



Extremadura por el Camino Natural Vía Verde Vegas del Guadiana

El Camino Natural Vía Verde Vegas del Guadiana se encuentra a caballo entre las provincias de Badajoz y Cáceres, discurre del llano arrozal a la sierra adeshada siguiendo las huellas del ferrocarril de Villanueva de la Serena – Talavera. Un plácido recorrido de casi 58 kilómetros con bonitos paisajes que llevarán al viajero a conocer lugares extremeños llenos de encanto. ¡Empezamos la ruta! ¿Te apuntas?



Fundación de los Ferrocarriles Españoles

FICHA TÉCNICA

Localización: Entre Villanueva de la Serena-Don Benito (Badajoz) y Logrosán (Cáceres) (Extremadura)

Longitud: 57,70 km

Usuarios: 

Municipios: Villanueva de la Serena-Don Benito, Rena, Villar de Rena, Torviscal, Palazuelo (Villar de Rena), Madrigalejo, Campo Lugar, Navalvillar de la Pela, Logrosán

El Camino Natural Vía Verde Vegas del Guadiana arranca en la estación de ferrocarril de Villanueva de la Serena. Desde dicha estación emparejada con las vías del tren se alarga hacia los depósitos de agua. Junto al paso superior de la carretera a –lo que hasta ahora ha sido– Don Benito (ronda de la Hispanidad) el ferrocarril Madrid-Badajoz y el ferrocarril de Villanueva de la Serena-Talavera, cuyas obras nunca concluyeron, se separan. Balizado con el hito del km 1, este punto, que cuenta con área de descanso es el comienzo de la vía verde.

Dejando atrás Villanueva de la Serena-Don Benito, la vía verde realiza un giro a la derecha y se adentra en una roja trinchera ferroviaria. Al salir, una larguísima recta espera y más adelante se cruza el canal del Zújar. En el kilómetro 5 la recta se interrumpe y abandona el rastro original del ferrocarril, gira a la derecha y continúa por una pista de tierra compartiendo con otros vehículos un paisaje invariable.

Sin desviarse en ningún momento, la pista desemboca en un segundo camino transversal: el ramal izquier-



convertida en un acceso de excepción a la localidad.

De vuelta al puente sobre el Ruedas retornan los llanos campos sembrados de arroz; campos que, ahora, la plataforma ferroviaria atraviesa sobre un mediano terraplén con vistas, allá a lo lejos, al muro que retiene al río Pizarroso en el embalse de Sierra Brava.

La pasarela metálica sobre la carretera EX 355 anuncia la llegada a la estación de Madrigalejo (km 29), a partir de la cual la ruta se enfrenta a una nueva larga y llana recta trazada en la Zona de Especial Protección para Aves denominada Llanos de Zorita y Embalse de Sierra Brava.

Al frente, la larga y llana recta se adentra en un terreno suavemente ondulado de adehesado encinar para después enfrascarse en este paisaje jalonado por la estampa del cerro de los Cabos Negros, las amplias copas de las encinas cuajadas de nidos de cigüeñas, el hola y adiós del río Ruedas, y la irrupción del alto terraplén que sustenta al canal de las Dehesas (km 38).

Agreste serranía

En el kilómetro 41,1 encontramos a la ruinoso estación de Zorita-Lavadero, una vez superada, la vía sigue de manera culebreante al cercano curso del río Ruedas hasta el alto terraplén del km 44, donde acontece el desdoblamiento del río: el curso derecho, el propio Ruedas, se dirige al muro de hormigón del homónimo embalse; el curso izquierdo, el arroyo Grande del km. 46,3, nos acompañará hasta el final en Logrosán.

Al llegar al paso superior de caminos se encara ante una nueva larga recta de moderada pendiente a partir del km 47 una visión más aérea y en el km 49, acaba la rectitud del trazado y cambia el paisaje

do conduce al cruce a nivel con la transitada carretera BA-060 (km 6,3). Para evitar cualquier despiste existen carteles indicadores en los desvíos.

Panorama impactante

Al otro lado de la carretera, la pista se torna en el camino asfaltado que sube al collado del Ventorrillo. Aquí se abre un panorama impactante: el amplio curso del río Guadiana se divide en dos lenguas de agua enmarcadas por altos eucaliptos. Así la vía verde baja vertiginosamente en busca del Guadiana, avistándose ya los imponentes viaductos. El descenso y el asfalto concluyen al alcanzar el primer viaducto férreo (km 7), conectando así nuevamente con el trazado ferroviario original.

El paseo concluye en el paso inferior bajo la carretera N 430 (km 8,2) y da lugar a un amplio panorama formado sólo por campos de labor. La vía verde pronto atravesará el homogéneo paisaje de los encharcados arrozales de Palazuelo y Guadalperales, Zona de Especial Protección Para las Aves (ZEPA). En el km 9,6 aparece la ruinoso estación de Rena.

Superada la estación, la vía gana altura y progresivamente se convierte en el terraplén que aborda el puente sobre el río Gargáligas (km 10,4), escenario

compartido por pescadores y aves y donde se ubica una estación de anillamiento científico. En el km 13 se levanta el paso superior de la carretera que lleva a la pedanía de El Torviscal y en el km 17 aparece otro paso superior de carreteras, tras el cual la cortina vegetal de chopos y eucaliptos que puebla el río Ruedas tamiza la silueta de la localidad de Palazuelo.

Por Cáceres

En torno al km 19 la vía pasa a la provincia de Cáceres y se encuentra con la estación de Campo Lugar. De vistoso ladrillo, el fantasmal edificio de viajeros aún conserva cierta prestancia. Llegados a este punto la vía gira y se adentra en dos largas trincheras. Luego, vira a la derecha, se recuesta en la ladera del cerro de la Dehesa y se embarca de nuevo en una infinita recta.

En este tramo encontraremos el despoblado de Cristóbal Colón (km 23,3). Después, la vía se cruza sucesivamente el canal de Orellana, su camino de servidumbre y el puente sobre el río Ruedas (km 25). El agua del canal pasa bajo la vía gracias a un sifón y continúa fluyendo por un canal que se alarga hacia Madrigalejo. Esta localidad, situada a 4 km de la vía verde, ofrece refresco, comida y cama. Junto al canal va su camino de servidumbre, una estrecha, culebreante y llana carretera



a una agreste serranía mediterránea de monte bajo.

Con la estampa de la sierra de Guadalupe en el horizonte la vía cruza el arroyo Grande (km 53) y se aúpa en la ladera de la sierra de San Cristóbal. Con posterioridad, la ruta gira a la derecha y atraviesa entre trincheras un panorama de pequeñas huertas y explotaciones

agropecuarias. Son los primeros indicios de urbanidad antes de encarar la recta final hacia la población de Logrosán adornada por la silueta del campanario.

La vía concluye en la antigua estación de Logrosán (km. 57,7) donde el área de descanso nos invita a reponer fuerzas antes de acometer la rampa que sube hasta el casco urbano. En Logrosán conviene no

perderse la visita a la Mina Costanaza. Este Camino Natural - Vía Verde promovido por la Junta de Extremadura, fue ejecutado en el marco del Programa de Caminos Naturales del Ministerio de Medio Ambiente.

Más información en www.viasverdes.com



25 Años de EuroVelo y la implicación de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles en sus comienzos



Ferrocarriles Españoles junto con el Gobierno de La Rioja y el CEDEX, del Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana (hoy, MOPTMA entonces) y con el apoyo de la Comisión Europea y Caja Rioja.

La presencia del Director General de Transportes de la Comisión Europea significó la señal oficial de salida de EuroVelo en Europa, en un lugar emblemático, Logroño, que quedó incluido en EV1 y EV3, siguiendo el Camino de Santiago francés.

Por aquel entonces, las Vías Verdes apenas llevaban 4 años de andadura en España, pero ya despuntaban. Cabe recordar que en aquella conferencia se presentaron también los primeros estudios de identificación de la ruta EuroVelo1 en España, trabajo realizado por la FFE por encargo de las Comunidades Autónomas de Euskadi, Navarra, La Rioja, Castilla y León, Extremadura y Andalucía. Y que también además quedó inaugurada la Vía Verde del Cidacos, La Rioja.

Hoy, la European Cyclist Federation, coordinadores a nivel europeo de EuroVelo, todos los comités nacionales y las muchas entidades que han hecho posible y siguen haciendo posible la construcción de esta "otra" red de itinerarios de transporte sostenibles y que favorecen el cicloturismo en Europa se enorgullecen de todos los éxitos alcanzados.

Hoy podemos hablar de cerca de 2.000 km de itinerarios señalizados en España como EuroVelo con el desarrollo de parte de la EuroVelo 1, Ruta Atlántica, EuroVelo 3 ruta de los Peregrinos y EuroVelo 8, Ruta del Mediterráneo.

Desde la FFE felicitamos a la iniciativa EuroVelo por todo lo conseguido en estos 25 años y nos alegramos de haber sido parte activa de esta historia y poder seguir siendo parte de este sueño ciclista europeo vivo.

El 21 de noviembre se cumplieron 25 años desde que comenzara este exitoso proyecto europeo cuyo pistoletazo de salida se dio desde la capital riojana de Logroño en una Conferencia de Lanzamiento organizada por la Dirección de Estudios y Programas de la Fundación de los