

3.6 RUTA 6 / TRAIL 6

AZNALCÓLLAR-GERENA CAMINO DEL FERROCARRIL

NOMBRE DE LA RUTA: Aznalcóllar – Gerena (Camino del Ferrocarril)

TIEMPO: 3 h

DISTANCIA: 8,8 Km (sólo ida)

DIFICULTAD: Baja

TIPO DE FIRME: Mixto: Tramos de zahorra irregular en mal estado, y tramos de zahorra compactada.

PUNTO DE INICIO: Punto kilométrico 13'1 de la Carretera Aznalcóllar-Gerena A-477 (comienzo del Corredor Verde del Guadiamar)

FIN: Travesía de entrada desde Aznalcóllar al núcleo urbano de Gerena.

RECOMENDACIONES: 

DESCRIPCION:

Nuestra ruta se inicia en el punto de inicio del Corredor Verde del Guadiamar, en el punto Kilométrico 13,1 de la Carretera C-A77 de Aznalcóllar a Gerena, a la altura de las Minas de Aznalcóllar. Aunque nuestro recorrido se desviará rápidamente al camino del ferrocarril, comenzaremos nuestra ruta en este punto por la presencia de una zona de acogida que facilitará su acceso y para poder mostrar el viajero la génesis de la creación del Corredor Verde del Guadiamar, Paisaje Protegido creado por la Junta de Andalucía tras el desastre minero de Aznalcóllar, acontecido en el año 1998. Además, podremos disfrutar del mismo modo con los restos del antiguo acueducto romano que conducía agua a Itálica desde un rico manantial del Guadiamar.

No debemos confundir nuestra ruta con el itinerario que plantea el Corredor Verde que en su inicio presenta señalización informativa de este trayecto.

A los pocos metros de comenzar nos detendremos para leer el panel informativo sobre la tradición minera de Aznalcóllar y su fatal incidente, contemplando al fondo la antigua mina hoy sellada (Ver cuadro informativo nº 3 "El desastre de la Mina de Aznalcóllar").

Si proseguimos nuestro camino, inmediatamente giraremos a la izquierda para alcanzar el camino del ferrocarril a unos 100 metros aproximadamente, al cual tendremos que acceder girando a la derecha. Ya en la antigua vía del ferrocarril y siguiendo nuestro camino podremos contemplar a nuestra izquierda la dehesa de Carcahueso, predominando la encina junto a otros tipos de plantas ruderales. A nuestra derecha (Oeste), podremos contemplar el paisaje que nos deja el corredor del Guadiamar caracterizado por asentarse en una llanura repoblada de acebuches, encinas y otras especies, y en la que podremos imaginarnos el impacto que sufrió esa zona tras el desastre minero. Un buen tema éste para comentar con nuestros compañeros de sendero o para reflexionar en silencio, al mismo tiempo que disfrutamos de lo que nos ofrece el recorrido.

Una característica muy singular de este camino es la presencia de madrigueras en sus márgenes. También es característico la presencia de arbustos a lo largo de todo el recorrido lo que otorgan mayor calidad y belleza a nuestra visión, tales como acebuches, encinas, chumberas, lentiscos, palmitos, etc. Impacta un ejemplar de acebuche que nos encontramos poco después del kilómetro 2 de la ruta y que se adentra en el propio camino como si quisiera saludarnos o darnos la bienvenida a nuestro paso.

Nos dirigimos hacia el punto de destino siguiendo la antigua vía de tren en la que apreciamos de forma casi perfecta en algunos tramos los antiguos raíles del mismo, y el paisaje que esta infraestructura creó al cruzar por algunos de los pequeños cerros por los que pasamos.

Sin pérdida alguna, pues el antiguo trazado de la vía nos va indicando el camino a seguir, nos adentramos en los terrenos de la Finca La Pizana, aproximadamente el kilómetro sexto de nuestro recorrido. Durante todo este trayecto será usual disfrutar de la rica avifauna del lugar, pudiendo divisar perdices, cigüeñas y diversas especies de rapaces.



▲ Restos de traviesas de la antigua vía del tren.
Remains of the old railway line sleepers.



▲ Vistas desde el Puente ferroviario en ruinas sobre el río Guadiamar.
Views of the Guadiamar river from the train bridge in ruins.



▲ Restos del antiguo acueducto romano.
Remains of the old Roman aqueduct.

De esta forma llegamos al curso del río Guadimar, donde el paso del tiempo ha hecho que nos encontremos con un Puente Ferroviario en ruinas, por lo que debemos atravesar el río a pie por la zona de menos caudal. Desde este puente que permitía al ferrocarril cruzar el río tenemos una perspectiva panorámica de gran interés pues además de disfrutar del paisaje podemos contemplar la avifauna acuícola del lugar. La historia nos ha dejado un paisaje en el que la naturaleza y el hombre se han fundido para recrear un espacio de perfecta armonía y belleza.

Cruzado el cauce del río, seguimos el camino que nos va alejando de éste para, a unos 100 metros aproximadamente, girar a la izquierda para incorporarnos a la amplia Vereda de Carne la cual transcurre paralela al río. Ya no volveremos a pisar la antigua vía del tren la cual sigue su transcurso en dirección a Sevilla. El camino del ferrocarril por el que hemos transitado pertenece a la Vía Verde de Itálica del Programa de Vías Verdes, aunque no se encuentra acondicionada como tal (Ver Cuadro Informativo nº 5: "El Inicio del ferrocarril en Aznalcóllar y Gerena").

Siguiendo por esta vereda vamos a encontrarnos con la parte trasera de la Granja del Río. Y con la misma dirección que traíamos seguimos nuestro camino paralelo al río llegando a una zona en la que prácticamente camino y río se unen. En este punto podemos pararnos a contemplar el bello paraje que se forma en la ribera del río en la que con frecuencia además de la avifauna acuícola podemos ver a lugareños pescando o descansando relajadamente en una zona propicia para ello.

Pasada esta zona el camino comienza a alejarse del río dirigiéndose a Gerena (Este). Nosotros no abandonaremos nunca el camino principal; es en este momento cuando nos incorporamos al Camino del Berrocal el cual transcurre paralelo a la Carretera A-477. De este modo, metros después de encontrarnos con la carretera a nuestro lado izquierdo, llegamos a un túnel por el que cruzaremos la carretera girando a la derecha una vez cruzado, para dirigirnos ya camino directo a Gerena. En este trayecto seguiremos con la carretera a nuestro lado derecho y con las plantaciones de olivar a la izquierda.

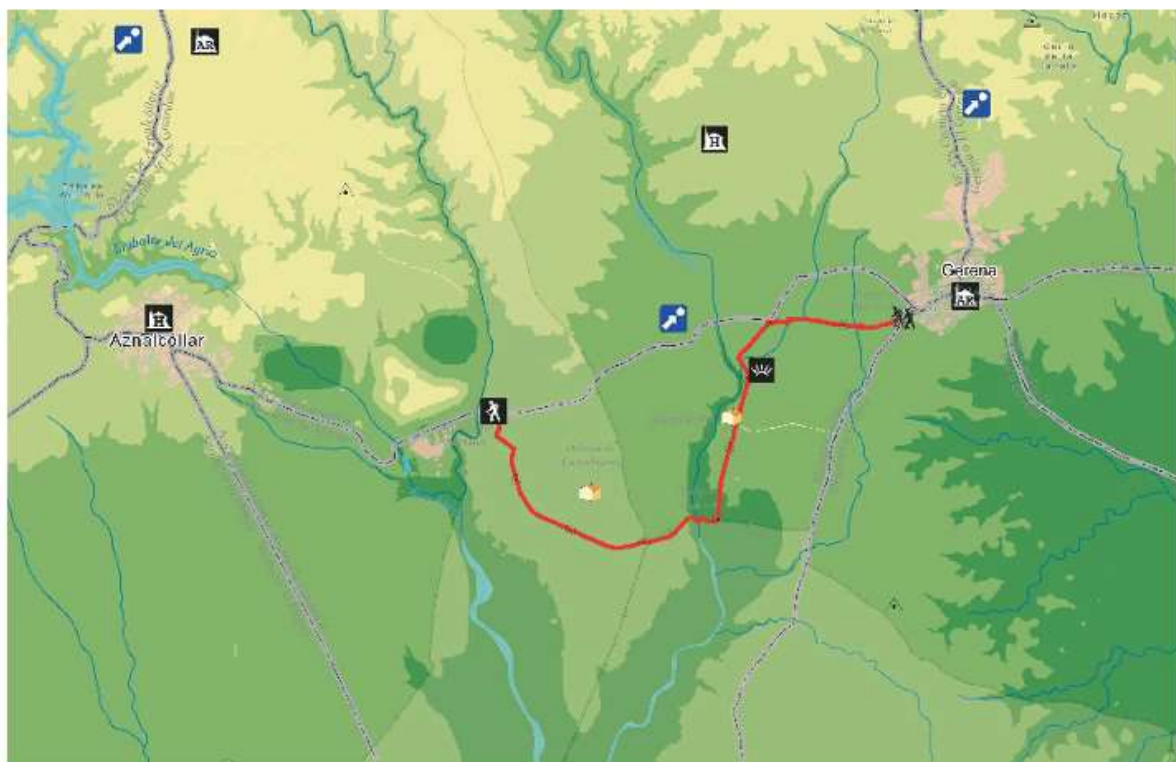
Finalmente, un kilómetro antes de la finalización de nuestra ruta localizamos el **Parque Berrocal**, el cual está construido sobre una antigua cantera de granito. En la cantera existe un bello estanque el cual debido al paso de los

años y a la restauración a la que se sometió se ha naturalizado integrándose de manera singular en el paisaje de la zona, constituyendo en la actualidad un punto donde el senderista puede pararse a descansar y relajarse con la tranquilidad y confortabilidad que le suministra el parque. Del mismo modo, este entorno alberga un merendero en un recinto vallado pero de libre acceso el cual está bien acondicionado con mesas, bancos y barbacoas, resultando un agradable lugar recreativo y de descanso.

Después de dejar este espacio, vamos a seguir nuestro trayecto hasta llegar a pocos metros a la travesía de entrada al núcleo urbano de Gerena donde finaliza nuestra ruta.

Finalizada estaría recomendable dirigimos al centro del pueblo, al Parque de la Cantina, lugar en el que antiguamente se realizaban las labores de carga y descarga del material granítico, lo cual nos permitirá sumergirnos en la historia de un municipio donde ferrocarril y minería han estado, durante un largo periodo de tiempo, estrechamente unidos.

LUGARES DE INTERÉS: Punto de Inicio (interpretación del desastre minero), Puente del Tren, Río Guadimar, Parque del Berrocal, Parque de la Cantina.





Parque del Berrocal sobre antigua cantera de granito.
Berrocal Park on top of the old granite quarry.

CUADRO INFORMATIVO 5

EL INICIO DEL FERROCARRIL EN AZNALCÓLLAR Y GERENA

En España existen más de 7.000 Km de antiguos trazados ferroviarios en desuso. Largos tramos que discurren por distintos espacios de nuestra geografía y que en buena parte están siendo utilizados como itinerarios de senderistas y cicloturistas.

El Ferrocarril de Aznalcóllar hasta el río Guadalquivir fue el más oriental (junto con el de Cala) de los que se construyeron en la Faja Piritica del Suroeste Ibérico. A diferencia de otros ferrocarriles mineros de la época, que discurrían por parajes montañosos, atravesando túneles y sinuosos precipicios, el F.C. de Aznalcóllar se construyó sobre un terreno escasamente accidentado, con pendientes muy suaves y curvas de excelente radio. Debido a estas condiciones geográficas tan favorables, no fue necesario hacer obras de fábrica demasiado complicadas ni excavar ningún túnel a lo largo de la línea. La línea general discurría inicialmente entre la Mina Caridad (Aznalcóllar) y el muelle de "Los Gordales" (San Juan de Aznalfarache), sobre la margen derecha del río Guadalquivir. Con algo más de 33 kilómetros pasaba por las poblaciones de Camas, Valencina, Santiponce, Salteras, Olivares y Sanlúcar la Mayor transportando los materiales piriticos de la explotación minera.

Posteriormente este ferrocarril fue usado para el transporte de materiales graníticos procedentes de Gerena y, cómo no, de pasajeros, lo cual supuso la construcción de dos ramales que conectaban tanto Aznalcóllar como Gerena en el trazado del tren.

Alfonso XIII entregó en 1902, la concesión para la construcción y posterior uso del ferrocarril a la Compañía Gaditana de Minas de la Caridad por un periodo de 99 años, periodo que no llegó a completarse ya que en 1974 el ferrocarril minero dejó de funcionar acuciado por las malas condiciones económicas de la explotación, sobre todo, a partir de 1968 con el ocaso de la minería subterránea en Aznalcóllar.

De no haber sido por la familia LACAVE, es muy probable que el Ferrocarril de Aznalcóllar hubiera tenido que clausurarse con anterioridad a 1974. El sostenimiento económico de la Compañía Gaditana de Minas de la Caridad supuso más dificultades de las que se esperaban, a partir del cierre de la Mina Caridad en 1926; ya que a partir de esa fecha el único cliente de excepción fue la SEVILLE SULPHUR, que seguía explotando aún los minerales de la masa Cuchichón. Y siempre, en los momentos más difíciles, fue la familia LACAVE la encargada de inyectarle al F.C. de Aznalcóllar importantes sumas de dinero, para contrarrestar las pérdidas que se producían habitualmente.

La Ruta 6 de la presente Guía pasa por algunos tramos del antiguo ferrocarril pudiendo contemplar restos de la antigua infraestructura, tales como la propia traviesa y el antiguo puente sobre el río Guadiamar.

Este puente fue construido cerca de la Estación de GERENA-EMPALME, en el kilómetro 6.800 de la línea general. Se componía de una rígida estructura metálica, con perfil en forma de rectángulo, encima de la cual se asentaban los raíles de la vía; y dos plataformas peatonales en voladizo. Las partes exteriores de dichos pasillos peatonales estaban protegidas con barandillas metálicas. La estructura principal del puente se rigidizaba con pletinas y ángulos de diversas medidas, que se unían a las vigas de carga principales mediante remaches metálicos, formando celosías. Dicha estructura estaba formada por tres tramos metálicos iguales, que se apoyaban sobre dos pilares de fábrica cilíndricos cimentados sobre el lecho del río; y dos estribos de planta semiéptica (de ladrillos de fábrica también), donde descansaban los extremos del puente. Dichos estribos disponían de rebajes interiores en forma de escuadras, de forma que la estructura metálica o "cajón" salvaba la diferencia de nivel entre los pilares de anclaje y el plano de la vía. El puente de hierro sobre el río Guadiamar, conocido también como "Viaducto de la Pizzana", fue desguazado a partir de 1980, fecha en que salieron a subasta todas las propiedades de la COMPAÑÍA GADITANA DE MINAS, unos años después de la clausura del Ferrocarril.

A partir de entonces desapareció de la escena minera uno de los puentes más hermosos de todo el recorrido Aznalcóllar-San Juan de Aznalfarache. Hasta no hace mucho, los estribos y los pilares de este viaducto se conservaban íntegros, llorando sobre el Guadiamar aquellas décadas de prosperidad que vivieron las canteras y las minas. Pero durante las fuertes crecidas que tuvo el Río en Diciembre de 1997, uno de los pilares cilíndricos (el del lado Aznalcóllar) fue arrastrado por las aguas y partido en dos mitades. En la actualidad, puede verse parcialmente sumergido sobre el Guadiamar, a muy pocos metros de su primitivo emplazamiento, formando una hermosa estampa que ya es historia.

TRAIL NAME: Aznalcóllar – Gerena (Camino del Ferrocarril) (Railway Line Route)

TIME: 3 hours

DISTANCE: 8.8km (one-way)

DIFFICULTY: Low

TRAIL SURFACE: Parts of the trail is made up of uneven graded aggregate material in poor condition, and other parts are made up of compacted graded aggregate material.

START: Kilometre 13.1 of the A-477 Aznalcóllar – Gerena road (start of the Corredor Verde del Guadiamar (Guadiamar Green Corridor))

FINISH: Road linking Aznalcóllar to Gerena.

RECOMMENDATIONS:



DESCRIPTION: The trail begins at the start of the *Corredor Verde del Guadiamar* (Guadiamar Green Corridor), at kilometre 13.1 of the C-A77 road between Aznalcóllar and Gerena, next to the Aznalcóllar mines. Although the trail quickly links up with the railway line, it starts at this point because there is a rest area which is easy to access, and so that hikers can see how the Guadiamar Green Corridor was created. It is a Protected Landscape that was created by the Andalusian Regional Government after the Aznalcóllar mining disaster, which took place in 1998. You will also be able to see the remains of a Roman aqueduct that brought water to the city of Itálica from a spring fed by the Guadiamar river.

The trail you are going to follow is different to the route given by the Green Corridor. Information about the Green Corridor route is available at the start of the Corridor.

A few metres after the start there is an information panel on the Aznalcóllar mining tradition, and the disaster, and you can see the former mine, which is now closed (See *Information Box No: 3 "The Aznalcóllar Mining Disaster"*).

Continue along the trail, which immediately turns left and links up with the railway line after about 100 metres. Turn right onto this path. You are now following the former railway line, from which can be seen the Carcahueso meadowland on your left, in which holm oaks predominate as well as other types of ruderal plants. To your right (west) you can see the Guadiamar Corridor, a flat plain has been replanted with wild olive trees, holm oaks and other species, and it is easy to imagine how devastating the mining disaster must have been. This is a good moment to discuss this topic with your companions, or to ponder it in silence, while you enjoy the scenery along the trail.

A unique feature of this trail is the presence of burrows on either side. Another typical feature are the trees and plants such as wild olive trees, holm oaks, prickly pear cactus, mastic trees, and fan palms all along the trail which enhance its beauty. Just after kilometre two of the trail you pass a stately wild olive tree, which has spread out over the trail as if it wanted to greet you, or welcome you to its home.

Continue along the trail following the former railway line, and you will notice that some of the rails are in almost perfect condition. As the line passes over several gentle hills, you will see how it has created a unique landscape.

It is impossible to get lost on this part of the trail as all you have to do is follow the railway line, and after a while you enter the land belonging to the La Pizana Estate, at around kilometre six of the trail. This part of the trail is rich in avifauna, and you may see partridges, storks and different species of birds of prey.

You next reach the Guadiamar river, where you will see a train bridge that has fallen into disrepair over the passage of time, which means that you have to cross the river by foot at the shallowest point. From the bridge, which enabled the train to cross the river, there are stunning panoramic views, and you may also see aquatic avifauna in the area. The actions of man through the ages, combined with nature, have created an area of outstanding beauty and harmony.

After crossing the river continue along the trail, which gradually separates from the river and turns left after approximately 100 metres onto the Vereda

de Carne (Meat Path), a wide path which runs parallel to the river. At this point you leave the former railway line behind for good, as it runs on towards Seville. This railway line forms part of the *Vía Verde de Itálica* (Itálica Green Way), included in the Green Ways Programme, although it does not yet have all the facilities that these routes usually have (See *Information Box No: 5: "History of the Aznalcóllar and Gerena Railway Line"*).

Follow this path until you reach the rear of the Granja del Río Estate. Continue in the same direction and parallel to the river until you reach an area where the path and the river run side by side. At this point you can stop to contemplate the beautiful riverbank scenery where it is often possible to see aquatic avifauna, or local residents fishing or relaxing in a place that is both beautiful and restful.

After this point the trail leaves the river in the direction of Gerena (east). Keeping to the main trail at all times, you now join the Camino del Berrocal (Berrocal path) which runs parallel to the A-477 road. After a few metres you will see the road to your left, and you cross it through a tunnel. Turn right after the tunnel, and continue straight on to Gerena. In this section of the trail the road is on your right, and olive groves to your left.

Finally, a kilometre before the trail finishes, you will see Berrocal Park, which was created on top of an old granite quarry. There is a charming pond in the quarry which, thanks to restoration work and the passage of time, has reverted back to nature and forms a unique part of the landscape. It is now an ideal place to stop for a rest and enjoy the peaceful and comfortable surroundings. There is a picnic area which has a perimeter fence but which can be accessed by visitors, and is well equipped with tables, benches and barbecues, which makes it an agreeable place to rest and relax.

After leaving the Park behind, continue along the trail for a few metres until you reach the entrance to Gerena, where the trail ends.

We recommend that after finishing the trail you visit the town centre, and the Cantina Park, where the granite used to be loaded and unloaded. This will help you understand the history of a town where the railway line and mining have been inextricably connected for a long time.

PLACES OF INTEREST: Start (information on mining disaster), train bridge, Guadiamar river, Berrocal Park.



*Acebuche de gran porte asomándose al camino.
Large wild olive tree spreading into the path.*

INFORMATIVE BOX 5

HISTORY OF AZNALCÓLLAR AND GERENA RAILWAY LINE

In Spain there are over 7,000 km of disused railway lines in different areas of Spain. Many of them have been converted into trails which can be used by hikers and cyclists.

The Aznalcóllar railway line to the Guadalquivir river (together with the Cala line) was the westernmost of all the lines built in the pyrite belt of southwest Iberia. As oppose to the other mining railway lines of the time, which ran through mountainous terrain, tunnels, and along winding precipices, the Aznalcóllar line was built on fairly flat terrain, with gentle slopes and excellent curve radius. As the geographical conditions were so favourable, it was not necessary to build any complicated engineering structures, or excavate any tunnels. The main line initially ran between the Caridad Mine (Aznalcóllar) and the Los Gordales unloading bay (San Juan de Aznalfarache), on the right-hand bank of the Guadalquivir river. During its 33 kilometres it passed through the towns of Camas, Valencina, Santiponce, Salteras, Olivares and Sanlúcar la Mayor, transporting the pyrite materials from the mine.

The line was later used to transport granite and passengers from Gerena, which involved building two branch lines to connect Aznalcóllar and Gerena.

In 1902 Alfonso XIII granted the concession to build and use the train to the Gaditana de Minas de la Caridad Company for a 99-year period. However the mining train stopped running in 1974, before this period had expired, after the mine had suffered a long period of economic difficulties, especially after 1968, which marked the definitive decline of underground mining in Aznalcóllar.

If it had not been for the Lacave family, the Aznalcóllar railway line would most probably closed before 1974. The measures required to keep the Gaditana de Minas de la Caridad Company afloat were more difficult than expected after the closure of the Caridad mine in 1926, as the only important client left was Seville Sulphur, which continued to exploit the minerals from the Cuchichón mine. Whenever financial difficulties threatened, the Lacave family always came to the rescue by injecting large amounts of money into the Aznalcóllar line to offset its habitual losses.

Trail 6 of this Guide runs along several stretches of the old railway line, and remains of the infrastructures, such as railway sleepers and the old bridge over the Guadamar river, are still visible.

The bridge was built near the Gerena-Empalme Station at kilometre 6.800 of the main line. It had a rigid metal structure, with a rectangular profile, on top of which the railway rails were laid. It also had two projecting pedestrian platforms. The outside parts of the pedestrian platforms were protected with metal railings. The main structure of the bridge was reinforced with supporting straps and angles of different sizes which were attached to the main load-bearing beams using metal studs, to form lattices. The bridge structure was made up of three metal parts of equal size, which rested on two cylindrical brick columns concreted into the riverbed, and two semi-elliptic abutments (of brick as well), which supported each end of the bridge. The holes for the foundations of the abutments were square-shaped, and carefully aligned to ensure that the railway line would be completely level. The iron bridge over the Guadamar river, also known as the Viaducto de la Pizzana, was scrapped after 1980, at which time all the properties of the Gaditana de Minas Company were auctioned, a few years after the closure of the railway.

From that time on one of the most beautiful bridges on the Aznalcóllar-San Juan de Aznalfarache railway line disappeared from the mining world. Until a short while ago, the abutments and columns remained intact, a mournful monument to the decades of prosperity enjoyed by the quarries and the mines. However, during the heavy river floods in 1997 one of the cylindrical columns (on the Aznalcóllar side) was washed away by the water and broken into two. It can now be seen partially submerged in the Guadamar, just a few metres from its original position, an image that evokes times that are now past.