

JORNADAS DE EXTENSIÓN UNIVERSITARIA: EXPOSICIÓN ITINERANTE DE PANELES GRÁFICOS, CICLO DE CONFERENCIAS DE APOYO Y VISITA CULTURAL A LA VÍA VERDE DE LA SIERRA

El **Ferrocarril Jerez-Almargen**, popularmente conocido como **Ferrocarril de la Sierra**, tiene su origen en dos remotas líneas que se gestaron, la primera de ellas a finales del siglo XIX y la segunda a principios del siglo XX.

La primera línea se remonta concretamente al año 1888, cuando la Diputación de Cádiz propone la construcción de un ferrocarril hasta la olvidada serranía gaditana, el **Ferrocarril Jerez a Setenil y Grazalema**, de 160 Km. de longitud y un costo de 8 millones de pesetas, cuya construcción no pasó del papel. La segunda intentona será a principios del siglo XX cuando en la sede de la Cámara de Comercio de Jerez de la Frontera se creaba la sociedad **Estudios del Ferrocarril de Jerez a Villamartín y Setenil** para la que se suscriben por distintas personalidades de los pueblos interesados 2.125 acciones de 50 pesetas cada una. La idea era, además del transporte de personas por la compleja orografía gaditana, dar salida a los vinos y productos agrícolas de Jerez y de los pueblos de la Sierra de Cádiz y Sevilla. La Sociedad encarga el proyecto del **Ferrocarril a Villamartín y Setenil** al ilustre ingeniero jerezano **Antonio Gallegos Sánchez**, quien proyecta un ferrocarril de 130 Km. de longitud, en vía ancha (1.672 mm.) y un coste de 24 millones de pesetas, pero que al no encontrar financiación para su construcción terminaría también quedando en el olvido.

El Gobierno, presidido por Antonio Maura, pretende reactivar la construcción de ferrocarriles de vía estrecha, más acordes a nuestra orografía y de menor costo, y para ello aprueba la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos, donde se incluye la línea Jerez a Setenil por Villamartín, como **ferrocarril secundario de vía estrecha**. La citada Sociedad presenta la solicitud acompañada de un nuevo proyecto, redactado en Diciembre de 1909 también por **Antonio Gallegos**. Tanto este ferrocarril como otros, incluidos en la extensa lista de la citada Ley, quedarían en el olvido debido al conflicto bélico mundial (1914-1918), las revueltas sociales internas por la guerra marroquí y la debilidad del sistema político. Con este escenario político y bajo el reinado de Alfonso XIII, en Septiembre de 1923 el General **Miguel Primo de Rivera**, jerezano de nacimiento, proclama la dictadura y nombra en Diciembre de 1925 a **Rafael Benjumea y Burín**, Ministro de Fomento. Este hombre ingeniero de profesión, afincado en Málaga pero nacido en Sevilla, era profundo defensor de las obras públicas y sería el impulsor de un ambicioso Plan de Ferrocarriles que tenían como misión vertebrar las comunicaciones ferroviarias del país y en otros casos servir a intereses militares y estratégicos. A raíz de ello proclama el **Plan Preferente de Ferrocarriles de Urgente Construcción** mediante **Real Decreto-Ley de 5 de Marzo de 1926**, publicado en la Gaceta de Madrid Nº 65 al día siguiente. En este Plan aparecen las líneas **Jerez a Villamartín, Olvera a la Sierra** y Totana a La Pinilla (Murcia) de marcado carácter estratégico, pues pretendían conectar más directamente las Bases Navales de Cádiz y Cartagena. Las dos primeras se convertirían a la postre en la línea **Jerez a Almargen**, cuyo proyecto redactaría el joven ingeniero **Gonzalo Torres-Quevedo Polanco**. Las obras se inician de inmediato, sobre todo en el tramo Jerez-Olvera, avanzando a buen ritmo hasta finales de 1933, pero a pesar de su impetuoso comienzo y del empeño mostrado por la Dictadura para construir el ferrocarril, la llegada de la II República, la Guerra Civil Española, la crisis de la posguerra y la II Guerra Mundial serían las causas de su interrupción e incluso su destrucción, retomándose allá por los años 50 a un ritmo muy lento. **En 1962 un Informe del Banco Mundial** aconseja abandonar varias líneas férreas, entre ellas la línea Jerez-Almargen. Desde entonces y hasta finales del siglo XX, la línea ha estado abandonada y sometida a numerosos actos vandálicos, robos e inclemencias del tiempo, sin ningún tipo de conservación, a cuyo pesar sus infraestructuras estaban en buen estado.

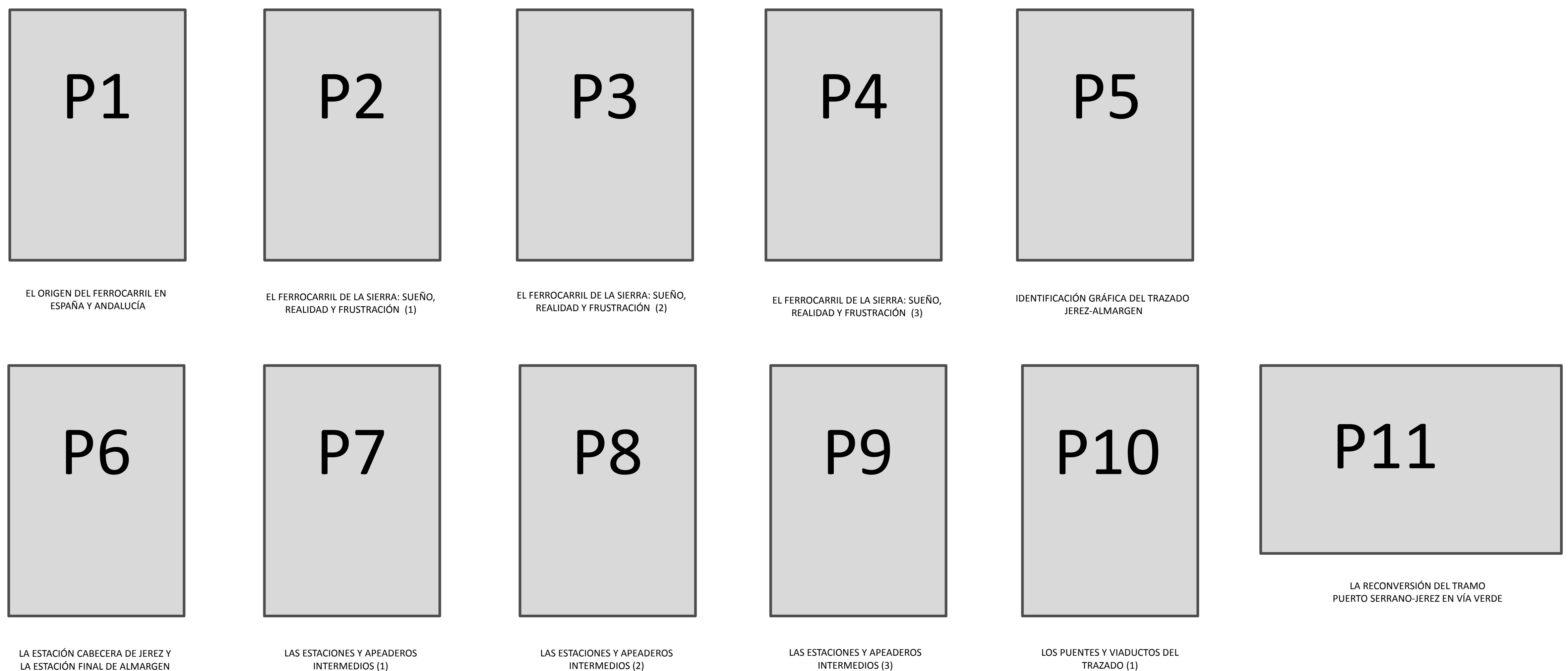
Esta línea sería una magnífica y emblemática obra de ingeniería para su época, lo mismo que las restantes del Plan, considerando los escasos medios técnicos de entonces, y tendría una longitud de 127 Km., por donde jamás circularía ningún tren a excepción del tramo Jerez-Jédula donde circularon algunos trenes de mercancías. La línea con origen en Jerez, discurriría por las estaciones de El Rizo, Jédula, Arcos de la Frontera, Bornos, Villamartín, Puerto Serrano, Coripe, Zaframagón, Navalagullá, Olvera y Corbones, para terminar en Almargen. Durante su recorrido se han perforado **55 túneles**, se han tendido **7 puentes y viaductos**, además de varios pontones, muros, trincheras y alcantarillas.

Actualmente de este largo recorrido se han recuperado **36 Km. para la Vía Verde de la Sierra**, una de las mejores vías verdes del país, que cuenta con varios premios y distinciones nacionales e internacionales. La Vía Verde de la Sierra nace gracias al Programa Vías Verdes, desarrollado desde 1993 por el anterior Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, RENFE, ADIF, FEVE y otras Entidades, entre ellas la Fundación de Ferrocarriles Españoles quien coordina y promueve el desarrollo a nivel nacional del Programa Vías Verdes.

La Fundación Vía Verde de la Sierra se pone en marcha en el año 2000 como Ente gestor de la antigua traza ferroviaria Jerez-Almargen y está constituida por las Diputaciones de Cádiz y Sevilla y los Ayuntamientos de Coripe, El Coronil, Montellano, Olvera, Pruna y Puerto Serrano, cuyo objeto fundamental es la conservación, mantenimiento y la gestión del equipamiento de la Vía Verde de la Sierra. Su presidenta actual es Dña. M^ª Isabel Moreno Fernández y su Directora Dña. María Jiménez Rodríguez.

Actualmente se ha constituido un **Convenio Marco de Colaboración** entre los Ayuntamientos de **Jerez de la Frontera, Arcos de la Frontera, Bornos, Villamartín y Puerto Serrano** con la **Fundación Vía Verde de la Sierra**, donde también participan otras Entidades y Asociaciones para abordar la posibilidad de extender la actual Vía verde en dirección a Jerez, concretamente el tramo Puerto Serrano-Jerez de la Frontera. Una propuesta que se considera factible por el buen estado de la traza, la comodidad de la misma y el alto interés ecológico y medioambiental, pues el trazado discurre próximo a los Embalse de Arcos y Bornos, a la zona de Especial Protección de Aves (ZEPA) y la Ruta de los Pueblos Blancos de Cádiz, hasta llegar a la monumental, cosmopolita e industrial ciudad de Jerez de la Frontera. Para estudio posterior quedaría prolongar el trazado en sentido Olvera, hasta el propio Almargen. **El itinerario Jerez-Almargen** podrá recorrerse a pie, a caballo, en bicicleta, o cualquier otro medio de transporte compatible con el medio ambiente y caso de llevarse a cabo esta iniciativa, sería el **primer camino natural de Andalucía que supere el centenar de kilómetros** y comunique municipios de **3 provincias** distintas, **puediendo servir no solo como ruta de ocio, cultura y deporte sino como verdadera vía de comunicación**, donde un ciudadano medio podría tardar en bicicleta un tiempo estimado de 8.5 horas, pernoctando a su llegada y regresando al día siguiente, no mucho más de lo que hubiese tardado con los vetustos trenes de los años 30. La recuperación de la línea podría ser un sencillo recuerdo, y a la vez, un justo homenaje, a todos aquellos que pusieron su ilusión y esfuerzo en la construcción de este audaz trazado, que nunca fue surcado por tren alguno y que ahora, sin prisas, podrían contemplar la hermosura de sus paisajes, su extensa flora y fauna, sus elegantes puentes, atrevidos viaductos, misteriosos túneles y su sinuoso trazado, que seguro no les dejará indiferentes.

Esta Exposición, compuesta de 12 paneles, muestra de forma descriptiva y gráfica LA ANTIGUA LÍNEA DE FERROCARRIL JEREZ-ALMARGEN y su posible reconversión en VÍA VERDE. Se recomienda para su correcta comprensión y entendimiento que haga el recorrido siguiendo la numeración de los paneles, según se indica en el esquema inferior:



DIRECCIÓN Y COORDINACIÓN:

Juan Rincón Millán: Dr. Ingeniero de Organización Industrial y Arquitecto Técnico. Profesor Asociado del Departamento de Expresión Gráfica e Ingeniería de la Edificación de la Universidad de Sevilla.



PROFESORES INVESTIGADORES Y COLABORADORES:

M^ª Dolores Rincón Millán: Dra. Arquitecto Técnico y Profesora Colaboradora. Secretaria del Departamento de Expresión Gráfica e Ingeniería en la Edificación de la Universidad de Sevilla.

Manuel Vigil-Escalera Pacheco: Dr. Arquitecto. Profesor Titular del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Universidad de Sevilla.

Juan Diego Rincón Caro: Estudiante Grado en Arquitectura. Alumno interno del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Universidad de Sevilla

Organizan



UNIVERSIDAD DE SEVILLA
VICERRECTORADO DE RELACIONES INSTITUCIONALES



Colaboran



Ayuntamiento de Coripe



Ayuntamiento de Puerto Serrano



Ayuntamiento de Villamartín



Ayuntamiento de Bornos



Ayuntamiento de Arcos de la Frontera



Ayuntamiento de Jerez