasos durante más de treinta años, y en 1964 se decidió paralizar las obras y desechar todo el proyecto. La línea inacabada fue definitivamente desmantelada a comienzos de los años 90, y en la actualidad se está recuperando su trazado para el programa de Caminos Naturales.

La línea Baeza-Utiel tenía un trazado total de 366 km, y constaba de 107 túneles y 25 viaductos. Originalmente estaban previstas 28 estaciones, aunque finalmente se redujo el número y solo se construirían 12 estaciones. En 1964, en el momento en que se detuvieron las obras, ya se habían colocado las vías entre Albacete y el límite de la provincia de Jaén, lo que suponía un total de 108 km de vías.

Tras llegar a Utiel estaba previsto que esta línea continuara hacia el norte, atravesando transversalmente la península, con las principales estaciones situadas en Teruel, Alcañiz, Lérida, Puebla de Segur y Saint Giron (Francia). De hecho, el tramo entre Lérida y Puebla de Segur fue el único en entrar en servicio de todo el proyecto.

RAZAS GANADERAS

En los últimos años se está produciendo un impulso para la recuperación de las actividades ganaderas que, debido a la importancia histórica de las actividades silvo-pastoriles mantenidas en el Parque Natural de las Sierras de Cazorla, Segura y las Villas, habían quedado en un segundo plano. Sin embargo, este esfuerzo ha hecho despuntar con fuerza la explotación de

una cabaña ganadera integrada mayoritariamente por ejemplares de la raza ovina Segureña y las razas caprinas Negra Serrana y Blanca Andaluza. Su elevada rusticidad, y su gran capacidad de pastoreo y ramoneo son características ideales para el aprovechamiento de recursos forrajeros de montaña, mediante su explotación extensiva y la práctica de desplazamientos estacionales de pastores y ganados entre las altas cumbres de las sierras en la temporada estival, y las zonas bajas de los valles en invierno.

Además, estas razas juegan un papel medioambiental primordial, ya que gracias al pastoreo contribuyen a la prevención de incendios mediante la limpieza de nuestros montes y el abonado del terreno, aumentando la fertilidad de los suelos y la dispersión de las semillas.

