

# Vía Verde de La Jara

## Castilla-La Mancha

Pepe Ynat y Fernando Giraldo  
Geógrafos y montañeros

*—Me parece que me he equivocado. Me he traído las mallas largas y creo que voy a pasar bastante calor.*

**ESTAMOS** en un día gris de comienzos del otoño y Carlos Bravo se apresta a recorrer por segunda vez en lo que va de año la Vía Verde de La Jara. En esta ocasión le acompañan otros dos ciclistas que nunca han realizado este recorrido aunque, al igual que Carlos, llevan años sobre sus bicicletas de montaña.



Su plan es recorrer esta vía verde que comienza en la estación de Calera y Chozas, donde han dejado su furgoneta, para recorrer los 52 kilómetros que hay hasta llegar a la de Santa Quiteria. Allí darán media vuelta y regresarán para volver a montar en la furgoneta y regresar a casa.

—*Os recomiendo cargar con lo mínimo, casi nada de comida, pues os tengo una sorpresa, pero sí agua. ¡Ah, y una linterna frontal por lo menos! Uno de los túneles es bastante largo y, aunque se vea la salida, agobia un poco recorrerlo sin ver el suelo.*

Un silbido y de inmediato pasa por su lado, como una exhalación, un tren de pasajeros de la línea de Extremadura. En esta estación no paran los trenes, salvo que con cierta anticipación así se solicite. Por eso Carlos y sus amigos han venido en su furgoneta.

Después de un rato de preparativos se ponen en marcha siguiendo un ancho camino que, durante unos metros, discurre en paralelo a las vías del ferrocarril para, muy pronto, cruzar la carretera de Talavera de la Reina, pasar bajo un puente y seguir a lo largo de una acequia que resulta ser el canal Bajo del Alberche.

Van a recorrer un tramo del trazado realizado para la construcción de una línea férrea entre Talavera de la Reina, en Toledo, y Villanueva de la Serena, en Badajoz. Esta línea se planificó a comienzos del siglo xx, al calor de las ideas regeneracionistas. En 1926 la dictadura de Primo de Rivera le dio el respaldarazo definitivo. El proyecto inicial se planteó con varios objetivos, como fueron los de dar salida a las producciones de fosforita de Logrosán, en Cáceres, enlazar Madrid con Guadalupe para facilitar el camino a los numerosos peregrinos que allí acuden para orar ante su Virgen y también para articular una

mallera ferroviaria que uniera las principales líneas radiales, en este caso enlazando el valle del Tajo con el del Guadiana. Estas obras dieron ocupación a numerosos campesinos que durante un tiempo contaron con otros ingresos, en unos años marcados por una terrible precariedad laboral. La crisis económica, las políticas de la II República, con otras prioridades sociales, y la Guerra Civil frenaron las obras que se retomaron en los años 50. En este periodo se tienden los raíles entre Logrosán y Villanueva de la Serena, en Badajoz, pero a partir de los años 60 el proyecto perdió bríos y razones, por lo que la obra quedó abandonada.

La vegetación, las inclemencias del tiempo y algún desaprensivo que se apropió de tramos e instalaciones a modo de establo, acabaron por apuntillar la obra hasta que en los años 90 el Programa Caminos Naturales lo incluye entre sus prioridades. Se plantea la recuperación de los tramos inicial y final de todo el trayecto de forma que se acondicionan los recorridos de Villanueva de la Serena a Logrosán (Vía Verde del Guadiana y las Villuercas) y de Calera y Chozas a Santa Quiteria (Vía Verde de La Jara). Para enlazar ambos itinerarios y dentro del Programa Caminos Naturales, se ha proyectado un precioso recorrido denominado Camino Natural de las Villuercas que a lo largo de 6 etapas enlaza esta estación de Santa Quiteria con Logrosán, pasando por Guadalupe.

—*Ya me había olvidado de que pasábamos por un par de fuentes, por eso os dije que cargarais agua, pero, bueno, solo han sido tres o cuatro kilómetros.*

En efecto, a los pocos kilómetros del inicio hay un par de fuentes, a la derecha de la ruta, y otras tantas en un par de estaciones del recorrido, pero ocasionalmente pueden estar secas y entonces el problema sería serio.



La parada en la fuente es el momento que Carlos aprovecha para anunciarles los próximos cambios en el paisaje:

—*No sé si la velocidad con la que habéis arrancado os ha permitido ver que pasábamos a lo largo de campos de cultivo, por tierras bastante llanas, pero, después de pasar por la estación de Silos y de dejar a la izquierda un gran huerto solar, esto va a cambiar. Y mucho.*

En efecto, les está anticipando que en el kilómetro 10 van a entrar en una finca (El Arco) atravesada por la vía verde. Se trata de una densa mancha forestal de monte mediterráneo bien conservado que finaliza al cruzar el embalse de Azután por un espectacular viaducto sobre el río Tajo. Tanto la finca como el área del embalse son reservas naturales por la riqueza de su fauna. Entre las encinas y retamas es muy fácil contemplar la silueta de ciervos, gamos y corzos y, en menor medida, conejos y jabalís. El embalse facilita la presencia de cormoranes, grullas, garzas y cigüeñas y por encima de todos ellos la majestuosa águila real.

Si la velocidad de avance del grupo ya se redujo al atravesar este bello enclave, más aún lo va a ser al llegar al Tajo y sobrevolarlo pasando por el mencionado viaducto de Azután. Carlos se adelanta a sus compañeros para desviarse a la derecha y parar.

—*En alguna parte he leído que lo más interesante de este puente es que en su época marcó un hito al ser construido con hormigón y, además, estar en curva. Venga, poneros para una foto que seguimos. Ya estamos cerca de Aldeanueva de Barbarroya, único pueblo por el que pasamos.*

El calor se empieza a notar y más aquí que la cuesta se acentúa, se pasa entre altas trincheras y el paisaje se hace más árido. Enseguida

aparecen las primeras casas del pueblo pero el grupo prefiere seguir adelante, pasando por su abandonada estación. Pronto salen de la zona de tierras de labor para entrar en un terreno más alomado, poblado por encinares adhesados y retamas. El guía les avisa de un nuevo cambio:

—*Por aquí volveremos a parar. Estamos en una zona granítica y nos encontraremos con alguna formación curiosa de bolos y piedras caballeras, y hay que hacer más fotos.*

Y no solamente esto. Coincidiendo con la mitad del recorrido, las jaras hacen acto de presencia, formando pareja con otro cambio litológico que condiciona la morfología del paisaje. A lo largo de todo el recorrido de la vía las paredes de las trincheras excavadas a base de explosivos y pico y pala se convierten en un mural natural para la observación de las rocas que modelan el paisaje. Desde las formaciones de raña, compuestas por un engrudo de cantos y arcillas, hasta las paredes lisas de pizarra, pasando por las zonas graníticas, la vía verde se convierte en un museo al aire libre de las diferentes etapas geológicas y climáticas que han esculpido esta región de la Península Ibérica.

Nuestros ciclistas aprovechan una de las numerosas paradas para sacar sus linternas, ya que, si hasta ahora los túneles no eran muy largos, por la zona hay uno que sí lo es y algo de luz no viene mal.

Y la vista se les va de un lado al otro del paisaje. Vegetación riparia a lo largo de los cauces de los arroyos pero sobre todo extensos jarales, alguna explotación ganadera y estrechos valles excavados por el río Huso son la diana de sus cámaras de fotos. Mejor conocedor del terreno, Carlos les hará apreciar la presencia de alguna higuera en las trincheras, sauces y fresnos en las zonas con más humedad y, por los alrededores,

...  
en la página anterior  
Viaducto de Azután, sobre el río Tajo



\*\*\*  
Río Tajo desde el Camino Natural de Vía Verde de La Jara

\*\*\*  
Un gamo común (*Dama dama*) entre el encinar adehesado, sorprendido desde el Camino Natural



algunas manchas de encinar y de pinos de repoblación. Hasta que pasado el kilómetro 38 se vuelve a parar:

*—Este de aquí abajo es el río Frío, dice Carlos señalando hacia su izquierda. Y esos restos de edificaciones de allí enfrente son las de un viejo molino harinero hidráulico. Por cierto, la sorpresa de la que os avisé viene a continuación, pero ya os la descubro para que no andemos perdiendo el tiempo. Ya lo haremos en el regreso.*

La sorpresa es que ahí mismo, en la estación de Campillo-Sevilleja, se puede comer en un bar-restaurant instalado en sendos vagones de ferrocarril. El lugar también cuenta con mesas al aire libre y bajo techo, así como con aseos y duchas. Pero todavía no es el momento para detenerse. Su ruta prosigue, como siempre, en dirección sur y en suave pero continuo ascenso.

Tras dejar otro túnel, pronto aparece el embalse de San Vicente, en mitad de un paisaje más desolado. Suelos muy pobres que apenas soportan agricultura, poblados por jaras, cantueso, alguna encina y algún pino lo rodean. La subsistencia la aporta alguna explotación ganadera pero, sobre todo, la actividad cinegética, muy intensa los fines de semana entre octubre y febrero. Conejos, liebres, perdices, venados, zorros y jabalís son las piezas más comunes. Tampoco debemos olvidar el aprovechamiento apícola. Y al fondo, de frente y cerrando el horizonte, la sierra de Altamira, en el límite con Extremadura.

*—Parad justo aquí, pide Carlos al llegar a los restos de la estación de La Cervilla. La atmósfera ha quedado limpia y transparente y os pregunto, ¿cuál es el pico más alto que se ve allí lejos, a la derecha, en la cresta del fondo? Pues se trata del Almanzor, el más elevado del Sistema Central, en la sierra de Gredos y a unos 80 kilómetros en línea recta.*

Siguen fotografiando amplios meandros del río Huso y ruinas de alquerías y molinos hidráulicos. Se encuentran en mitad de la nada, alejados de cualquier carretera y lugar habitado y rodeados por un silencio de plomo solo roto por el silbido del viento que acentúa más aún la sensación de soledad y de belleza imponente, dura, sobrecogedora. Les falta muy poco para llegar al final del recorrido. Más trincheras, algún túnel y alguna rampa hasta alcanzar la estación de Santa Quiteria, a 9 kilómetros del pueblo de Puerto de San Vicente.

Las instalaciones de la abandonada estación se componen de oficinas, muelle de carga y viviendas, pero sobre todo destaca el túnel, el largo túnel siempre inundado que, si las obras se hubieran proseguido, habría abierto las puertas hacia Extremadura. Pero su recorrido finaliza aquí. Se oye a Carlos Bravo exclamar:

*—¡Y ahora viene lo mejor de toda la ruta! Nos vamos a dejar caer durante más de 50 kilómetros sin dar un solo pedaleo, contemplando bien lo que antes solo nuestros cogotes veían. ¡Primera parada en el vagón-bar!*

