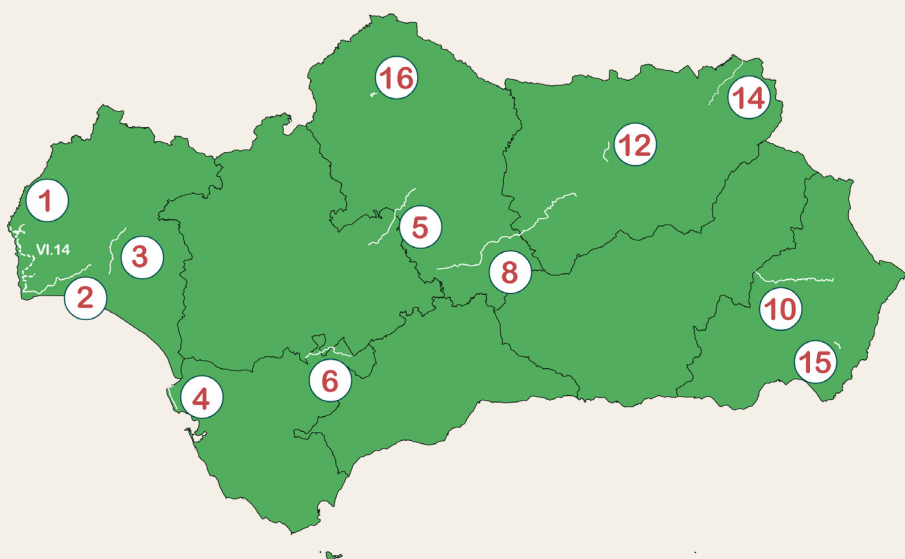


# V. SECTOR SUR PENINSULAR



## V. SECTOR ESTE PENINSULAR

PÁG.

● CAMINO NATURAL VÍA VERDE DEL ACEITE (5) .....	449
● CAMINO NATURAL VÍA VERDE DE LA CAMPIÑA (5) .....	457
● CAMINO NATURAL VÍA VERDE DE ENTRE RÍOS (4) .....	461
● CAMINO NATURAL VÍA VERDE GUADIX - ALMENDRICOS (10) .....	467
● CAMINO NATURAL VÍA VERDE DEL GUADALIMAR (12) .....	471
● CAMINO NATURAL VÍA VERDE DEL GUADIANA (1) .....	477
● CAMINO NATURAL VÍA VERDE DEL GUADIATO (16) .....	481
● CAMINO NATURAL VÍA VERDE DEL LITORAL (2) .....	485
● CAMINO NATURAL VÍA VERDE DE LUCAINENA DE LAS TORRES A AGUA AMARGA (15) .....	491
● CAMINO NATURAL VÍA VERDE DE LOS MOLINOS DEL AGUA (3) .....	495
● CAMINO NATURAL VÍA VERDE DE SEGURA (14) .....	499
● CAMINO NATURAL VÍA VERDE DE LA SIERRA (6) .....	505

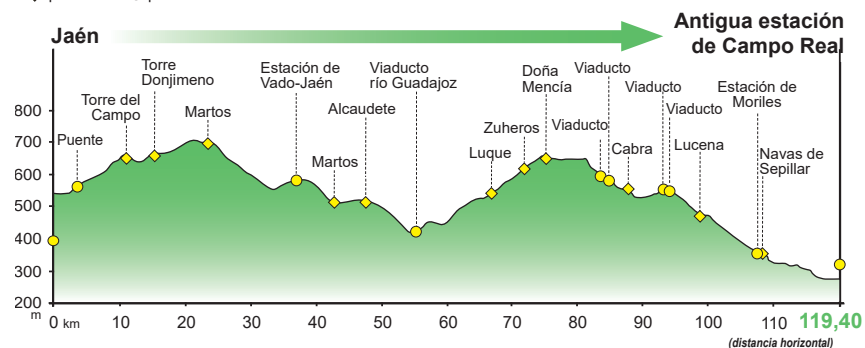


## CAMINO NATURAL VÍA VERDE DEL ACEITE

## MIDE

Severidad del medio natural	1	⚠	Desnivel subida	640 m	⬆
Orientación en el itinerario	1	📍	Desnivel bajada	810 m	⬇
Dificultad en el desplazamiento	1	🚲	Longitud ruta (distancia real)	119,51 km	📏
Cantidad de esfuerzo necesario	5	👤	Horario	29 h 35 min	🕒

◆ población    ● punto de interés



## POR UN MAR DE OLIVOS

El Camino Natural Vía Verde del Aceite sigue el antiguo trazado del conocido como “Tren del Aceite”, el cual formaba parte de la línea de ferrocarril construida en el siglo XIX, que Linares con el puerto de Málaga y permitía la salida de mercancías y productos locales, especialmente el aceite de oliva, por las provincias de Jaén y Córdoba. Una ruta olivarera, entre las provincias de Jaén y de Córdoba, que descubre a su paso un interesante paisaje por el campo andaluz, sustituyendo el tránsito de trenes y vagones por el de ciclistas y senderistas, que a lo largo de su recorrido tienen la oportunidad de disfrutar de este itinerario con olor a almazara.



El camino discurre por la plataforma del conocido como “Tren del Aceite”





Mar de olivos

Actualmente este recorrido tiene una longitud aproximada de unos 128 kilómetros, desde la ciudad de Jaén hasta la estación de Campo Real.

a ruta comienza en Jaén, en el Complejo Deportivo "Las Fuentezuelas", situado en la ronda Juez Juan Ruiz Rico, al noroeste de la ciudad. Cerca de este punto se encuentra un área de descanso. Sin duda, la característica definitoria de este Camino Natural es que, durante todo el trayecto, el caminante estará rodeado de olivares, pues Jaén es la provincia con mayor densidad de olivos del mundo, además del característico olor de las almazaras.

Casi al principio, se deja atrás el inicio de la Ruta Arqueológica de Los Torreones, un recorrido circular de 32 km que desemboca en el Camino de la Aldehuela, en el trazado del Camino Natural, discuriendo entre fortificaciones, torres, castillos y atalayas medievales, que en esta zona resultaban estratégicamente esenciales tanto para cristianos como para musulmanes. Por este sendero que conduce a Torre de la Aldehuela, situado a unos 800 m, permite visitar los restos de una fortificación a dos alturas y planta cuadrada cubierta 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, donde ha sido acondicionada un área de descanso, antes de atravesar dos túneles y dos viaductos de hierro. Ambas infraestructuras fueron construidas por Daydé y Pillé, discípulos de Gustave Eiffel, y res llaman poderosamente la atención 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 llegar al municipio de Martos. En este punto nace otro recorrido circular de casi 31 km que dis-

## 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.

curre entre olivares, zonas de matorral mediterráneo y pequeñas aldeas o cortijos típicos de la zona. Este camino es conocido como la Ruta de La Sierra de los Ahíllos, y siguiéndolo es posible alcanzar el municipio de Alcaudete y retornar al Camino Natural.

El viajero prosigue su camino hasta toparse con otra de las estaciones diseminadas a lo largo de la ruta, en este caso la de Vado-Jaén que, además, también cuenta con su propia área de descanso donde pararse a recuperar fuerzas. Esta estación, a 7 km de los núcleos de población más próximos, fue en el pasado un importante cruce de líneas férreas y se muestra como antesala de 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, el sendero llega a la estación de Alcaudete, junto a la que igualmente se ha acondicionado un área de descanso.



Puente medieval sobre el río Víboras





Laguna del Conde o del Salobral

A partir de este punto, senderistas y cicloturistas se adentran en dos de las zonas húmedas mejor conservadas de Jaén: la Reserva Natural Laguna Honda y la Reserva Natural de la Laguna del Chinche, 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*).

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. El enorme puente actúa como frontera natural entre este primer tramo y el siguiente, que arranca ya en tierras cordobesas y conocido como La Subbética.

El tramo cordobés del Camino Natural Vía Verde del Aceite comienza en el viaducto del río Guadajoz, cerca del municipio de Luque (Córdoba), punto al que sólo se puede acceder desde el propio Camino Natural.

Como curiosidad, en las inmediaciones de esta infraestructura es posible contemplar los restos de un apeadero. Poco después, se localiza la Reserva Natural Laguna del Conde o del Salobral, un humedal kárstico, somero y temporal, que forma parte de una zona húmeda conocida como "Lagunas del Sur de Córdoba". Se trata de un punto de especial interés para los amantes de la ornitología, ya que cuenta con 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 la población de Luque el viajero podrá tomarse un merecido descanso en su estación ferroviaria que tras su rehabilitación ha sido reconvertida en un bar-restaurant. En este punto, el viajero podrá decidir si prefiere continuar su ruta o explorar otra Vía Verde que lleva hasta la localidad de Baena, situada a unos 8 km.

Ya en Luque el Camino Natural entra en el 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 sus formaciones geológicas, resultado de la erosión caprichosa del agua que ha dado lugar a numerosos valles salpicados de afloramientos rocosos, dolinas, poljes y cuevas.

Se trata de 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 (*Pyrhacorax pyrrhacorax*) y cuervos (*Corvus corax*), sobrevuelan al viajero durante buena parte del su recorrido por este Camino Natural, que continúa desde Luque a Carcabuey, por una zona de cortados conocida como "Ruta de Las Buitreras", sobrenombre adquirido por la presencia de una importante colonia de buitre leonado (*Gyps fulvus*) que anida en la zona.

Poco antes de llegar a Zuheros, un pintoresco pueblo coronado por la silueta de su castillo árabe, se encuentra una caseta de información turística. Desde allí, la ruta continúa hacia la estación de Zuheros, punto de partida ideal para visitar la Cueva de los Murciélagos, un Monumento Natural de gran valor geológico e histórico. Vale la pena dedicar recorrer sus calles empedradas y plazas, ya que Zuheros, declarado Bien de Interés Cultural y considerado como uno de los pueblos más bonitos de España desde 2016, es capaz de transportar al visitante a otro tiempo.



Castillo de Zuheros





Antiguo puente ferroviario reacondicionado como pasarela peatonal

Desde Zuheros, parten algunos senderos hacia el Parque Natural de las Subbéticas, como el impresionante Sendero del río Bailón, conocido por su rica biodiversidad y paisajes únicos. Poco después, la ruta cruza un puente de gran valor monumental sobre el río, y aunque el paisaje está dominado por olivos, también aparecen densas zonas de bosque mediterráneo con encinas y algarrobos, enmarcados por las crestas rocosas de las sierras.

Siguiendo la ruta se llega a la estación de Doña Mencía, convertida en un restaurante encantador. A un lado del camino se encuentra el pueblo, famoso por sus bodegas de vino Montilla-Moriles y por su Centro Cicloturista de la Subbética, ubicado en un antiguo hangar, donde se pueden alquilar bicicletas para explorar la Vía Verde. Hay también una zona de estacionamiento de autocaravanas y senderos que se adentran en el corazón de este Parque Natural. Más adelante, la ruta 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 campos de olivos, desmontes y zonas de matorral mediterráneo, se llega al municipio de Cabra. Su estación ofrece servicios como un restaurante, área de estacionamiento para autocaravanas y una zona infantil, además de ser el punto de partida de la Ruta de la Sima de Cabra, una excursión ideal para los amantes de la naturaleza.

Sigue la ruta hacia Lucena, cuya estación ha sido transformada en un Centro de Interpretación de la Artesanía y Tradiciones de Lucena. Aquí se exhiben las costumbres 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. Justo al lado, en otro hangar donde se encuentra un restaurante, es posible visitar el Museo de la Automoción Antigua los fines de semana, un rincón ideal para los aficionados a los coches clásicos.

Más adelante, el paisaje se suaviza, y, en algunos tramos, los olivos dan paso a viñedos que producen uno de los productos estrella 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 pedanía de Las Navas del Sepillar. Desde aquí el recorrido continúa durante unos 4 km entre olivos y viñedos en un circuito de ida y vuelta dentro del municipio de Lucena.

Este Camino Natural de la Subbética ofrece múltiples rutas alternativas que permiten explorar espacios protegidos como la Laguna del Conde y el Parque Natural de la Sierra Subbética, perfectos para disfrutar de la riqueza natural y cultural de la región.

El último tramo de este Camino Natural comienza en la frontera de los términos municipales de Moriles y Lucena, al final de la Vía Verde de la Subbética. Se puede llegar al punto de inicio por la carretera A-318, desviándose hacia un camino de tierra cerca del p.k. 29,2, junto a unos edificios.

A lo largo del trayecto, extensiones de olivares (*Olea europaea*) se extienden hasta donde alcanza la vista, acompañantes de esparragueras (*Asparagus acutifolius*) y hierbas silvestres a los bordes del camino, además de algunas majestuosas encinas (*Quercus ilex*). En algunos huertos cercanos también es posible ver algunas higueras (*Ficus carica*), viñas (*Vitis vinifera*) o membrillos (*Cydonia oblonga*), mientras que los juncos (*Juncus* sp.) brotan en los márgenes de los arroyos.

Al poco de comenzar a caminar, el sendero cruza el arroyo de Fuente Romero, y no mucho después se halla la única área de descanso de esta ruta. Más adelante, una amplia pasarela peatonal permite cruzar la carretera A-318.



Pasarela peatonal para salvar la carretera A-318



Los taludes excavados para el paso del antiguo ferrocarril, sirven de hogar a los conejos (*Oryctolagus cuniculus*) que saltan al paso del viajero durante todo el trayecto, junto a perdices rojas (*Alectoris rufa*) y milanos reales (*Milvus milvus*) que planean en busca de sus presas. En verano, también será constante el característico sonido de las chicharras (*Cicadidae*).

Con las Sierras del Castillo y del Niño como telón de fondo, el camino avanza entre cortijos y bodegas hasta cruzar el arroyo Navalunga y llegar al apeadero de Campo Real. En la época de esplendor ferroviario, esta estación formaba parte de la línea entre Puente Genil y Campo Real, era compartido con la línea de Córdoba a Málaga, estando la estación de Campo Real situada conectada con el ferrocarril Córdoba-Málaga. Actualmente, el apeadero marca el final de esta ruta, evocando su historia en un entorno natural lleno de vida.

## 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.



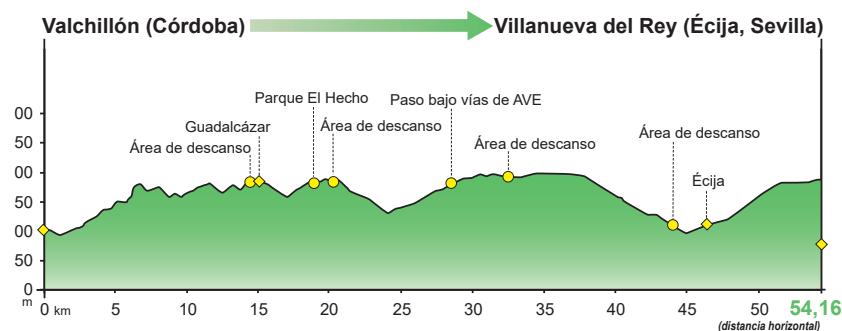
Vagones en la estación de Luque

## 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 (distancia real)	54,17 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



Cartel informativo junto al camino

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.



## 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 oediconemus*) 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.



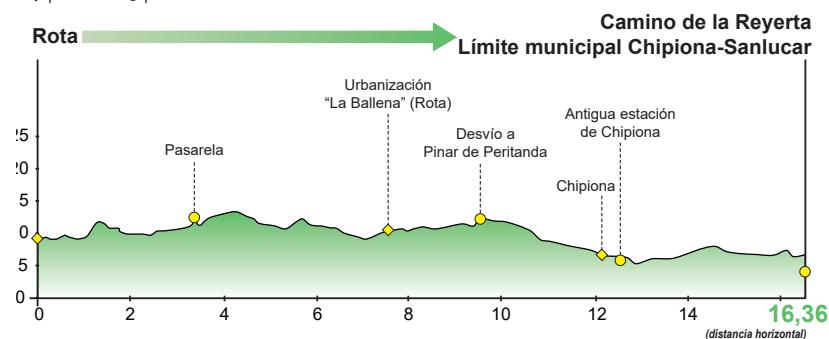
Panorámica del bosque mediterráneo

## CAMINO NATURAL VÍA VERDE DE ENTRE RÍOS

### MIDE

Severidad del medio natural	1	⚠️	Desnivel subida	10 m	⬆️
Orientación en el itinerario	1	📍	Desnivel bajada	10 m	⬆️
Dificultad en el desplazamiento	1	👉	Longitud ruta (distancia real)	16,36 km	📏
Cantidad de esfuerzo necesario	2	👤	Horario	3 h 46 min	🕒

◆ población ● punto de interés



## RUMBO A LA PLAYA

El Camino Natural Vía Verde de Entre Ríos tiene sus raíces en una histórica línea de ferrocarril que conectaba las localidades gaditanas de El Puerto de Santa María y Sanlúcar de Barrameda, situadas en las desembocaduras de los ríos Guadalete y Guadalquivir, respectivamente. Esta ruta, que transita “entre ríos”, toma su nombre del antiguo trazado ferroviario conocido como el Tren de la Costa o Tren de Rota.



Corrales de rota



Originalmente, el trazado ferroviario conectaba Jerez de la Frontera con Sanlúcar de Barrameda, y fue uno de los primeros en España, ya que la concesión de permiso para su construcción se remonta al año 1830. Aunque llegó también a utilizarse para el transporte de personas, su principal propósito era el traslado del preciado vino de Jerez hacia los puertos de exportación, especialmente aquellos con destino a Inglaterra, uno de sus mercados más importantes.

Hoy en día, este histórico recorrido se ha transformado en un cautivador sendero litoral que combina dos itinerarios: el Tren de la Costa y la Vía Verde de Rota. A lo largo de más de 16 km de costa gaditana, la ruta serpentea entre paisajes agrícolas y pinares, ofreciendo vistas al Atlántico. El recorrido comienza en Rota, atraviesa la turística Costa Ballena y finaliza en el límite de Sanlúcar de Barrameda, brindando una experiencia única de naturaleza, historia y panorámicas impresionantes.

El recorrido de este Camino Natural comienza en las afueras de Rota, en la Avenida de la Libertad, donde conecta con la ruta hacia el parque El Mayeto. El sendero, adecuadamente acondicionado para el uso senderista y cicloturista, sigue un camino de gravilla delimitado por pivotes en cada cruce, lo que evita el paso de vehículos. A lo largo del trayecto, se atraviesan campos agrícolas de cultivo de algodón (*Gossypium hirsutum*) y huertas familiares, rodeadas de vegetación mediterránea como retamas (*Retama sphaerocarpa*) y acacias (*Acacia* spp.). En la zona, es común avistar gorriiones (*Passer domesticus*) y cogujadas (*Galerida cristata*), y es fácil encontrar huellas de conejos (*Oryctolagus cuniculus*) que habitan en la región.



Ciclistas en el Camino Natural

## 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.





Área de descanso bajo una pasarela peatonal

A lo largo de la ruta, el recorrido cruza tres pasarelas que pasan sobre las carreteras A-491, A-2077 y un arroyo. Casi al final del trayecto, se pasa junto a un silo abandonado que alberga una colonia de tórtolas turcas (*Streptopelia decaocto*). Desde este punto, se pueden ver los campos de golf de la Urbanización Costa Ballena, un atractivo complejo turístico de gran envergadura. La ruta culmina en el cruce con un camino rural en el kilómetro 4,05 de la A-491, donde se puede continuar hacia Sanlúcar.

Este sendero, ofrece una rica combinación de paisajes costeros, agricultura local, historia ferroviaria y biodiversidad, lo que lo convierte en una excelente opción para los amantes de la naturaleza y el turismo rural.

En el segundo tramo del Camino Natural Vía Verde de Entre Ríos, ofrece una inmersión en el paisaje agrícola y natural de la región. El camino atraviesa extensos campos de invernaderos de hortalizas y flores, fundamentales para la economía local, y serpentea entre pinares costeros, que juegan un papel crucial en la estabilización de las dunas y en la conservación de los recursos hídricos en la zona.

El tramo comienza cerca del kilómetro 4 de la A-491, frente a la urbanización Costa Ballena, donde se conecta con el tramo anterior del Camino Natural. A medida que avanza, se despliega un paisaje de cultivos de regadío, pequeños viñedos y campos abiertos donde se pueden observar aves como la colorida abubilla (*Upupa epops*), el jilguero (*Carduelis carduelis*), la tarabilla común (*Saxicola torquatus*) o el cernícalo vulgar (*Falco tinnunculus*). Al cruzar la carretera que lleva a la Venta del Montalbán,

el entorno se llena de chumberas (*Opuntia maxima*) y cañaverales (*Arundo donax*), señales de la proximidad del Arroyo de los Majadales. El sendero continúa entre cultivos y matorrales, donde destacan especies como los palmitos (*Chamaerops humilis*) y las chumberas que le dan un aire mediterráneo.

La sombra de los árboles acompaña al caminante hasta llegar al vivero municipal y la escuela-taller El Pinar. Más adelante, el pinar de Peritanda ofrece un entorno espectacular con un bosque de pino piñonero (*Pinus pinea*), acebuches (*Olea europaea* var. *sylvestris*), coscojas (*Quercus coccifera*), mirtos (*Myrtus communis*), palmitos, lentiscos (*Pistacia lentiscus*), romeros (*Rosmarinus officinalis*), cantuesos (*Lavandula stoechas*) y retamas blancas (*Retama monosperma*).

Esta área alberga una variada fauna, siendo sencillo cruzarse con conejos y lirones caretos (*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*). También es un lugar idóneo para reptiles 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.

Un desvío del camino invita a descubrir el pintoresco paraje de la ermita de la Virgen de Regla, especialmente popular durante la Romería del Pinar, que se celebra el primer domingo de junio.

A medida que se avanza, el camino se adentra en zonas de invernaderos y cultivos intensivos, hasta cruzar la Colada de Puerto Romero, donde se encuentra la histórica vía férrea que, en su día, transportaba el vino de Jerez a los puertos de explotación.



Santuario de Regla en Chipiona

Finalmente, el sendero entra en Chipiona, cruzando el casco urbano hasta llegar a la vieja estación de tren, uno de los últimos vestigios de la línea férrea. Los últimos tramos llevan al viajero entre invernaderos y huertas, pasando junto a viviendas y terrenos agrícolas. En este punto, el itinerario se acerca al final del Camino Natural en el kilómetro 18, en el cruce con el camino de la Reyerta.

## 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.



Antigua estación de Chipiona, hoy en propiedad privada

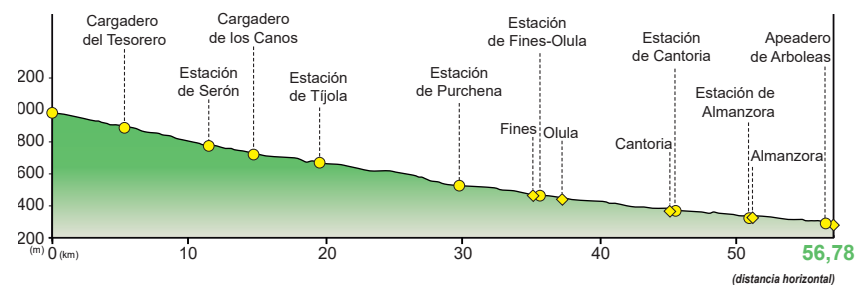
## CAMINO NATURAL VÍA VERDE GUADIX-ALAMENDRICOS

### MIDE

Severidad del medio natural	1	⚠️	Desnivel subida	60 m	⬆️
Orientación en el itinerario	1	📍	Desnivel bajada	740 m	⬆️
Dificultad en el desplazamiento	1	🚶	Longitud ruta (distancia real)	56,81 km	📏
Cantidad de esfuerzo necesario	5	🏃	Horario	11 h 55 min	🕒

◆ población ● punto de interés

### Estación de El Hijate ➔ Arboleas



## UN VIAJE POR LA HISTORIA, EL PAISAJE Y LA TRADICIÓN MINERA DEL VALLE DEL ALMANZORA

El Camino Natural Vía Verde Guadix-Almendricos permite recorrer la historia minera del norte de Almería, siguiendo el trazado del antiguo Ferrocarril del Almanzora. A finales del siglo XIX, este tren transportaba toneladas de mineral de hierro desde las minas del interior del Valle hasta el Muelle del Hornillo en Águilas (Murcia) para su exportación. Hoy día, cicloturistas y senderistas pueden disfrutar de este recorrido histórico, que serpentea a través del paisaje esculpido por las ramblas que se abren al río Almanzora.



Cicloturista en el Camino Natural



El trayecto, permite al viajero sumergirse en la naturaleza y las tradiciones del valle, flanqueado por las sierras de Baza, los Filabres y las Estancias. Los pueblos que marcan la ruta, muchos de ellos situados en laderas y colinas, están llenos de historia, desde la época de la Reconquista hasta la Rebelión de las Alpujarras. La cultura local se muestra en sus conservados edificios, gastronomía y festividades, que enriquecen la experiencia cultural del recorrido.

El recorrido arranca cerca de la antigua estación de Hijate, en el límite provincial entre Almería y Granada, y sigue el trazado ferroviario original, pasando por lugares que evidencian la historia minera del ferrocarril como el cargadero del Tesorero: una construcción de piedra donde finalizaban los cables que traían las vagonetas cargadas de mineral de las minas del Terorero, en el término municipal de Baza, para ser cargado en los trenes con destino a la localidad murciana de Águilas.

Se van sucediendo diferentes pedanías pertenecientes a Serón, y el camino comienza a ir en paralelo al río Almanzora. Se llega entonces a su estación, que también disponía de cargadero. Hoy, la estación de Serón está rehabilitada y en uso, con centros culturales, bares y restaurantes, además de áreas recreativas y el Centro de Interpretación Valle del Almanzora.

A medida que avanza el recorrido, el Camino Natural atraviesa más infraestructuras ligadas al ferrocarril, como el cargadero de los Canos, y pasa por localidades como Tijola, donde una antigua locomotora RENFE 11339 da la bienvenida al viajero, y cuya estación está también rehabilitada como zona de servicios.

Se van cruzando diferentes ramblas por medio de puentes y se pasa por un túnel que deja ver, a la salida, la localidad de Purchena. No se tarda en llegar a su estación, también reutilizada como restaurante.



Rambla de los Llanos



Pico de la Tetica en la sierra de los Filabres

## 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.

Ya en las cercanías de Olula del río, la majestuosa escultura de “La mujer del Almanzora”, a la entrada del Museo Casa Ibáñez, destaca al otro lado de la carretera. Comienza un descenso, con paseo peatonal a la izquierda del trazado que avanza ya por Olula del Río. Después de pasar por una pasarela, se alcanza la estación de Fines - Olula.

El siguiente tramo del camino transita por la conocida como comarca del Mármol, famosa por sus esculturas y la Escuela de Mármol de Fines. Partiendo de la antigua estación de Fines-Olula, después de cruzar una rambla mediante un viaducto, el camino se interna en un entorno plenamente urbano por las avenidas del ferrocarril de Fines.

Se deja atrás la zona urbana y se entra en un territorio en que se van sucediendo ramblas que desembocan en el Almanzora, todas ellas superadas mediante su correspondiente viaducto, y se alcanza Cantoria, donde destaca la iglesia de Nuestra Señora del Carmen y cuya antigua estación se ha rehabilitado como Jefatura Local de Policía.

El trazado continúa atravesando la localidad de Almanzora, donde se puede descansar en un área equipada con sombra y mobiliario, antes de pasar por el túnel de Cantoria y el viaducto sobre la Rambla de la Jata. La ruta sigue avanzando por el paisaje agrícola, con cultivos de cítricos y varios viaductos, hasta llegar al apeadero de Arboleas, donde finaliza este tramo.

Actualmente, se están llevando a cabo trabajos para acondicionar el último tramo del Camino Natural Vía Verde Guadix-Almendricos, que conectará Arboleas con el final del recorrido en Almendricos, ya en la Región de Murcia.

## 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 Bacaes en la sierra de los Filabres, que transportado en vagones 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.



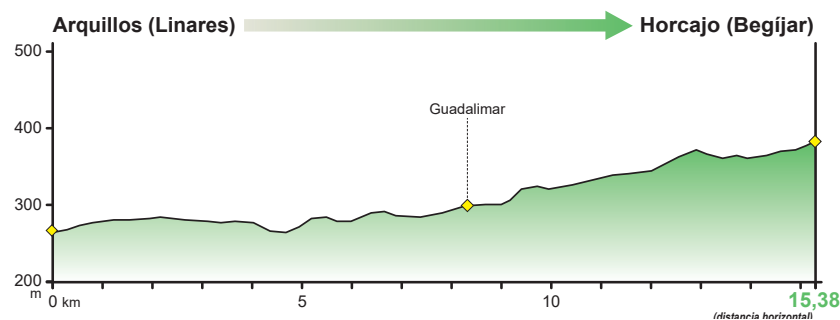
Cargadero de Serón

## CAMINO NATURAL VÍA VERDE 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 (distancia real)	15,42 km
Cantidad de esfuerzo necesario	2	Horario	4 h

◆ población ● punto de interés



## DE LA VEGA DEL GUADALQUIVIR A LOS CAMPOS CAMPOS DE BEJÍJAR

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 (Begijar) 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 (principalmentealmazaras) 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 Ibrós 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 Interés Comunitario, 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.

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*).

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.



Restos de antiguos castillos en los cerros



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, Bégijar, Baeza, Ibros, Bélmez, Bedmar, Hornos, Pontones y otros pueblos vecinos.

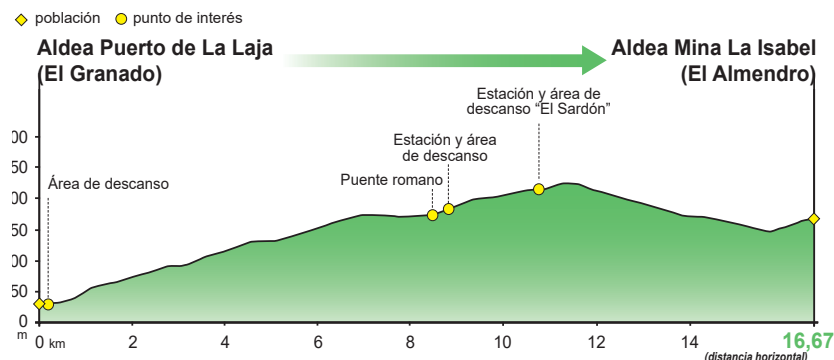


Vistas aguas abajo desde un puente sobre el río con Linares al fondo

## 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 (distancia real)	16,68 km	📏
Cantidad de esfuerzo necesario	3	👤	Horario	3 h 35 min	🕒



## 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



Puente sobre el Charco del Lobo

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 buitres 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 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 guarda-frenos 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 coccifera*), 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.

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.



Vista del río Guadiana





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.

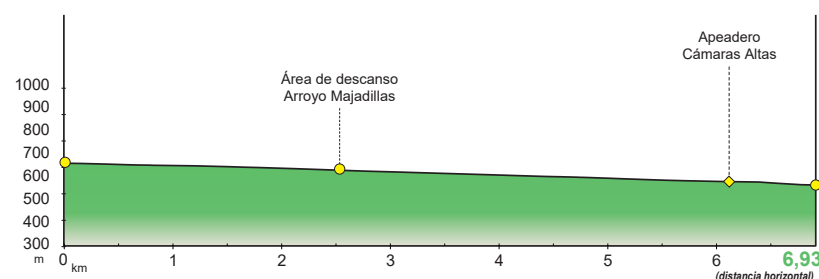
# CAMINO NATURAL VÍA VERDE DEL GUADIATO

## MIDE

Severidad del medio natural	1	⚠️	Desnivel subida	120 m	⬆️
Orientación en el itinerario	1	📍	Desnivel bajada	100 m	⬆️
Dificultad en el desplazamiento	1	👉	Longitud ruta (distancia real)	6,94 km	📏
Cantidad de esfuerzo necesario	1	👤	Horario	1 h 20 min	🕒

◆ población ● punto de interés

Límite municipal Belmez-Villanueva del Duque → Cruce con carretera A-3175



## DE LOS PEDROCHES AL VALLE DEL GUADIATO UTILIZANDO EL TRAZADO DEL ANTIGUO FERROCARRIL MINERO

Partiendo del límite municipal entre Belmez y Villanueva del Duque, que marca también el límite entre las comarcas cordobesas de Los Pedroches y Valle del Guadiato, este cómodo itinerario, que utiliza el trazado del ferrocarril minero Peñarroya-Puertollano, discurre por un terreno ondulado entre pinares, dehesas de encinas y olivares.



El camino se interna por algunas trincheras excavadas para el paso del tren



Inicio del camino, en el límite municipal entre Belmez y Villanueva del Duque

El Camino Natural arranca cerca del límite entre los términos municipales de Belmez y Villanueva del Duque, junto a un panel informativo. En este mismo punto concluye otro itinerario que también hace uso de la misma plataforma ferroviaria desmantelada: la Vía Verde de La Minería, que conecta este punto con las instalaciones de la antigua mina de El Soldado. Los primeros kilómetros del recorrido se hacen en compañía de los pinos piñoneros (*Pinus pinea*) y resineros (*P. pinaster*) de un pinar de repoblación mixto, con la aparición puntual de ejemplares de encina (*Quercus ilex*) y matorral mediterráneo en las laderas con más pendiente.

Apenas 300 m desde el inicio de la ruta aparece una edificación a mano izquierda, una de las muchas infraestructuras auxiliares, en diferente estado de ruina, de cuando el ferrocarril estaba en funcionamiento. Estas se utilizaban como almacenes o viviendas para los peones encargados del mantenimiento de la vía. Junto al viajero, en el lado izquierdo del camino, se encuentra el arroyo de la Majadilla, una de las constantes que lo acompañará a lo largo del itinerario hasta prácticamente el final.

Después de avanzar aproximadamente 1,5 km, el trayecto comienza a rodear el valle de uno de los tributarios del arroyo de la Majadilla. Tanto es así que, desde este punto, se puede ver perfectamente el recorrido del Camino Natural al otro lado del valle. Llegados a este punto, se produce un momentáneo cambio de paisaje al pasar sobre el arroyo, en el que unos eucaliptos de gran altura sustituyen a los pinos durante unos fugaces 100 m.

Al cabo de medio kilómetro se llega hasta un área de descanso que se ha habilitado en una explanada a la derecha del camino y donde bien se puede tomar un respiro para recobrar fuerzas y contemplar el hermoso paisaje. De esta manera, al retomar el sendero y recorrerlo durante otros 500 m, el viajero alcanzará otra de las características singulares de este itinerario: una trinchera, elemento estrechamente relacionado con el pasado ferroviario de la zona. Esta infraestructura corta el terreno y, junto a otra compañera aún más alta que se encuentra 600 m más adelante, hará las delicias del aficionado a la geología, ya que se pueden observar perfectamente las calizas tableadas que conforman estos montes.

## LOS FERROCARRILES EN LAS CUENCAS MINERAS DE PEÑARROYA Y BELMEZ

Se da la particular circunstancia de que en la cuenca carbonífera de Peñarroya y Belmez coexistieron vías de ferrocarril de diferente ancho de vía, explotadas por diferentes compañías.

Durante el siglo XIX, la compañía Sociedad Hullera y Metalúrgica de Belmez (CHMB) era la encargada de las minas de carbón en la cuenca. Esta compañía estuvo íntimamente ligada a la Compañía de los Caminos de Hierro de Ciudad Real a Badajoz (CRB) a la cual suministraba carbón con el que alimentar a su parque de locomotoras. Esta relación hizo que incluso se construyera un ramal, con el ancho ibérico con que operaba CRB, que unía Almonchón con las minas de Belmez. Esta relación concluyó cuando CRB fue absorbida por la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA).

Ante esta situación, la CHMB unió fuerzas con la casa Casa Rothschild para formar la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya (SMMP), con la idea de que CHMB continuara con la explotación del carbón mientras que SMMP se dedicaría a la extracción de plomo. La CHMB terminó siendo absorbida a finales del siglo XIX por SMMP, que comenzó a hacerse con el control de otras minas de la zona, así como en las vecinas provincias de Ciudad Real (Puertollano, San Quintín) y Badajoz (Azuaga, Fuente del Arco). Tal fue la importancia de esta compañía durante el siglo XX, que llegó a contar con una red ferroviaria propia, de vía estrecha, para comunicar las explotaciones mineras de Badajoz, Córdoba y Ciudad Real.

Tras el abandono de la actividad minera, a finales del siglo XX, tanto las instalaciones de las minas como los ferrocarriles terminaron abandonándose. En la actualidad parte de estas redes ferroviarias están siendo rehabilitada para su uso recreativo en forma de Vías Verdes y Caminos Naturales.



Vestigios de la actividad minera de la mina El Soldado



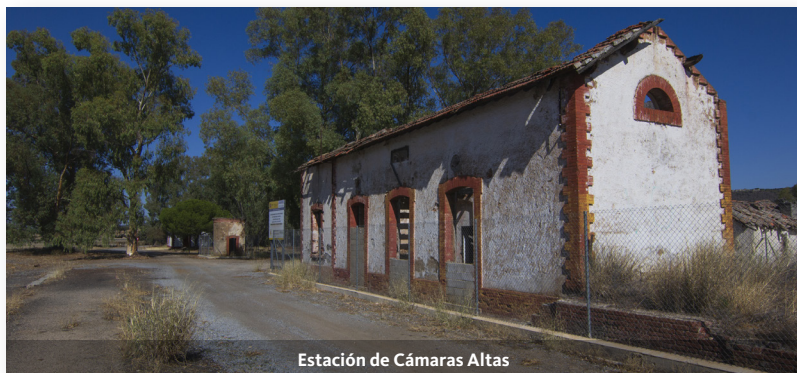
El camino continúa trasladándonos a la época en que el tren aún funcionaba, pasando junto a otra construcción aneja al antiguo ferrocarril, antesala de un pinar y una dehesa de encinas con poca densidad arbórea. En esta parte del recorrido se hace patente la desaparición de los pinares, lo que provoca un notable aumento del matorral mediterráneo acompañante, con la presencia cada vez más frecuente de jaras (*Cistus spp.*), aulagas (*Genista scorpius*), retamas y labiadas.

Tras una nueva curva, no tan acusada como la descrita anteriormente, a la dehesa se une también alguna plantación arbórea en la que sobresalen los olivares y los frutales y, en el cortejo florístico, a los lados del camino aparecen lentiscos (*Pistacia lentiscus*) y otros árboles probablemente consecuencia de algún huerto cercano como son las higueras (*Ficus carica*) o perales (*Pyrus sp.*).

De esta forma se alcanza la antigua estación de Cámaras Altas, con la aparición, otra vez, de algunos eucaliptos. De esta antigua infraestructura se conserva el almacén, el edificio principal de la estación y algunas edificaciones auxiliares como una caseta o un depósito de agua. Todo ello en estado de ruina a excepción del almacén, que está en manos privadas. En este punto, entre la estación y el almacén, se ha habilitado un área de descanso en la que también se puede reposar.

A partir de aquí, el usuario del camino debe prestar atención, ya que lo que queda de la ruta discurre por un sendero de uso compartido con vehículos motorizados. Después de pasar el cruce que da acceso a Cámaras Altas desde la carretera, se continúa durante 400 m hasta llegar a una pasarela de madera que cruza el arroyo de la Majadilla. Una vez superado este arroyo, se pasa por delante de la puerta de acceso a un amplio campo de pastos para recorrer, en línea recta, los 300 m que quedan hasta llegar al final de este itinerario, situado en el cruce con la carretera CO-440. La población de Belmez, que ofrece todo tipo de servicios, queda a unos 7 km por esta carretera.

El Camino Natural Vía Verde del Guadiato, junto a las vecinas Vías Verdes de La Minería, del Guadiato, de La Maquinilla, de Peñarroya-Pueblonuevo y de Fuente Obajuna, forma parte de una serie de itinerarios que utilizan los trazados de antiguos ferrocarriles mineros a cuyo conjunto se ha denominado Vía Verde del Guadiato y los Pedroches, por discurrir por estas dos comarcas cordobesas.



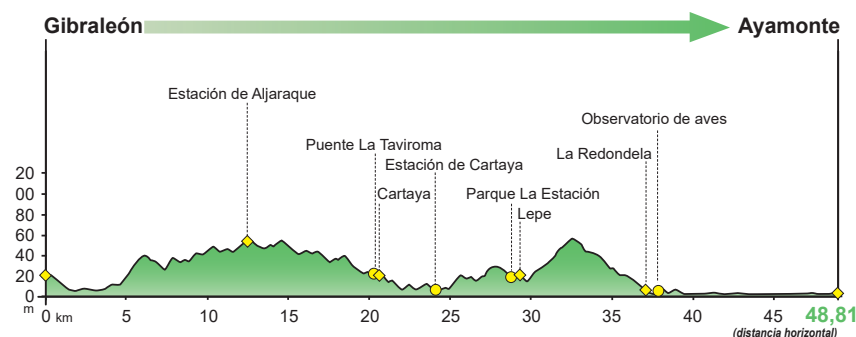
Estación de Cámaras Altas

## 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 (distancia real)	48,82 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).



Puente sobre el río Odiel

La salida de este Camino Natural se realiza desde la estación de Gibrleón, 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 señalado 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 eucalipto 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



Parque de La Estación en la localidad de Lepe

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 un 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"

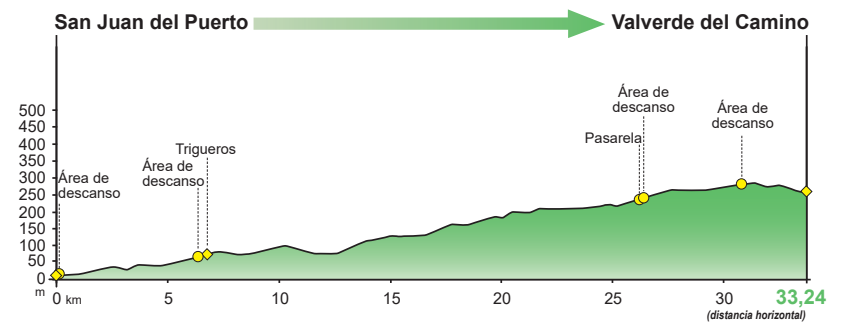


# CAMINO NATURAL VÍA VERDE DE LUCAINENA DE LAS TORRES A AGUA AMARGA

## MIDE

Severidad del medio natural		Desnivel subida	330 m 
Orientación en el itinerario		Desnivel bajada	85 m 
Dificultad en el desplazamiento		Longitud ruta (distancia real)	33,25 km 
Cantidad de esfuerzo necesario		Horario	8 h 

 población   
  punto de interés



## TONELADAS DE MINERAL REALIZARON ESTE SINGULAR VIAJE EN TREN, EMULADO AHORA POR SENDERISTAS Y CICLOTURISTAS

Desde los hornos de calcinación de mineral de hierro en Lucainena de las Torres partieron en tren toneladas de este material rumbo a la costa en Agua Amarga, donde continuarían su viaje por barco hasta los Altos Hornos de Vizcaya (Bilbao). Ahora se puede recrear ese viaje ferroviario disfrutando de los paisajes que brinda la Sierra Alhamilla, acompañados en gran parte del recorrido por la rambla de Lucainena y los cultivos de hortalizas en invernadero en las cercanías de la Venta del Pobre.







Antigua estación de tren Lucaína de las Torres

El Camino Natural de Lucaína de las Torres a Agua Amarga comienza en la localidad de Lucaína de las Torres y actualmente llega hasta la denominada Venta del Pobre, perteneciente al municipio de Níjar, completando un total de algo más de 15 kilómetros. Este trazado se encuentra claramente dividido en tres partes de aproximadamente 5 kilómetros cada una que corresponden en primer lugar al tramo de Vía Verde entre Lucaína de las Torres y El Saltador, en segundo lugar al tramo asfaltado entre El Saltador y el Puente del Molinillo y por último el tramo de Camino Natural entre el puente del Molinillo y la Venta del Pobre.

El itinerario comienza en la bella localidad de Lucaína de las Torres, concretamente en el cruce del antiguo trazado ferroviario con la carretera AL-3107. Nada más iniciar la marcha el viajero encuentra la antigua estación de Lucaína de las Torres que, reconvertida hoy día en punto de información turística, aún conserva la esencia ferroviaria del lugar.

El viajero poco a poco se aleja del núcleo urbano de Lucaína de las Torres con su iglesia de Nuestra Señora de Monte-Sión erigiéndose dominadora sobre todo el conjunto y dejando a la derecha del trazado la antigua torre vigía El Molinillo, único vestigio en pie de su antiguo topónimo "Lucaína de las Siete Torres". Tras varios cruces de caminos se alcanza el mirador de "El Algarrobo" que cuenta con dotación suficiente para proporcionar un sitio donde descansar y disfrutar de las panorámicas de la sierra de Cabrera-Bédar catalogada como Zona Especial de Conservación (ZEC) por sus valores ambientales.

Tras superar el segundo kilómetro de recorrido se alcanza el área de descanso "La Cerradilla" que dispone de sombra, mobiliario e incluso fuente para recuperar fuerzas. El paisaje circundante ofrece un increíble remanso de paz al viajero que avanza siempre en ligero descenso y en paralelo a la rambla de Lucaína donde pequeños cortijos adornan el entorno con su característico color blanco.

## EL FERROCARRIL MINERO

Este ferrocarril fue propiedad de la Compañía Minera de Sierra Alhambilla, construido entre los años 1894 y 1896. Contaba con una longitud total de 36,2 km y transportaba toneladas de mineral de hierro desde Lucaína de las Torres hasta Agua Amarga. Disponía de 5 estaciones (Lucaína de las Torres, Peralejos, Camarillas, La Palmerosa y Agua Amarga), 2 puentes metálicos sobre la rambla de Lucaína (puente de la Rafaela y puente del Molinillo) y un túnel sin revestimiento de 85 m de longitud.

Desde su puesta en marcha transportaba 250 t de mineral por locomotora, presentando un gran rendimiento, situación que se vio truncada por la crisis siderúrgica europea acontecida tras la Primera Guerra Mundial, suspendiéndose la actividad en septiembre de 1931. Durante la Guerra Civil Española fue explotada por los propios obreros con escasa rentabilidad. Tras la contienda, devuelta a sus propietarios y reparados los daños ocasionados por el conflicto bélico, se puso de nuevo en funcionamiento no recuperando los resultados iniciales y cesando definitivamente la actividad en 1942.

Sin excesivo esfuerzo se alcanza el punto kilométrico 5 para poco después pasar por la pasarela o puente de la Rambla Honda, dejando a la izquierda del trazado el antiguo Cortijo de las Tejas que se puede contemplar a la perfección desde el mirador de "El Saltador" localizado en el propio trazado, poniendo poco después el punto final a este primer tramo de Vía Verde.

Tras el panel interpretativo del Camino Natural comienza el tramo asfaltado que en el pasado vio circular los trenes cargados de mineral. Pocos metros después de superar el punto kilométrico 6, y debido al estado de ruina del antiguo puente de la Rafaela, el trazado se ve obligado a descender hasta la rambla de Lucaína para volver a ascender en un corto y pronunciado repecho, retomando de nuevo el antiguo trazado ferroviario a la altura del pequeño núcleo de población de Los Ramos.



Antiguos hornos de calcinación de mineral



Superada esta pequeña dificultad, el Camino Natural retoma el habitual descenso, sucediéndose los kilómetros para alcanzar, después del punto kilométrico 9, el único túnel con que contaba este ferrocarril, una infraestructura excavada en la piedra sin revestimiento y que, a pesar de no disponer de iluminación artificial, no presenta ninguna dificultad para atravesarla debido a su escasa longitud (85 m).

Pocos metros después de superar el punto kilométrico 10 finaliza el tramo asfaltado, dando comienzo a los últimos kilómetros de Camino Natural. Este último tramo comienza en el puente del Molinillo, acondicionado para el paso de senderistas y cicloturistas. Tras cruzar el puente se observa desde el trazado la rambla de Lucainena, fiel compañera de viaje en gran parte de este itinerario.

El paisaje serrano poco a poco va suavizando su orografía dando paso a terrenos de cultivos de hortalizas en invernaderos que salpican el paisaje. Superado el punto kilométrico 13 se puede observar, a la izquierda del camino, el Cortijo Polopillos al mismo tiempo que van aumentando los cultivos en invernadero.

Un kilómetro después un pequeño repecho rompe la dinámica descendente del camino, no entrañando dificultad alguna el superarlo. Se afronta el tramo final tras dos cruces de carretera de pequeña entidad, llegando al panel interpretativo del Camino Natural, para finalizar, poco después, en la Venta del Pobre, junto al enlace 494 de la autovía del Mediterráneo (A-7). En este lugar se ubicaba la antigua estación ferroviaria de Camarillas, desmantelada en la actualidad, y actualmente, junto con algunas viviendas, el viajero dispone de una zona de servicios (comidas, hospedería, gasolinera y aparcamiento).



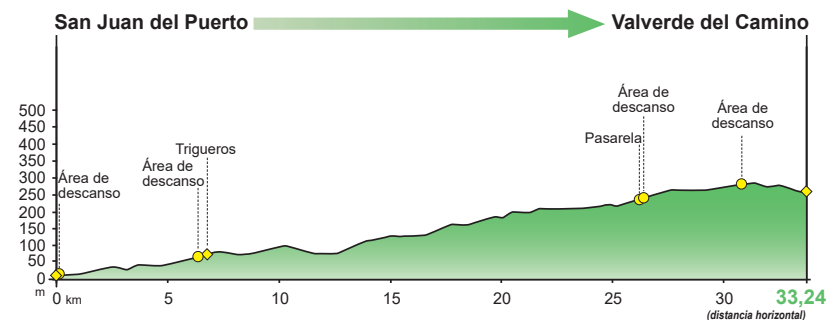
Panorámica de Lucainena de las Torres

## CAMINO NATURAL VÍA VERDE DE LOS MOLINOS DE 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 (distancia real)	33,25 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 oliveros donde también abundan los cultivos de algodón y girasol, por



El camino a su paso por 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 construir 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

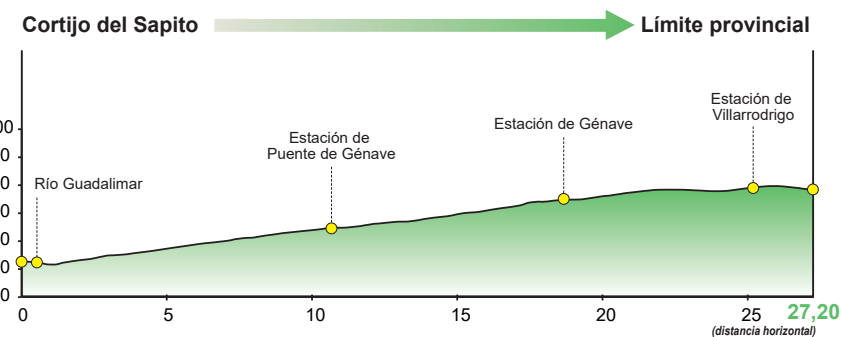
El Camino Natural de Los Molinos del Agua recibe su nombre de una ruta cercana que se encuentra en el municipio de Beas, paralela al camino y que transcurre a lo largo del Arroyo de Los Molinos. Este recorrido, que se inicia en una zona recreativa, tiene una longitud de 1,5 km y sólo puede realizarse 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 VÍA VERDE 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 (distancia real)	27,21 km	📏
Cantidad de esfuerzo necesario	4	👤	Horario	7 h 30 min	🕒

◆ población ● punto de interés



## 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 Villarrodrigo así como el Parque Natural de las Sierras de Cazorla, Segura y las Villas, el mayor espacio protegido de España.



Viaducto sobre el río Guadalimar





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.

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.

## 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.

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.



El Camino se adentra en una masa de pinar



El Camino discurre por la antigua plataforma del ferrocarril

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 adhesionado, 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 Villarrodrigo. 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 Villarrodrigo (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 Vía Verde 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, que permite continuar recorriendo el trazado del antiguo ferrocarril.

## 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.



Uno de los túneles que atraviesa el itinerario



## 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 Girons (Francia). De hecho, el tramo entre Lérida y Puebla de Segur fue el único en entrar en servicio de todo el proyecto.



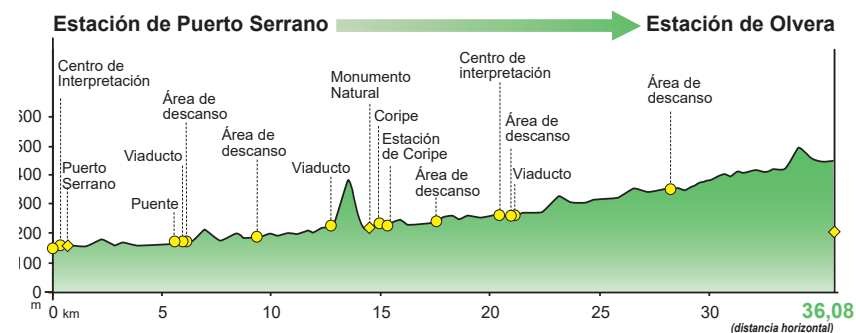
Antigua estación de Villarrodrigo

## 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 (distancia real)	36,40 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 Almagren. 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

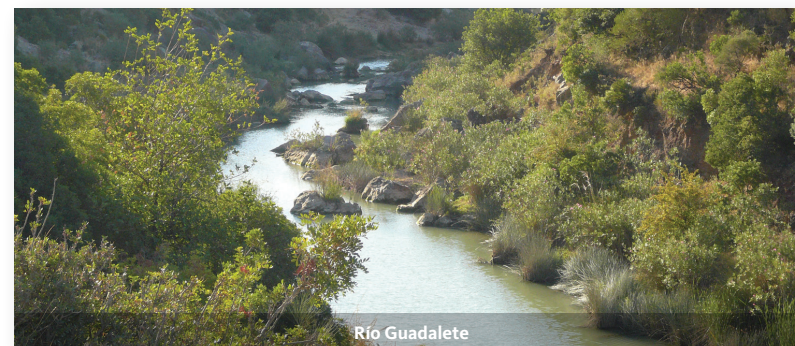
El recorrido continua hasta llegar a la Colada de Morón y discurre por una zona de matorral mediterráneo, donde destacan grandes acebuches (*Olea europaea var. sylvestris*), lentiscos (*Pistacia lentiscus*) y algarrobos (*Ceratonia siliqua*).

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 (*Hieraetus 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