



Universidad de Jaén

Facultad de Ciencias Sociales
y Jurídicas

Trabajo Fin de Grado

“POSIBILIDADES TURÍSTICAS EN TORNO A LA VÍA VERDE DEL ACEITE”

Alumno: José Luis Palomino Nicás.

Mayo, 2020.

RESUMEN.

Este TFG se enmarca dentro de la tendencia actual hacia el desarrollo progresivo del turismo de naturaleza. En concreto se centra en la Vía Verde del Aceite, que discurre a lo largo de 128 kms, entre las provincias andaluzas de Jaén y Córdoba.

El recorrido se caracteriza por discurrir en un entorno paisajístico privilegiado en gran parte del trayecto, destacando sus valores patrimoniales junto a una rica oferta gastronómica.

En consecuencia, la posibilidad de aprovechar estas fortalezas nos ha llevado a realizar una propuesta de itinerarios turísticos de la Vía Verde, divididos en sectores territoriales, realizándose una descripción paisajística pormenorizada de cada uno de ellos, y destacando los principales caracteres físicos así como una relación de los elementos culturales y patrimoniales más sobresalientes.

Conjuntamente se señalan posibles actividades complementarias. Con esta propuesta se pretende ampliar la oferta deportiva y de ocio de cara a los usuarios de la vía.

ABSTRACT.

This work is framed into the current trend towards the progressive development of nature tourism.

It focuses on the Olive Oil Greenway, which runs along 128 kilometers between the Andalusian provinces of Jaén and Córdoba.

This route is characterized by being surrounded by a privileged landscape environment along most of its course, by its extraordinary heritage values and a very rich gastronomic offer.

In order to take advantage of all these strengths, this dissertation develops a proposal of different Olive Oil Greenway tourist itineraries. This proposal appears divided into territorial sectors and offers a detailed landscape description of each of the itineraries, highlighting their main physical features, as well as their most outstanding cultural and heritage elements.

In addition, possible complementary activities are indicated. This proposal is expected to offer new possibilities that go beyond the sport and leisure offer to the users of this track.

ÍNDICE.

1.- Introducción.	3
2.- Antecedentes y Objetivos.	3
2.1.- Red Ferroviaria Española.	5
2.1.1.- Mapa Red Ferroviaria Española.	7
3.- Vías Verdes.	7
3.1.- Definición.	7
3.2.- Impulsores, administraciones y entidades implicadas.	8
3.3.- Fundación de los Ferrocarriles Españoles.	8
3.4.- Marca registrada.	9
3.5.- Logotipos.	9
3.6.- Programa Vías Verdes. Reconocimientos.	9
3.7.- Carácter internacional de las Vías Verdes. Asociación Europea de Vías Verdes.	10
3.8.- Objetivos de la AEVV.	10
3.9.- Vías Verdes en España.	11
3.9.1.- Situación.	11
3.9.2.- Mapa Vías Verdes de España.	11
3.9.3.- Mapa Vías Verdes en Andalucía.	12
3.9.4.- Localización de la Vía Verde del Aceite.	12
3.9.5.- Proyectos.	13
4.- Origen de la Vía Verde del Aceite. El FF.CC. Linares-Puente Genil.	13
5.- El paisaje del entorno de la Vía Verde como elemento identitario.	16
6.- Experiencia para los sentidos.	17
7.- Red Natura 2000 y Vías Verdes.	18
8.- Posibilidades turísticas en torno a la Vía Verde del Aceite.	22
8.1.- Establecimiento de itinerarios.	23
8.2.- Grado de dificultad.	23
8.3.- Perfil altimétrico de la Vía Verde del Aceite.	24
8.4.- Distancias kilométricas, cotas y %pendiente.	24
9.- Resultados.	25
9.1.- Itinerarios propuestos. Análisis y descripción.	25
9.1.1.- Jaén – Torredonjimeno.	25
9.1.2.- Torredonjimeno – Vado Jaén.	30
9.1.3.- Vado Jaén – Luque y ramal de Baena.	34
9.1.4.- Luque – Cabra de Córdoba.	42
9.1.5.- Cabra de Córdoba – Campo Real.	48
10.- Conclusiones.	58
11.- Bibliografía. (Consultada y Recomendada).	59
12.- Webgrafía.	60

1.- INTRODUCCIÓN.

El desarrollo de actividades deportivas al aire libre, se presenta en la actualidad como una tendencia ascendente desde las últimas décadas. El interés por la salud en nuestra sociedad actual ha ido configurándose en una cultura de la actividad física, muy interiorizada en gran parte de la ciudadanía, siendo una de las principales actividades que la población desempeña durante su tiempo de ocio.

Por otro lado, la sensibilización y concienciación medioambiental que se ha implementado a lo largo del tiempo en el sistema educativo, así como la presencia continuada de campañas de sensibilización en los diferentes medios de comunicación por parte de las distintas administraciones, ha logrado crear un especial interés y atención por la conservación del medio ambiente, generándose una amplia concienciación social sobre la importancia del mismo como elemento fundamental para la preservación y el desarrollo de nuestra sociedad.

En este contexto, podemos observar en la actualidad, el interés de la ciudadanía en desarrollar el ejercicio físico en espacios naturales, donde el gran abanico de modalidades deportivas como el ciclismo, la caminata, montañismo, excursiones o senderismo, entre otras, satisfacen en mayor medida las demandas y expectativas de sus usuarios.

De igual modo, la actividad turística en el medio natural ha ido incrementándose en los últimos años, caracterizada tanto por una gran variedad de actividades como por su estrecha relación con una tipología turística altamente sensibilizada con el desempeño respetuoso de estas actividades en el entorno natural.

Desde el inicio del programa “Vías Verdes” en España, se han puesto en servicio un considerable número de kilómetros a disposición de los ciudadanos, facilitando y cumpliendo en un alto grado las necesidades señaladas anteriormente, de modo que podríamos asegurar que estas plataformas se han convertido en la más extensa instalación deportiva al aire libre entre las poblaciones por las que discurre, permitiendo satisfacer tanto la actividad física, como el desarrollo de actividades turísticas en el medio natural, compatibilizando sobre estos espacios, las necesidades de ocio y deporte.

2.- ANTECEDENTES Y OBJETIVOS.

En este contexto podemos encuadrar el presente Trabajo Fin de Grado, que pretende analizar el origen y evolución de la Vía Verde del Aceite, la cual discurre a lo largo de 128 kms. entre las provincias andaluzas de Jaén y Córdoba.

Una vez analizados los antecedentes, nos fijamos un objetivo principal, que trata sobre la posibilidad de plantear diversos itinerarios paisajísticos en distintos sectores de la Vía Verde en los que se conjugan una serie de variables territoriales tanto físicas como humanas que posibiliten el incremento de la oferta turística. La descripción pormenorizada y documentada de cada uno de los itinerarios propuestos completan los objetivos secundarios del estudio.

Para todo ello, nos remontamos en primer lugar al origen del proceso de formación de la Vía Verde y en este sentido destacamos una fecha, el 30 de Septiembre de 1984, cuando en un acuerdo del Consejo de Ministros se propone una serie de actuaciones en líneas ferroviarias

altamente deficitarias de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE), ocasionando con fecha 1 de Enero de 1985 la supresión del servicio de viajeros y mercancías en el tramo de 121 kms. comprendido entre las estaciones de Jaén y Campo Real, de la línea férrea “Linares a Puente Genil”

Junto a otras localidades del resto de tramos deficitarios del país, importantes núcleos de población de este trayecto como Torredelcampo, Torredonjimeno, Martos, Alcaudete en la provincia de Jaén, y Luque, Doña Mencía, Cabra y Lucena en la provincia de Córdoba, quedaban cercenados del servicio de transporte ferroviario.

De este modo, se suprimía la práctica totalidad del tendido que contaba en sus orígenes (entre Linares y Campo Real) con una longitud de 175’850 kms., ofreciendo servicio desde el 16 de Agosto de 1881 entre Espeluy y Jaén, y encontrándose operativo el conjunto del trazado desde el 22 de Enero de 1893, dando cobertura a una extensa zona olivarera, de cereales y caldos comprendida entre el suroeste de la provincia de Jaén y sureste de la provincia de Córdoba.

Al igual que en el resto de trazados ferroviarios clausurados por la referida decisión gubernamental, se observaba un extenso itinerario que quedaba sin ningún tipo de utilidad, y que iba deteriorándose conforme el paso del tiempo hacía mella en la explanación, instalaciones ferroviarias así como en el importante legado arquitectónico industrial de sus estaciones, puentes, casetas, túneles y viaductos.

Han de transcurrir algunos años hasta que en 1993 naciera el programa de Vías Verdes con el fin de reutilizar los trayectos ferroviarios clausurados como espacios para el uso ciudadano. El Ministerio de Obras Públicas, Turismo y Medio Ambiente (MOPTMA) hace encargo junto a la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE), a los Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE) y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) de un inventario de líneas ferroviarias en desuso. En Junio de ese mismo año, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles presenta en el Seminario Internacional de Gijón, un avance de resultados de la investigación realizada sobre iniciativas de reutilización del patrimonio ferroviario en desuso en otros países europeos y en Estados Unidos de Norteamérica, apoyándose en las experiencias de países como Gran Bretaña y Estados Unidos en torno a las “Greenways” para abordar el proyecto de implantación en España, de las cuales adopta filosofía, objetivos, características de diseño, construcción y señalización.

En 1995, el MOPTMA, RENFE, FEVE y la FFE suscriben convenio de colaboración a fin de desarrollar el programa de Vías Verdes en España, encomendándose la coordinación y la dinamización a la FFE, estableciéndose que tanto RENFE como FEVE aportarían sus trazados ferroviarios clausurados para ser transformados en Vías Verdes, y con dotación presupuestaria anual para su transformación por parte del MOPTMA.

Para el desarrollo como Vía Verde del trayecto ferroviario clausurado entre Jaén y Alcaudete en la provincia de Jaén, entre los años 1999 y 2002 se realizan los trabajos de acondicionamiento y señalización de la explanación por el MOPTMA, quien financia los mismos, sumándose posteriormente las aportaciones económicas de la Junta de Andalucía, Diputación Provincial de Jaén y de los Ayuntamientos por cuyas localidades discurría el ferrocarril en desuso.

A partir del año 2000 se prolonga la Vía Verde a través de su trazado cordobés, originándose distintas denominaciones, según la provincia por donde discurriera (Vía Verde del Aceite en el tramo de la provincia de Jaén, de la Subbética y Guadajoz-Subbética en el tramo de la provincia de Córdoba), con gestión independiente según tramos y provincia.

En Febrero de 2016 se acomete la unificación de todos los tramos bajo la denominación común de “Vía Verde del Aceite”, con un total de 128 kms. (55 kms en la provincia giennense y 73 en la cordobesa), finalizándose el proceso en Abril de 2017 al constituirse una asociación de carácter público-privada compuesta por las Diputaciones Provinciales de Jaén y Córdoba, los 14 Ayuntamientos por cuyos términos municipales discurre la Vía Verde, junto a un colectivo de empresarios turísticos locales.

Tras este largo proceso para su implementación, queda en servicio la Vía Verde de mayor longitud en Andalucía, enmarcada en un trazado que discurre a través de un territorio caracterizado por su gran variedad paisajística y recursos patrimoniales, donde las posibilidades para realizar actividades turísticas en un entorno de gran valor ecológico, aparentan tener un futuro esperanzador.

2.1.- RED FERROVIARIA ESPAÑOLA (ENERO 1985)

Como consecuencia de la decisión gubernamental mencionada anteriormente sobre el cierre de líneas ferroviarias deficitarias, en Enero de 1985 quedaron sin servicio en España, los trayectos que se indican a continuación:

1.- Supresión del servicio de viajeros y mercancías:

Tramo	Kms.
Vadollano-Los Salidos	18
Jaén-Campo Real	121
Almendricos-Guadix	161
Caminreal-Calatayud	69
Calatayud-Burgos	251
Villalonguéjar-Ciudad Dosante	106
Fuente de San Esteban-La Fregeneda	61
Cinco Casas-Tomelloso	19
Ripoll-San Juan de las Abadesas	10
Ribarroja-Liria	12
Total kms.	828

Fuente: Elaboración propia a partir de https://www.vialibre-ffe.com/pdf/10841_pdf_01.pdf

Si bien el número de tramos considerados deficitarios fue mayor, la clausura del resto de trayectos proyectados para su cierre estaba condicionado a los criterios técnicos, económicos y de interés social que el gobierno considerara convenientes en colaboración con las comunidades autónomas, por lo que, aún siendo deficitarios, los siguientes tramos podían mantenerse en servicio con la aportación económica de la comunidad autónoma correspondiente:

2.- Trayectos con posibilidad de mantenerse en servicio en colaboración con las CC.AA.

Tramo	Kms.
Mérida-Zafra-Villanueva del Río-Minas	196
Granada-Bobadilla	123
Utrera-La Roda	110
Lorca-Almendricos-Águilas	54
Valladolid-Ariza	254
Plasencia-Astorga	331
Lérida-Pobla de Segur	90
Játiva-Alcoy	64
Gibraleón-Ayamonte	49
El Pto. de Sta. María-Sanlúcar de Barrameda	37
Total kms.	1.308

Fuente: Elaboración propia a partir de https://www.vialibre-ffe.com/pdf/10841_pdf_01.pdf

Por motivos de potencial interés comercial, los tramos que se indican a continuación, quedaban a expensas del interés y aportación económica de las comunidades autónomas por donde discurrían:

3.- Trayectos a expensas del interés económico y aportación de las CC.AA.

Tramo	Kms.
Alcantarilla-Lorca	57
Moncada-Ripoll	96
Vara de Quart-Ribarroja	17
Los Rosales-Villanueva de Río-Minas	9
Palazuelo Empalme-Plasencia	17
Zafra-Huelva	181
Total kms.	377

Fuente: Elaboración propia a partir de https://www.vialibre-ffe.com/pdf/10841_pdf_01.pdf

Así mismo, dado su carácter de conexión internacional, se consideró que los siguientes tramos permanecieran abiertos al servicio:

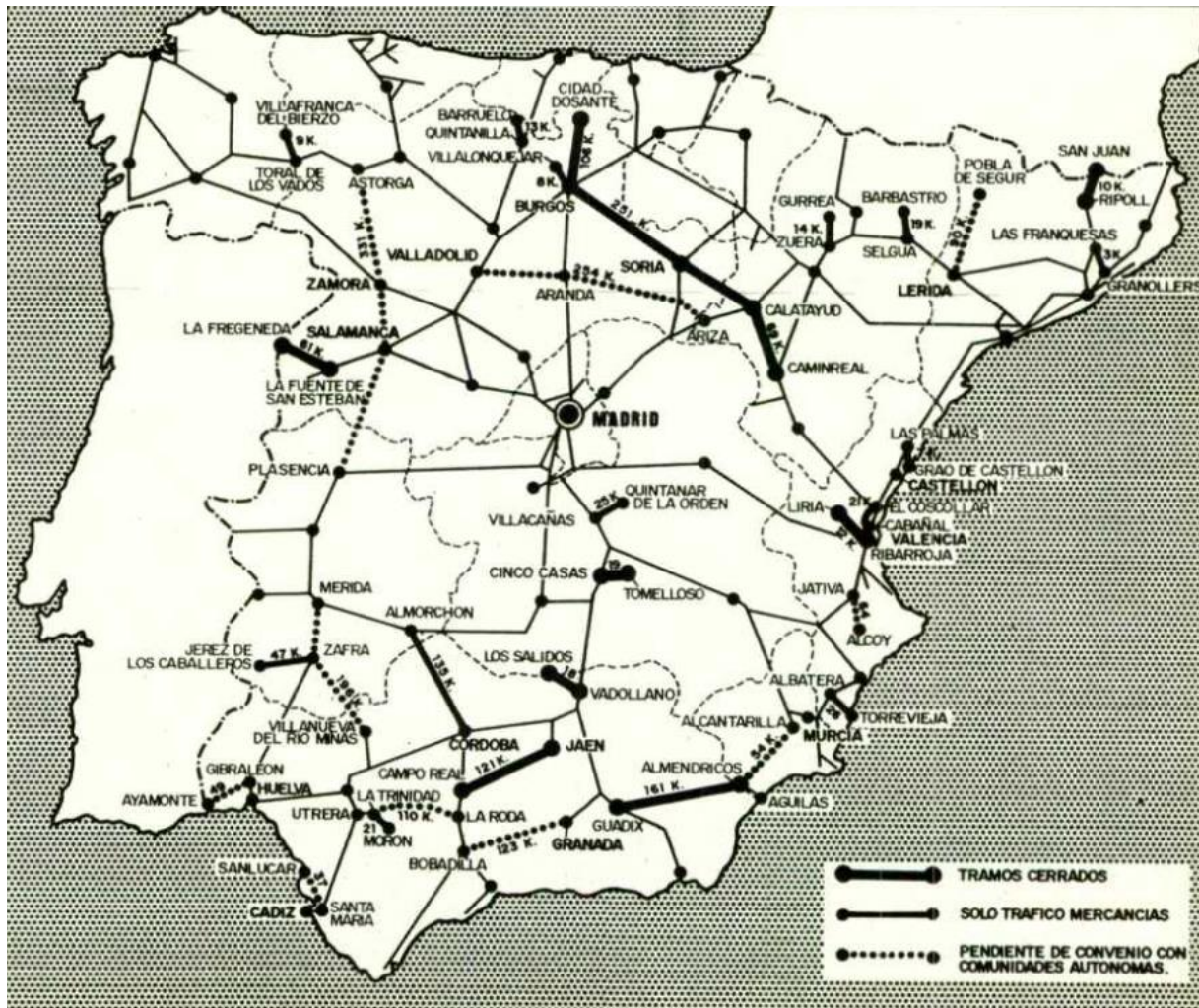
4.- Trayectos estratégicos por conexión internacional que permanecieron abiertos.

Tramo	Kms.
Guillarey-Tuy	6
Ripoll-Puigcerdá-La Tour de Carol	53
Huesca-Canfranc	135
Total kms.	194

Fuente: Elaboración propia a partir de https://www.vialibre-ffe.com/pdf/10841_pdf_01.pdf

2.1.1.- MAPA RED FERROVIARIA ESPAÑOLA (ENERO 1985)

5.- Mapa red de FF.CC. en España (Enero de 1985)



Fuente: https://www.vialibre-ffe.com/pdf/10841_pdf_01.pdf

Como puede apreciarse en el mapa anterior, un considerable número de kilómetros de vías férreas quedaron sin servicio, originándose una extensa red de espacio inutilizable, sin aparente susceptibilidad de utilización una vez clausuradas.

Ante esta situación, parecía lógico que tan extensa red de infraestructura tuviera un uso alternativo, considerándose que la misma podría ofrecer un aprovechamiento para disfrute de la ciudadanía.

3.- VÍAS VERDES.

3.1.- DEFINICIÓN.

“Las Vías Verdes son antiguos trazados de ferrocarril en desuso reutilizados como itinerarios no motorizados para ser recorridos a pie y en bicicleta.”

En España en 1993 existían *“más de 7.600 km de líneas ferroviarias sin servicio, de las cuales más de 2.700 kms. han sido convertidos en 125 Vías Verdes repartidas por toda España”*

“Estas infraestructuras constituyen un medio atractivo y sostenible para que los ciudadanos disfruten de nuestro entorno natural y de un rico patrimonio ferroviario. Las Vías Verdes facilitan la práctica de un ocio activo y saludable y promueven en la sociedad un cambio de mentalidad a favor de la movilidad sostenible”

“El diseño de las Vías Verdes aprovecha las ventajas de los trazados ferroviarios sobre los que discurren ofreciendo un máximo grado de facilidad y comodidad en su recorrido y garantizando la accesibilidad universal, incluyendo a personas con movilidad reducida. Además, la restricción del tráfico motorizado les proporciona un elevado nivel de seguridad”
(Disponible online: http://www.viasverdes.com/pdf/Folleto_ViasVerdes_25anios.pdf)

3.2.- IMPULSORES, ADMINISTRACIONES Y ENTIDADES IMPLICADAS.

Como se señalaba anteriormente, los principales impulsores del Programa Vías Verdes son *“el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, que es el máximo inversor en la creación de estas infraestructuras, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), que está encargada de la coordinación y promoción a nivel nacional, y el titular de gran parte de los terrenos ferroviarios: Adif”*

De igual modo, *“la activa implicación de las Comunidades Autónomas, Diputaciones y Ayuntamientos, así como la participación entusiasta de grupos ciclistas, ecologistas y otros colectivos ciudadanos, ha permitido poner en marcha y dar vida a más de 2.700 km de Vías Verdes”*
(Disponible online: http://www.viasverdes.com/pdf/Folleto_ViasVerdes_25anios.pdf)

3.3.- FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES.

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles creada en 1985, es una Fundación del Sector Público Estatal con personalidad jurídica propia y plena capacidad de obrar, que se rige por la Ley 50/2002 de 26 de diciembre, de Fundaciones.

Tiene por objetivo promover los aspectos relaciones con el ferrocarril mediante actividades culturales, cursos, museos, ediciones, estudios, archivo, biblioteca, etc.

Una de sus acciones concretas la realiza la Gerencia de Vías Verdes y Medio Ambiente, quien coordina y promueve el desarrollo a nivel nacional del Programa Vías Verdes desde 1993, por encargo conjunto del entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (ahora MAGRAMA), Renfe y Feve, creadores de este Programa.

Participan también las Comunidades Autónomas, Diputaciones provinciales y Ayuntamientos, así como colectivos ciudadanos de diversa índole.

Por otro lado, señalar que la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), realiza a nivel nacional la coordinación de los trabajos de promoción, comunicación y difusión de los distintos itinerarios de las Vías Verdes, a través del área de Vías Verdes y Turismo

Ferroviario. Así mismo facilita asesoramiento técnico mediante estudios técnicos, proyectos constructivos, planes de gestión y desarrolla proyectos de carácter europeo a las distintas administraciones.

3.4.- MARCA REGISTRADA.

En relación al Programa de Vías Verdes, es conveniente significar que la marca “Vía Verde” se encuentra registrada y protegida por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, siendo su uso restringido a los itinerarios establecidos sobre los antiguos trazados ferroviarios, con un logotipo y señalización específica para identificarlas expresamente en todas las Vías Verdes del país.

"VÍA VERDE" es una marca de calidad registrada y patentada por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles desde 1995 en la Oficina Española de Patentes y Marcas y cuyo uso está restringido a los itinerarios que discurren sobre antiguas infraestructuras ferroviarias" (Disponible online: http://www.viasverdes.com/programa_vv/senas_identidad.asp)

3.5.- LOGOTIPOS.

6.- Logotipo Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Vías Verdes.



Fuente: https://www.viasverdes.com/img/archivos/logo_ffeyvv.jpg

3.6.- PROGRAMA VÍAS VERDES. RECONOCIMIENTOS.

Cabe destacar el reconocimiento internacional del Programa Vías Verdes, muestra de ello es la concesión de los premios que se indican a continuación:

- Premio Internacional de Buenas Prácticas del Programa Hábitat de la ONU, 2000.
- Premio Turismo Sostenible de la World Travel Market, 2003.
- Premio Europa Nostra a la Conservación del Patrimonio, 2004.
- Premio ConBici a la Movilidad Sostenible, 2005.
- Premio Europeo de Vías Verdes 2005. Distinción Especial en la categoría Actividades y Promoción por la Serie de Televisión sobre vías verdes "Vive la Vía".
- Premio Telenatura 2006 a la mejor producción española por la serie sobre Vías Verdes "Vive la Vía".

- Premio Panda 2006 - WWF-Adena a la mejor iniciativa de comunicación ambiental institucional.
- “Premio de la Red para la Promoción de las Ciudades Medias del Sudoeste Europeo” - CIUMED 2007.
- Premio Internacional de Buenas Prácticas del Programa Hábitat de la ONU, 2008. Finalista entrando en la Short List por su candidatura "La transferencia de la Buena Práctica Programa de Vías Verdes a otras regiones de España y del Mundo".
- Premio Vía APIA 2008, a la transparencia informativa por la Asociación de Periodistas de Información Ambiental.
- Premio Ulyses de la Organización Mundial del Turismo (OMT) 2009.
- Premio de Turismo Responsabile Italiano e Turismo Cultura e UNESCO, 2011.
- Premio Especial de la IX edición del Premio Europeo de Vías Verdes por la App “Vías Verdes y Red Natura 2000”, 2019.
- Premio Observatorio FiturNext 2020, reconocimiento a Vías Verdes como iniciativa finalista por su alta replicabilidad e impacto positivo sobre el desarrollo económico local, 2020.

(Disponible online: http://www.viasverdes.com/programa_vv/reconocimientos.asp)

3.7- CÁRACTER INTERNACIONAL DE LAS VÍAS VERDES. “ASOCIACIÓN EUROPEA DE VÍAS VERDES”

Atendiendo el origen del Programa de Vías Verdes en España, basado en experiencias de otros países, podemos deducir que se trata de una corriente de carácter internacional, que propició en Namur (Bélgica) el 8 de Enero de 1998, la asamblea constituyente de la Asociación Europea de Vías Verdes, cuyos estatutos fueron firmados por representantes de diversas asociaciones e instituciones de varios países europeos, encontrándose en Madrid desde el año 2009 la sede ejecutiva y la Secretaría General.

3.8.- OBJETIVOS DE LA AEVV.

Desde su fundación, la Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV) actúa en base a los siguientes objetivos:

- Contribuir a la preservación de infraestructuras tales como ferrocarriles en desuso, caminos de servicio de canales e itinerarios culturales (calzadas romanas, caminos de peregrinaje, vías pecuarias...) con el fin de desarrollar sobre ellas itinerarios no motorizados, manteniendo el dominio público.
- Impulsar el transporte no motorizado, mediante la elaboración de inventarios de potenciales itinerarios y de informes técnicos.
- Promover y coordinar el intercambio de información y experiencias entre las diferentes asociaciones y organismos nacionales y locales que desarrollan iniciativas similares en Europa.
- Informar y aconsejar a los organismos nacionales y locales respecto al desarrollo de itinerarios no motorizados.
- Colaborar con las autoridades europeas, apoyando sus políticas en materia de sostenibilidad, medio ambiente, desarrollo regional y empleo.

3.9.3- MAPA VÍAS VERDES EN ANDALUCÍA (2017)

8.- Mapa Vías Verdes de Andalucía en 2017.



Fuente: <http://viasverdes.com/publicaciones/PDF/guiaviaverdeaceite.pdf>

3.9.4.- LOCALIZACIÓN DE LA VÍA VERDE DEL ACEITE.

9.- Mapa de términos municipales por los que discurre la Vía Verde del Aceite.



Fuente: <http://viasverdes.com/publicaciones/PDF/guiaviaverdeaceite.pdf>

3.9.5.- PROYECTOS.

Atendiendo la información que señala la FFE, el programa Vías Verdes sigue activo y con proyectos en marcha, entre los que cabe destacar los siguientes:

- Recuperación del ferrocarril Santander-Mediterráneo entre las provincias de Burgos y Soria, mediante la financiación del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) en el marco del programa de “Caminos Naturales”, que permitirá la recuperación de más de 200 kms. de esta antigua línea, y con posibilidad de enlazar en Burgos capital con la Ruta Jacobea y prolongarse hasta la localidad de Calatayud en la provincia de Zaragoza.
- Ampliación de la Vía Verde de la Sierra de Alcaraz en la provincia de Albacete, prolongándose hacia la Vía Verde del Segura en el noroeste de la provincia de Jaén, a través de la plataforma del FF.CC. Baeza-Utiel, que nunca llegó a entrar en servicio.
- Nuevos tramos de Vía Verde en el FF.CC. Guadix-Almendricos, entre las provincias de Granada, Almería y la Comunidad de Murcia, encontrándose abiertos los tramos que discurren por las localidades de Serón, Alcóntar, Olula del Río y Huércal-Overa en la provincia de Almería, a través de Baza en la provincia Granadina, y en la pedanía de Almendricos del término municipal de Lorca, en la comunidad murciana.
- Dentro del ferrocarril conocido como la “Vía de la Plata”, entre Plasencia (Cáceres) y Astorga (León) en 2016 se aperturó el tramo que discurre entre Carbajosa y Alba de Tormes (Salamanca), a los que se han ido uniendo tramos en las provincias de Cáceres, Salamanca y Zamora. Incorporación en Diciembre de 2019 del tramo entre Baños de Montemayor y Casas del Monte en Extremadura
- Ampliaciones en el Ferrocarril Vasco-Navarro (entre Álava y Navarra), en la Vía Verde del Plazaola (entre Guipúzcoa y Navarra), Vía Verde de la Sierra (entre Cádiz y Sevilla), y en la Vía Verde de Ojos Negros (entre las provincias de Teruel, Castellón y Valencia).

(Disponible online: http://www.viasverdes.com/programa_vv/en_marcha.asp)

Teniendo en cuenta los proyectos en marcha y los kms. de vías férreas sin uso que aún quedan pendientes de acondicionamiento (alrededor de 4.700 kms.), muchos de los cuales se encuentran dentro de la denominada “España vaciada”, se puede deducir que el potencial de crecimiento de Vías Verdes en España es esperanzador.

4.- ORIGEN DE LA VÍA VERDE DEL ACEITE. EL FF.CC. LINARES-PUENTE GENIL.

¹“Si ya en España se producía un considerable retraso en la difusión de la red ferroviaria con respecto a los países europeos, no menos dificultoso fue hacerlo llegar a zonas geográficas secularmente deprimidas como en el caso que nos ocupa”

Como señala PALOMINO, J.L. (2009), la construcción del FF.CC. entre Linares y Puente Genil, sufrió numerosos avatares hasta su puesta en servicio definitivo en 1893, transcurriendo más de 41 años desde que se iniciara el proyecto hasta que quedara construido en la totalidad de su recorrido.

¹ PALOMINO, J.L. (2009).

El origen del mismo podría atribuirse a una reunión de contribuyentes en el Ayuntamiento Giennense en 1852, con la finalidad de conseguir la conexión ferroviaria de la capital. Transcurren 7 años más (1859) para intentar nuevamente en el ayuntamiento de Jaén, el objetivo fijado anteriormente de lograr la conexión ferroviaria, llegándose en esta ocasión incluso al acuerdo de comenzar a recaudar fondos y la aportación de donativos.

Barajándose varias opciones y proyectos, tomó sentido aquel que pretendía conectar la capital con la línea ferroviaria general de Andalucía (proyectada a su paso por las poblaciones de Vilches, la actual estación de Linares-Baeza, Espeluy y Andujar), en la localidad de Mengíbar. Una vez puesta esta en servicio, se vislumbraba más tangible alcanzar el objetivo, ya que sólo existían 32 kms. entre ambas poblaciones.

Transcurre el mes de octubre de 1862 en el que SS.MM. La Reina Isabel II visita la ciudad de Jaén, con la esperanza del Excmo. Sr. Alcalde de solicitar a la Reina su declaración como protectora del proyecto ferroviario, con lo que respaldaría sustancialmente las aspiraciones pretendidas. Han de transcurrir tres años más (1865), para que la Real Sociedad Económica de Amigos del País comenzara a ser el medio óptimo para lograr los objetivos con el apoyo permanente de Madrid.

Aún existiendo un proyecto inicial de ferrocarril, que partiría de Mengíbar y enlazaría con las localidades de Jaén, Martos y Alcalá la Real concluía en Granada, no llegó a fructificar, a pesar de los esfuerzos de los representantes políticos de la provincia granadina solicitando el apoyo de sus homólogos giennenses.

Podemos observar que el interés en acceder al transporte ferroviario se encontraba presente así mismo en la provincia granadina, estimándose que la adhesión al proyecto ferroviario de la capital giennense facilitaría la consecución de objetivos.

Ha de llegar el año de 1870 para observar que la presión ejercida por la Real Sociedad Económica de Amigos del País y la defensa del proyecto en Cortes de los diputados giennenses, lograra promulgar la Ley de 2 de Julio de 1870, en la que se contemplaba la existencia de una línea de ferrocarril que sobre la base de la general andaluza, pasara por varias poblaciones de la provincia de Jaén y Granada, y finalizara en un puerto mediterráneo

Sin embargo, dicha ley languideció y quedó sin efecto, teniendo que esperar tres años más (1873) para que se promulgara la Ley de 7 de Marzo de 1873, la cual otorgó la concesión para construir un ferrocarril que, enlazando con la línea general de Andalucía, transcurriera por Jaén capital y conectara con las localidades cordobesas de Cabra y Lucena, para concluir en Puente Genil.

La Real Sociedad Económica de Amigos del País, observa la necesidad de compatibilizar los propósitos de la Ley de 2 de Julio de 1870 con la de 7 de Marzo de 1873, al considerar que las demandas de las ciudades de Jaén y Granada podrían ser compatibles, para lo que envía carta con fecha 16 de Mayo de 1877 una carta dirigida a las Cortes del Reino, proponiendo la concesión de un ferrocarril que, partiendo de Mengíbar, continuara su recorrido hacia Jaén, y se derivara en dos ramales en la localidad de Martos, uno para continuar por Alcaudete, Castillo de Locubín, Alcalá la Real y Moclín, para finalizar en Granada, y el otro ramal para dirigirse hacia las localidades de Cabra y Lucena, concluyendo en Puente Genil.

De nuevo, hay que esperar hasta 1877 para observar que la anterior Ley de 7 de Marzo de 1873 no llegó a surtir efecto alguno. Con fecha 10 de Enero de ese mismo año, comienzan a vislumbrarse las pretensiones giennenses, al considerarse el proyecto que, además de pasar por Jaén capital, ahora contemplaría el trayecto entre Linares y Puente Genil. Posteriormente, el 9 de Julio se aprueba la Real Orden que contiene el pliego de condiciones para la construcción de la línea, y un día después, ²“*La Real Orden del 10 de Julio de 1877 por la que se otorga a D. Jorge Loring y Oyarzábal, la concesión de la definitiva línea Linares – Puente Genil, adquiriendo la condición de línea del Plan General de Ferrocarriles*”

Cabe mencionar que debido a la comprometida situación del Tesoro, y atendiendo los cambios introducidos en las disposiciones de la Ley de 21 de Julio de 1878, hizo frenar a las empresas concesionarias la construcción de los proyectos otorgados, ya que dicha ley prohibía la emisión de Deuda Pública para subvencionar obra pública, percibiendo el temor de no recibir lo estipulado, por lo que, de nuevo, la construcción del FF.CC. entre Linares y Puente Genil, sufría un nuevo parón.

En 1879, la Real Sociedad Económica de Amigos del País de la provincia de Jaén, ante la situación comprometida, entiende que atender en toda su dimensión el proyecto ferroviario entre Linares y Puente Genil, sería dificultoso, dándose prioridad a la conexión en primera instancia de la ciudad de Jaén y abordar el resto del trazado proyectado con posterioridad.

A finales de ese mismo año, se inician las obras a cargo de la recién constituida Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, transcurriendo los trabajos a buen ritmo entre finales de 1880 e inicios de 1881. Con fecha 6 de Julio de 1881 se producía la llegada a la estación de Jaén de la primera locomotora, inaugurándose oficialmente el 18 de Agosto de 1881.

Nuevamente, a finales de 1881 se produce un nuevo contratiempo. La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces decide interrumpir la construcción del tramo entre Jaén y Martos que se encontraba en obras, a consecuencia del impago del Estado de las subvenciones previstas para dicho FF.CC.

Es necesario esperar hasta 1887, para que una comisión de representantes de las localidades giennenses y cordobesas por las que iba a discurrir el FF.CC., representantes de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de la provincia de Jaén y de Córdoba junto a miembros del gobierno, se reunieran en Madrid el 10 de Mayo, lográndose que el 30 de Junio de 1877 se aprobara una nueva Ley de Ferrocarril de Linares a Puente Genil. Hubo que esperar nuevamente tres años (1890), para observar que se reanudaban los trabajos, finalizándose oficialmente con fecha 18 de Junio de 1891 los que se ejecutaban entre el trayecto de Campo Real a Cabra de Córdoba, y concluyendo definitivamente el 22 de Enero de 1893, los trabajos pendientes entre los trayectos Cabra de Córdoba - Jaén y Espeluy - Linares Zarzuela.

Las estaciones, apeaderos (apd), apartaderos (apt) y cargaderos (car) que hubo en el trayecto fueron las siguientes:

Linares Zarzuela, La Tortilla (apt), Bailén, Espeluy, La Bética (apt), Mengíbar, Villargordo, Grañena (apt), Fernando Aranda (apt), Justino Flórez (apt), Jaén, Gordillo (apt), Moralduro (apt), Torredelcampo, Torredonjimeno, Martos, Los Castillejos (apt), Vado Jaén, La Muela

² Op. cit., p. 2.

(apt), La Esperanza (apt), Alcaudete-Fuente de Orbe, Collado de las Arcas (apt), Luque, Baena, Zuheros (apd), Doña Mencía, Cabra de Córdoba, Cantera de Cabra (car), Lucena, Zapateros-Horcajo y Campo Real.

³“Si bien este ferrocarril se denominó “Linares-Puente Genil”, el trazado en sí concluía en la estación de Campo Real, que enlazaba con el ferrocarril Córdoba-Málaga, a escasa distancia de la estación de Puente Genil.

La estación de Zapateros-Horcajo, posteriormente cambiaría su denominación por la de Moriles-Horcajo, concluyendo como Navas del Selpillar.

La estación de Alcaudete, con posterioridad, pasaría a denominarse Alcaudete-Fuente de Orbe.

La población de Baena, se incorporaría a la línea a través de un ramal entre ésta y la estación de Luque, inaugurado el 10 de Julio de 1918.

La distancia total del trayecto entre Linares y Campo Real fue de 175,859 kms. La del ramal entre Luque y Baena de 7 kms.”

Como puede observarse, hasta la construcción definitiva de esta línea ferroviaria, hubo que sortear multitud de contratiempos, con el fin de ofrecer un medio de transporte que permitiera acceder al progreso que este propiciaba y que todas las ciudades y poblaciones importantes demandaban en el país. Desde la puesta en servicio del conjunto del trayecto en 1893 hasta su clausura en 1985, prestó servicio durante 92 años, concluyendo una etapa de la historia del transporte ferroviario a través de la campiña giennense y cordobesa, y abriendo una nueva al servicio del ocio y esparcimiento de la ciudadanía desde su aprovechamiento como Vía Verde.

5.- EL PAISAJE DEL ENTORNO DE LA VÍA VERDE COMO ELEMENTO IDENTITARIO.

Atendiendo lo que nos indica la Real Academia Española de la Lengua sobre la palabra “paisaje” definiéndola como “*Parte del territorio cuyo carácter sea el resultado de la acción e interacción de factores naturales o humanos, tal como lo percibe la población*”, podría deducirse que el paisaje es un elemento susceptible de percibirse e interpretarse de distintas maneras.

Sin embargo, puede parecer evidente que el paisaje posee unos elementos que lo caracteriza y hace que se sea único, con identidad propia y definida, al cual solemos identificar como parte de la cultura con la que nos sentimos vinculados. En ese sentido se manifiesta tanto la Unión Europea como el Consejo de Europa, que reconocen ⁴“*los múltiples valores y funciones (estéticos, naturalísticos, histórico-culturales, sociales y económicos) de los que son portadores los paisajes en los diferentes países y regiones europeas, y son conscientes de la relevancia de los paisajes para la identidad y diversidad de Europa*”.

Así mismo, la importancia del paisaje queda recogida en la legislación española mediante la ratificación del gobierno español en BOE nº 31 de 5 de Febrero de 2008 del “Convenio Europeo del Paisaje”, en el que se reconoce la importancia de la protección, gestión y

³ Op. cit., p. 5.

⁴ AYCART, C. (2018). Disponible online: <http://viasverdes.com/publicaciones/PDF/guiaviaverdeaceite.pdf>

ordenación de los paisajes, así como la necesidad de integrarlo en las políticas de ordenación urbana y territorial.

Por otra parte, el interés por el paisaje y la necesidad de articular medidas sobre el mismo queda reflejado en el decreto 206/2006 de 28 de Noviembre de 2006 de la Junta de Andalucía con el “Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía”, contenido en BOJA nº 250, de 29 de Diciembre de 2006, en el que se señalan entre otras cuestiones, la necesidad de potenciar la incorporación de los paisajes andaluces como elementos integrantes del patrimonio de la comunidad, al patrimonio entre sí, y este con el resto del territorio.

Por otro lado, el informe de seguimiento y evaluación de la Estrategia de Paisaje de Andalucía del período 2012-2014 propone la ⁵“*puesta en valor de las vías verdes , a partir de la amplia red de trazados abandonados o en desuso, que en Andalucía suman varios centenares de kilómetros, y que pueden cumplir un valioso papel como recursos para contemplación y conocimiento paisajístico, natural y cultural en ámbitos inéditos o poco accesibles del territorio, que en muchas ocasiones representan paisajes históricos fruto de la acción humana*”

Tras lo expuesto, podemos apreciar que además de un marco legislativo sobre el paisaje, este posee vínculos con otros elementos patrimoniales directamente relacionados con el turismo, pudiéndose considerar a la Vía Verde del Aceite como un eje vertebrador en el que paisaje y las distintas posibilidades turísticas existentes a lo largo de todo su recorrido pueden quedar enlazadas, configurándose al mismo tiempo como una infraestructura envuelta en unas características paisajísticas que la identifica.

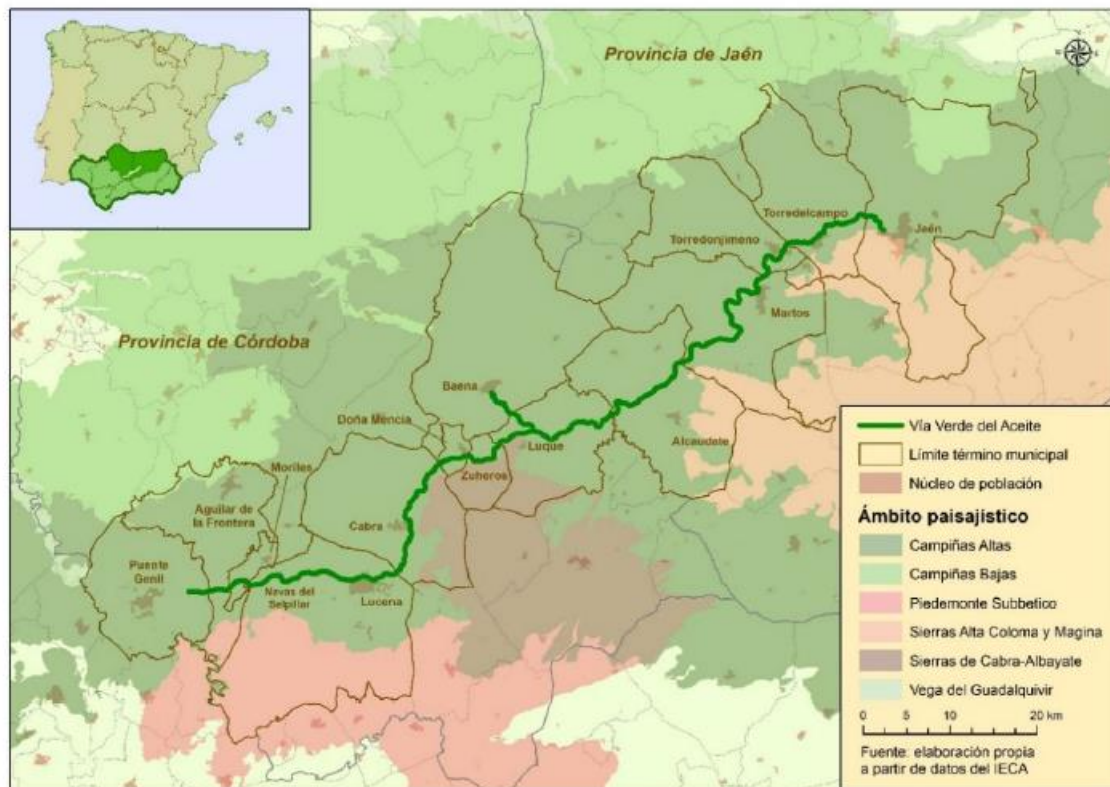
6.- EXPERIENCIA PARA LOS SENTIDOS.

Teniendo en cuenta la longitud de la Vía Verde del Aceite, cabe pensar que en sus 128 kms. de recorrido tendremos la ocasión de observar un variado paisaje, si bien las percepciones que este nos ofrece pueden interpretarse desde distintas ópticas y en función del sentido de la marcha que realicemos. Al ser una infraestructura para recorrerla de modo pausado, ya sea caminando o en bicicleta, nos permitirá contemplar con detalle todo su entorno inserto en el ámbito de la campiña y de la Subbética Cordobesa, de modo que los usuarios podrán establecer su propio mirador y contemplar aquellas panorámicas y elementos patrimoniales que les resulten atractivas. Una observación calmada, probablemente nos brindará una sensación placentera que nos ayudará a comprender e interpretar los recursos existentes. Así mismo, atravesar “al ralentí” su recorrido, nos permitirá estimular los sentidos al visualizar el paisaje, percibir los olores de plantas aromáticas características como el romero o la flor de los almendros que jalonan la vía, la vegetación húmeda, incluso el característico olor de los molinos de aceite cuando molturan la aceituna y el que desprenden las hogueras al quemar la poda de los olivos, el canto de los pájaros, el abrigo del viento o el confort de la calidez de los rayos del sol. Caminar o pedalear sobre la Vía Verde del Aceite, no deja de ser una actividad física saludable, en un entorno natural que nos propiciará sensaciones de bienestar tanto físico como mental.

5

http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal_web/web/temas_ambientales/ordenacion_territorio/paisaje/epa_web.pdf

10.- Ámbito paisajístico de la Vía Verde del Aceite.



Fuente: <http://viasverdes.com/publicaciones/PDF/guiaviaverdeaceite.pdf>

7.- RED NATURA 2000 Y VÍAS VERDES.

El proyecto “Vías Verdes y Red Natura 2000: Divulgación de Espacios Naturales Protegidos y Geoparques a través de la Red Estatal de Vías Verdes” tiene como objetivo integrar y poner en valor la biodiversidad existente en el entorno de las Vías Verdes, y se desarrolla por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles con el apoyo de la Fundación Biodiversidad del Ministerio para la Transición Ecológica.

Se observa que gran parte de los trazados de las Vías Verdes discurren por espacios naturales protegidos así como por geoparques, ofreciendo posibilidades turísticas de carácter sostenible a través de sus recorridos. Para ello se desarrollan una serie de acciones encaminadas a la integración de estos espacios con el entorno natural por el que discurren de un modo detallado.

El inventario realizado, considerando una distancia máxima de 5 kms. entre Vías Verdes y espacios protegidos, muestra las figuras de protección medioambiental vinculadas al entorno de la Vía Verde del Aceite que a continuación se indican:

Fuente: <https://www.viasverdes.com/img/archivos/124-ACEI.pdf>



12.- Figuras de protección medioambiental vinculadas al entorno de la Vía Verde del Aceite.



Con el apoyo de



20
AÑOS

VIAS VERDES Y RED NATURA 2000: Divulgación de Espacios Naturales Protegidos y Geoparques a través de la Red Estatal de Vías Verdes

Vía Verde del Aceite

Espacio natural vinculado		
Figura de protección:	Geoparque	Código: GPK2
Nombre:	Sierras Subbéticas	
Comunidad Autónoma:	ANDALUCÍA	
Superficie en Ha:	32.056	Distancia a la Vía Verde en km: 0,00
Espacio natural vinculado		
Figura de protección:	Monumento Natural	Código: ES616017
Nombre:	Bosque de la Bañizuela	
Comunidad Autónoma:	ANDALUCÍA	
Superficie en Ha:	2	Distancia a la Vía Verde en km: 1,85
Espacio natural vinculado		
Figura de protección:	Monumento Natural	Código: ES613015
Nombre:	Cueva de los Murciélagos	
Comunidad Autónoma:	ANDALUCÍA	
Superficie en Ha:	32	Distancia a la Vía Verde en km: 0,96
Espacio natural vinculado		
Figura de protección:	Paraje Natural	Código: ES610012
Nombre:	Embalse de Cordobilla	
Comunidad Autónoma:	ANDALUCÍA	
Superficie en Ha:	1.444	Distancia a la Vía Verde en km: 3,25
Espacio natural vinculado		
Figura de protección:	Zona de Importancia Comunitaria ZIC (ZEPA/ZEC)	Código: ES0000273
Nombre:	Embalse de Cordobilla	
Comunidad Autónoma:	ANDALUCÍA	
Superficie en Ha:	1.457	Distancia a la Vía Verde en km: 3,26
Espacio natural vinculado		
Figura de protección:	Reserva Natural	Código: ES613004
Nombre:	Laguna del Conde o Salobral	
Comunidad Autónoma:	ANDALUCÍA	
Superficie en Ha:	73	Distancia a la Vía Verde en km: 0,16

Fuente: <https://www.viasverdes.com/img/archivos/124-ACEI.pdf>

13.- Figuras de protección medioambiental vinculadas al entorno de la Vía Verde del Aceite.



Con el apoyo de



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA



20 AÑOS

VIAS VERDES Y RED NATURA 2000: Divulgación de Espacios Naturales Protegidos y Geoparques a través de la Red Estatal de Vías Verdes

Vía Verde del Aceite

Espacio natural vinculado

Figura de protección: **Reserva Natural** Código: ES616008
 Nombre: **Laguna del Chinche**
 Comunidad Autónoma: **ANDALUCÍA**
 Superficie en Ha: **5** Distancia a la Vía Verde en km: **0,86**

Espacio natural vinculado

Figura de protección: **Reserva Natural** Código: ES613005
 Nombre: **Laguna del Rincón**
 Comunidad Autónoma: **ANDALUCÍA**
 Superficie en Ha: **10** Distancia a la Vía Verde en km: **4,85**

Espacio natural vinculado

Figura de protección: **Reserva Natural** Código: ES616009
 Nombre: **Laguna Honda**
 Comunidad Autónoma: **ANDALUCÍA**
 Superficie en Ha: **11** Distancia a la Vía Verde en km: **0,13**

Espacio natural vinculado

Figura de protección: **Zona de Importancia Comunitaria ZIC (ZEPA/ZEC)** Código: ES6160001
 Nombre: **Laguna Honda**
 Comunidad Autónoma: **ANDALUCÍA**
 Superficie en Ha: **327** Distancia a la Vía Verde en km: **0,00**

Espacio natural vinculado

Figura de protección: **Zona de Importancia Comunitaria ZIC (ZEPA/ZEC)** Código: ES0000034
 Nombre: **Lagunas del Sur de Cordoba**
 Comunidad Autónoma: **ANDALUCÍA**
 Superficie en Ha: **1.502** Distancia a la Vía Verde en km: **0,00**

Espacio natural vinculado

Figura de protección: **Parque Periurbano** Código: ES616016
 Nombre: **Santa Catalina**
 Comunidad Autónoma: **ANDALUCÍA**
 Superficie en Ha: **197** Distancia a la Vía Verde en km: **1,10**

Fuente: <https://www.viasverdes.com/img/archivos/124-ACEI.pdf>

14.- Figuras de protección medioambiental vinculadas al entorno de la Vía Verde del Aceite.




Con el apoyo de




20 AÑOS

VIAS VERDES Y RED NATURA 2000: Divulgación de Espacios Naturales Protegidos y Geoparques a través de la Red Estatal de Vías Verdes

Vía Verde del Aceite

Espacio natural vinculado

Figura de protección:
Zona de Importancia Comunitaria ZIC (ZEPA/ZEC)
Código: ES6130002

Nombre:
Sierra Subbética

Comunidad Autónoma:
ANDALUCÍA

Superficie en Ha:
32.056
Distancia a la Vía Verde en km: 0,00

Espacio natural vinculado

Figura de protección:
Parque Natural
Código: ES613008

Nombre:
Sierras Subbéticas

Comunidad Autónoma:
ANDALUCÍA

Superficie en Ha:
32.056
Distancia a la Vía Verde en km: 0,00

Centro vinculado

Centro:
Ecomuseo de la Cueva de los Murciélagos

Ubicación:
Ctra. CO-6210, Km. 4. 14870 Zuheros (Córdoba)

Web:
http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/servtc5/ventana/mostrarFicha.do?idEquipamiento=19685

Distancia a la Vía Verde en km: 1,15
Posición:
37° 32' 24"N 4° 18' 21"O

Fuente: <https://www.viasverdes.com/img/archivos/124-ACEI.pdf>

Según lo señalado, podemos observar la importancia de las figuras de protección medioambiental que acompañan al entorno de la Vía Verde del Aceite, deduciéndose que las mismas, además de aportar un valor sustentado en un entorno natural, ofrecen alternativas para realizar actividades complementarias dentro de sus espacios, localizadas algunas de ellas en el trayecto y otras con accesibilidad desde sus proximidades.

8.- POSIBILIDADES TURÍSTICAS EN TORNO A LA VÍA VERDE DEL ACEITE.

Conforme transcurre el tiempo y se observa la consolidación en sucesivas fases de las distintas iniciativas de Vías Verdes que se van implementando en el país, se aprecia durante su recorrido, que además del uso cicloturístico y para caminar, la Vía Verde del Aceite en particular atraviesa lugares de enorme valor paisajístico y localidades con gran interés patrimonial, pudiendo enlazar las distintas poblaciones por las que discurre de un modo fácil, cómodo y accesible, adentrándonos en poblaciones repletas de historia y monumentalidad, en entornos naturales de alto valor ecológico, y pudiendo acceder a otros elementos patrimoniales como la cultura gastronómica, enológica y del olivar que prácticamente envuelve todo el trazado de la antigua línea férrea entre Linares y Puente Genil.

Las Vías Verdes ⁶*“han demostrado que son unos recursos excelentes para promover el turismo sostenible, el ocio saludable y la movilidad no motorizada, contribuyendo a la creación de empleo local y a la fijación de la población en el medio rural”*.

Por todo ello, parecen presentarse unas razonables expectativas para la realización de actividades turísticas variadas en torno a la Vía Verde del Aceite, las cuales se indicarán posteriormente.

8.1- ESTABLECIMIENTO DE ITINERARIOS.

Teniendo en cuenta los elementos mencionados anteriormente, parece lógico que se intente el máximo aprovechamiento y disfrute para los usuarios de los recursos existentes, permitiendo a su vez la accesibilidad a todas aquellas posibilidades que se acumulan en torno a la Vía Verde, a fin de que resulten una experiencia gratificante para sus usuarios, sean cuales sean las diversas inquietudes de los mismos, ya que atendiendo a la variedad existente, probablemente despierten el interés en gran parte de ellas.

Para este fin, el establecimiento de itinerarios a lo largo del recorrido de la Vía Verde del Aceite, facilitará la identificación de los diversos recursos existentes (paisaje, patrimonio histórico, gastronomía, etc.), así como otros de diversa índole (destacándose el patrimonio arquitectónico industrial) que atesora a lo largo de su recorrido.

Si bien el propósito de los itinerarios propuestos se encuentra enfocado a señalar los recursos existentes y las posibilidades que ofrece el trayecto poniendo en valor la importancia de la variedad paisajística, así mismo se considerarán otros elementos destacables ubicados en las proximidades de la Vía Verde del Aceite, con el fin de brindar la oportunidad para descubrirlos, y que probablemente enriquecerán la experiencia de los usuarios.

Por otro lado, y con el ánimo de visualizar de algún modo la evolución del entorno y el paisaje, se insertarán imágenes de épocas anteriores en la que los trenes circulaban por esta línea, a fin de comparar esas instantáneas con la situación actual y poder de ese modo apreciar el paso del tiempo entre las mismas.

8.2- GRADO DE DIFICULTAD.

Según lo señalado anteriormente, podríamos considerar que un factor clave en los itinerarios reside en presentar de forma atractiva a los usuarios las diversas posibilidades existentes, a fin de suscitar su aprovechamiento y el disfrute de los mismos, pero al mismo tiempo, de modo que sean capaces de despertar el interés en aquellos recursos con los que no nos encontremos suficientemente familiarizados, e invite a iniciarnos en los desconocidos.

Con el fin de que los itinerarios resulten atrayentes, es primordial que los mismos se encuentren exentos de dificultades, circunstancia que ofrecen las Vías Verdes, dadas las propias características constructivas de la línea férrea donde se insertan, ya que los trazados ferroviarios se construían salvando las diferencias de cota del terreno mediante pendientes

⁶ AYCART, C. (2013). Disponible online: <http://www.iaph.es/revistaph/index.php/revistaph/article/view/3399>

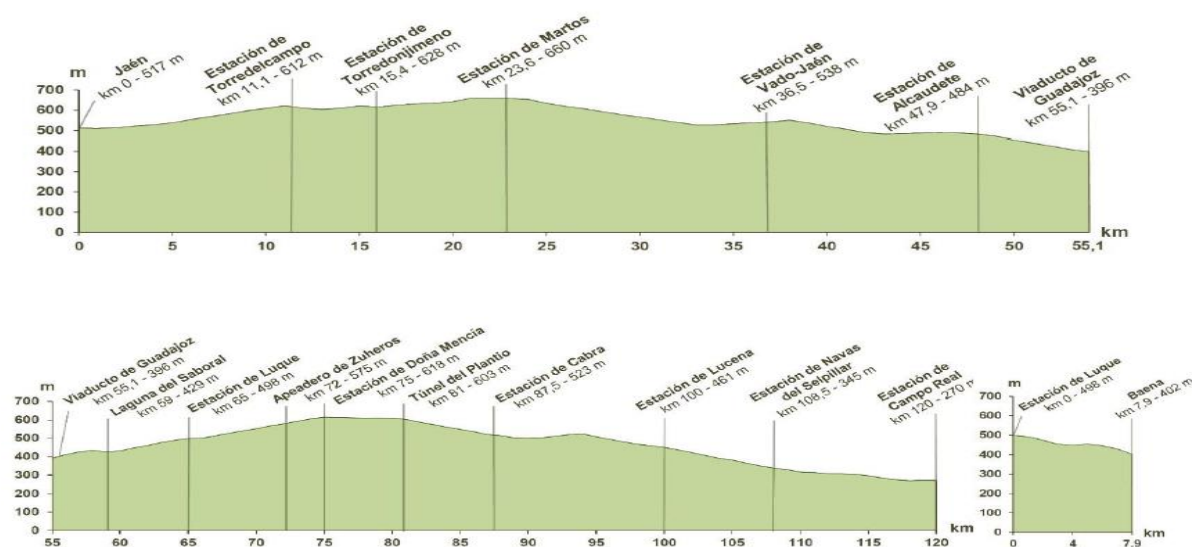
suaves, que facilitaban el remolque del gran tonelaje que arrastraban tanto trenes de viajeros como de mercancías, siendo por lo general en este trayecto, no superior al 1,5 %, por lo que el grado de dificultad para realizar su recorrido es bajo.

8.3.- PERFIL ALTIMÉTRICO EN LA VÍA VERDE DEL ACEITE.

En el gráfico 1 se puede observar el perfil altimétrico del recorrido entre Jaén y Campo Real, en el que se señalan distintos puntos kilométricos del trayecto así como su altitud sobre el nivel del mar.

15.- Gráfico del perfil altimétrico de la Vía Verde del Aceite.

Gráfico 1. Perfil altimétrico de la Vía Verde del Aceite



Fuente: <http://viasverdes.com/publicaciones/PDF/guiaviaverdeaceite.pdf>

8.4.-DISTANCIAS KILOMÉTRICAS, COTAS Y % PENDIENTE.

Teniendo en cuenta el perfil altimétrico en el recorrido de la Vía Verde del Aceite, y con el fin de apreciar la facilidad de su uso, en el siguiente cuadro se insertan distancias, diferencias de cotas y % de la pendiente existente entre las estaciones y/o trayectos del recorrido obtenidos:

16.- Distancias kilométricas entre estaciones y/o trayectos, diferencia en cota y pendiente media en %.

Trayecto	Distancia en kms.	Diferencia de cota (mts)	Pendiente media en %
Jaén-Torredelcampo	11,6	95	0,81
Torredelcampo-Torredonjimeno	4,3	16	0,37
Torredonjimeno-Martos	8,2	32	0,39
Martos-Vado Jaén	12,9	122	0,94
Vado Jaén-Alcaudete	11,4	54	0,47

Alcaudete-Viaducto del Guadajoz	7,2	88	1,22
Viaducto del Guadajoz-Laguna del Salobral	3,9	33	0,84
Laguna del Salobral-Luque	6	69	1,15
Luque-Zuheros	7	77	1,10
Zuheros-Doña Mencía	3	43	1,43
Doña Mencía-Cabra	12,5	95	0,76
Cabra-Lucena	12,5	62	0,49
Lucena-Navas del Selpillar	8,5	116	1,36
Navas del Selpillar-Campo Real	11,5	75	0,65
Luque-Baena	7,9	96	1,21

Fuente: Elaboración propia a partir de <http://viasverdes.com/publicaciones/PDF/guiaviaverdeaceite.pdf>

Para establecer el porcentaje de pendiente de los trayectos indicados, se ha seguido la siguiente formulación:

Pendiente en % = diferencia de cotas entre trayectos/estaciones en metros X 100 / distancia del trayecto en metros.

Como podemos observar, si un tramo posee una pendiente del 0,81 (p.ej. tramo Jaén-Torredelcampo), significa que, de media, cada 100 metros que avancemos en el plano horizontal, ascenderemos o descenderemos (según el sentido de la marcha) 0.81 metros respecto al punto de origen, lo que da idea de la suave pendiente que existe en todo el recorrido de la Vía Verde.

9.- RESULTADOS.

9.1.- ITINERARIOS PROPUESTOS. ANÁLISIS Y DESCRIPCIÓN.

9.1.1.- JAÉN-TORREDONJIMENO.

Longitud: 15,4 kms.

Pendiente media: 0.72%

Al objeto de establecer un punto de partida inicial en los itinerarios que se proponen a continuación, y teniendo en cuenta el orden en que se encuentra marcado actualmente su kilometraje, consideraremos la ciudad de Jaén como punto de inicio del primero, si bien cualquier punto de acceso a la Vía Verde del Aceite por cualquier tramo permitirá discurrirlo en la dirección que se estime oportuna, pudiéndose identificar igualmente en el sentido que se elija, aquellos elementos destacables que se insertan en cada uno de los mismos.

La Vía Verde del Aceite se inicia en la periferia noroeste de la ciudad, junto a las instalaciones deportivas de las Fuentezuelas.

17.- Inicio Vía Verde del Aceite. Km. 0.



Fuente: Archivo personal.

18.- Localización del inicio de la Vía Verde del Aceite (Km.0)



Fuente: Google Earth.

Nada más iniciar el recorrido, vemos que el olivo comienza a capitalizar mayoritariamente el paisaje de la cara norte de la Vía Verde. Una vez atravesamos el paso subterráneo de la carretera A-316, comenzamos a percibir levemente la pendiente ascendente del trayecto entre Jaén y Torredelcampo. Llegado al km. 2'7 aprox. podemos comenzar a apreciar unos de los diversos elementos constructivos del patrimonio arquitectónico industrial del siglo XIX que nos encontraremos a lo largo de todo el trayecto, y que en general pasa desapercibido para los usuarios. Se trata de los taludes, cuya finalidad es contener los deslizamientos de tierras mediante la construcción de muros, a fin de evitar que las mismas invadan la explanación por donde circulaba el tren. Tal como señalan Nieto, L.M, Sánchez Gómez, M, Olid-Melero, J, Fernández del Castillo, T, López Vilchez, M.D y Castillo Armenteros, J.C. (2010), en este trayecto ⁷*“los deslizamientos son comunes, pudiendo observarse tanto en vista panorámica como afectando puntualmente a la Vía Verde. De hecho, durante la construcción del ferrocarril (finales del siglo XIX, 1873-1893, LÓPEZ-TEBA, (2002), los deslizamientos produjeron numerosas modificaciones del trazado inicial y conllevaron la utilización de gran cantidad de construcciones correctivas...”*. En este caso, los taludes a ambos lados de la vía están contruidos mediante bloques de sillería regular, tal como puede apreciarse en las imágenes que se insertan a continuación.

Durante el itinerario, se bordea en el margen izquierdo, la Sierra de Jabalcuz y la de la Grana, en la que contrasta la vegetación de pinares en su parte alta con la de olivar en su falda, mientras que en el derecho se aprecia la campiña que desciende hacia el Guadalquivir colmada de olivos.

⁷ NIETO, L.M. et al. (2010).

19.- Taludes en torno al Km. 2,7 de la Vía Verde del Aceite.



Imagen: Archivo particular.

20.- Sierra de Jabalcuz y de la Grana.



Imagen: Archivo particular.

Al llegar al Km. 11,1 encontraremos la antigua estación de Torredelcampo. Unos cuantos metros más adelante, podemos divisar otro de los elementos significativos del patrimonio arquitectónico industrial del siglo XIX. Se trata del primer túnel de los tres que existen en todo el trazado, conocido como “El Caballico”, con una longitud de 333 mts. y horadado en curva. En su interior podemos observar en el lado derecho sentido Torredonjimeno, unas hoquedades en la pared a ras de suelo, similares a nichos, denominadas “troneras”. Estos huecos se construían para que los obreros de mantenimiento de la vía se cobijaran en ellos si eran sorprendidos por el paso de un tren, mientras realizaban trabajos en el mismo.

21.- Estación de Torredelcampo. (c. 1893)



Fuente: <http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=4407&start=40>

22.- Estación de Torredelcampo. (2020)



Fuente: Archivo particular

23.- Boca entrada túnel del Caballico lado oeste.



Fuente: Archivo particular.

24.- Interior en curva del túnel del Caballico.



Fuente: Archivo particular.

25.- Detalle de una tronera en el interior del túnel.



Fuente: Archivo particular.

26.- Boca de salida túnel del Caballico lado este.

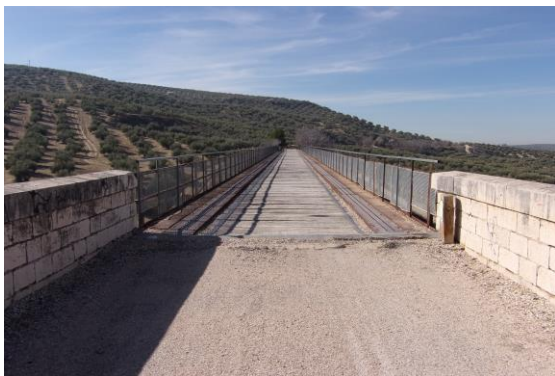


Fuente: Archivo particular.

Unos cientos de metros más adelante nos encontraremos quizás, con el elemento más destacable de la arquitectura industrial del siglo XIX en la Vía Verde del Aceite: El viaducto metálico.

Tal como se indica en un cartel informativo junto al mismo, nos encontramos ante el viaducto de la arroyada de la “Piedra del Águila”, con una longitud de 104,50 mts., construido en tres luces, de estructura reticular metálica ensamblada con remaches, y apoyado sobre pilares y pilastras de sillería caliza de excelente calidad. Fue construido por Daydé et Pille, reputados constructores franceses de estructuras metálicas, bajo cuyo nombre “Daydé&Pille” e integrados posteriormente en la empresa “Eiffel Constructions Métalliques”, realizaron multitud de obras importantes entre las que destacan el puente canal de Briare (1895), la estructura metálica de la estación de Bordeaux-Saint-Jean (1898) o la cúpula y la nave transversal del Grand Palais (1900) en Francia, así como diversas construcciones en las colonias de ultramar francés, y en el caso que nos ocupa, los viaductos de la línea férrea entre Linares y Puente Genil.

27.- Viaducto sobre la arroyada de la “Piedra del Águila”



Fuente: Archivo particular.

28.- Vista del viaducto sobre sus pilares.



Fuente: Archivo particular.

Continuamos 1,14 kms. para encontrar otro viaducto. El viaducto “Bajo”. Tal como indica el cartel informativo, posee una longitud de 82,80 metros de longitud, una altura aprox. de 20 mts. y con dos luces (apoyado sobre una pilastra).

29.- Viaducto “Bajo”



Fuente: Archivo particular.

30.- Vista lateral del viaducto apoyado sobre una pilastra.



Fuente: Archivo particular.

A ambos extremos del viaducto se aprecian sendas placas soldadas en las que se observa la inscripción de los constructores “Daydé y Pillé” mencionados anteriormente, y que se encuentran así mismo en gran parte del resto de viaductos del trayecto.

31.- Vista panorámica con Sierra Morena al fondo.



Fuente: Archivo particular.

32.- Placa identificativa de los constructores del viaducto.



Fuente: Archivo particular.

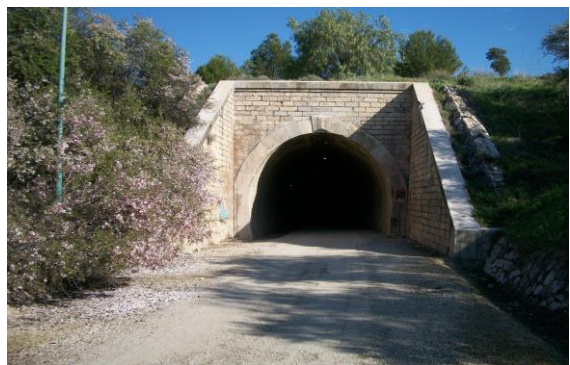
A esta altura del recorrido, la vertiente orientada hacia el norte, nos permite comprobar el dominio del olivar sobre el paisaje, divisándose un sinfín de suaves crestas colmadas de olivos hasta toparse en la lejanía con la falda de Sierra Morena.

33.- Boca norte del túnel de Torredonjimeno.



Fuente: Archivo particular.

34.- Boca sur del túnel de Torredonjimeno.



Fuente: Archivo particular.

Avanzaremos 1.15 kms. para encontrarnos con la boca del segundo túnel del trayecto. El túnel de Torredonjimeno, con 165 mts. de longitud y construido en curva. Recorriendo sólo 500 mts. más llegaremos al Km. 15,5. donde se encontraba la estación de Torredonjimeno (actualmente inexistente) y final del primer itinerario.

El itinerario se inicia a una altitud de 517 m s.n.m. al comienzo del recorrido, para seguidamente recorrer una pendiente algo más pronunciada hasta llegar a Torredelcampo (612 m s.n.m.) y finalizar con una suave pendiente en los últimos 4 kms. hasta llegar a Torredonjimeno (628 m s.n.m.).

En relación a la vegetación que podemos apreciar en el itinerario, el predominio del olivo se aprecia en toda su magnitud, pudiéndose divisar manchas de pinares en las laderas de la Sierra de Jabalcuz y de la Grana. Por otra parte, la vegetación silvestre la encontraremos presente en las inmediaciones de la vía en todo el trayecto, fundamentalmente en terraplenes y junto a las cunetas, donde podremos apreciar diversa arboleda como almendros, encinas, higueras o manzanos silvestres, variedad de arbustos, siendo los más comunes el romero, tomillo, la zarza, majuelo y el rosal silvestre, así como multitud de herbáceas como la amapola, acanto, hinojo o jaramagos entre otras.

35.- Almendros flanqueando la Vía Verde del Aceite. en el km. 4,6.



Fuente: Archivo particular.

36.- Panorámica de la campiña en el margen dcho. del km. 2,7.



Fuente: Archivo particular.

9.1.2.- TORREDONJIMENO-VADO JAÉN.

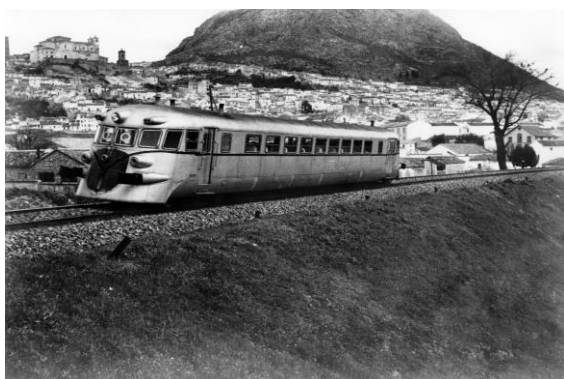
Longitud: 21,1 kms.

Pendiente media: 0,42%.

El siguiente itinerario se caracteriza por encontrarse rodeado de campiña en ambos márgenes una vez que se sale de la falda de la Sierra de la Grana tras bordear la enorme peña de Martos, para ajustarse en su trazado final a los pies de la sierra de la Caracolera.

Una vez salimos de la estación de Martos, el trayecto comienza a serpentear describiendo una sucesión de curvas de gran radio inmersas en la espesura del olivar. Transcurridos 10,4 kms., llegaremos de nuevo a dos viaductos, separados entre si a 1,18 kms. El primero es el viaducto del Arroyo Salado (2º viaducto de mayor longitud del trayecto) y tal como indica el cartel informativo sobre el mismo, tiene una longitud de 208,70 mts., de tres luces, apoyado sobre estribos y pilas de sillería caliza de excelente calidad, con una profundidad máxima de 50 mts.

37.- Automotor llegando a Martos. (c. 1961)



Fuente: <http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=4407&start=680>

39.- Tren llegando a Martos. P.N. Ctra. de Santiago.



Fuente: <http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=4407&start=920>

41.- Viaducto sobre el arroyo Salado.



Fuente: Archivo particular.

38.- Tramo Vía Verde del Aceite en Martos. (2020)



Fuente: Archivo particular.

40.- Antiguo P.N. Ctra. de Santiago con Vía Verde. Martos (2020)



Fuente: Archivo particular.

42.- Vista lateral del viaducto.



Fuente: Archivo particular.

El siguiente que encontraremos es el del Higueral, pudiendo en el extremo del mismo disfrutar de un magnífico mirador natural, desde el cual podremos observar una excelente panorámica que nos deja en el horizonte la impronta, de izquierda a derecha, de la Peña de Martos, Sierra de la Grana y Sierra de Jabalcuz, acompañada de suaves lomas cubiertas de olivos de la campiña marteña.

43.- Vista lateral del viaducto del Higueral.



Fuente: Archivo particular.

44.- Peña de Martos, Sierra de la Grana y Sierra de Jabalcuz.

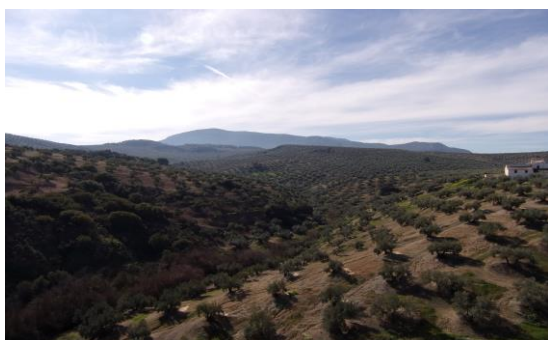


Fuente: Archivo particular.

Desde este punto, en el margen izquierdo en sentido de la marcha, se aprecia la cercanía de la Sierra de la Caracolera, preludio de las Sierras Subbéticas que bordearemos algunos kilómetros más adelante. Nada más cruzar el viaducto unos metros, merece la pena volver la vista atrás para descubrir una excelente vista del alto de la Pandera, dentro de la Sierra Sur giennense.

A esta altura del recorrido podemos observar cómo la característica vegetación mediterránea se manifiesta representada en almendros, encinas, higueras, majuelos, zarzas, así como matas de tomillo, romero y pinceladas de jaramagos, alternándose profusamente en los márgenes de los taludes. Así mismo, el olivar comienza a mezclarse y alternarse con la vegetación boscosa y de matorral de la Sierra de la Caracolera, apreciándose un cierto espectro cromático.⁸ *“Esta diversidad vegetal permite apreciar en el paisaje la estacionalidad climática, conformando estampas diferentes y dinámicas según la época del año. En otoño algunos lugares dispersos de estos cerros y de los márgenes de la Vía se tiñen de colores ocre y rojizos y se tapizan de flores multicolores en primavera”*.

45.- Sierra de la Caracolera y de Ahílos.



Fuente: Archivo particular.

46.- Vía Verde. Pico de la Pandera (Sierra Sur) al fondo.



Fuente: Archivo particular.

Una vez pasado el anterior viaducto, en breve llegaremos a la estación de Vado Jaén, final del itinerario propuesto. Si bien pudiéramos pensar que a primera vista esta antigua estación, casi en medio de la nada, no puede sino ofrecernos solamente una pequeña área de descanso para los usuarios de la Vía Verde del Aceite, descubriremos que en la misma, al encontrarse dentro de la Reserva Starlight de la Sierra Sur de Jaén, posee las condiciones necesarias para

⁸ AYCART, C. (2018).

la observación astronómica. Tal como señala la Junta de Andalucía a través de la página web oficial de turismo (<https://www.andalucia.org/es/astroturismo/reservas-y-destinos-starlight/reserva-starlight-sierra-sur-jaen>) *“La Reserva Starlight de la Sierra Sur de Jaén conserva un patrimonio natural fuera de lo común, y su gran tesoro es su magnífico cielo nocturno”* pudiéndose realizar actividades relacionadas con la misma en condiciones idóneas al contemplarse un cielo que presenta su oscuridad natural. Tanto el municipio de Torredelcampo, Martos como Alcaudete, dentro de la Vía Verde del Aceite, poseen la certificación “Destino Starlight”, concedida en Agosto de 2014, sumándose a la otorgada en el mes de Marzo del mismo año como “Reserva Starlight”.

47.- Estación de Vado Jaén. (1951)



Fuente: <http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=4407&start=400>

48.- Estación de Vado Jaén. (2020)



Fuente: Archivo particular.

En el cruce de la Vía Verde del Aceite con la carretera JA-3307, si avanzamos 2.9 kms. en dirección a la pedanía de Las Casillas, podremos desviarnos por un sendero de 1,3 kms. que nos llevará directamente al Castillo de Víboras, una edificación de origen árabe encumbrada en la cima de una peña rocosa desde la que podremos apreciar, justo en frente, la cara norte de la Sierra de la Caracolera, una visión profunda del embalse del Víboras, así como de la Sierra de la Pandera, Cerro del Hoyo y Cerro de la Horca en la lejanía, dentro de la Sierra Sur de Jaén.

La fortificación tiene origen en el siglo IX, si bien posteriormente perteneció a la Orden de Calatrava. Destaca su posición elevada que le permite dominar el territorio circundante y apreciar una panorámica excelente.

El itinerario transcurre iniciándose a una altitud de 628 m s.n.m., para continuar descendiendo por una pendiente algo pronunciada hasta llegar a Martos (612 m s.n.m.), y desde allí, descender suavemente hasta concluir en la estación de Vado-Jaén, situada a 538 m s.n.m.

49.-Castillo de Víboras.



Fuente: Archivo particular.

50.- Vista panorámica desde el Castillo de Víboras.



Fuente : <https://es.wikiloc.com/rutas-senderismo/2015-12-22-sierra-caracolera-castillo-bib-bora-embalse-del-viboras-las-casillas-11762204/photo-11183655>

9.1.3.- VADO JAÉN-LUQUE Y RAMAL DE BAENA.

Longitud: 65,5 kms. + 7,9 kms. (ramal).

Pendiente media hasta Luque: 1.40 %

Pendiente media Luque-Baena: 0.82%

El siguiente itinerario se caracteriza por una gran riqueza paisajística y patrimonial, en la que pasaremos de las proximidades del paisaje que nos ofrecen las sierras de La Caracolera, Ahíllos y Orbes en el margen izquierdo, la Sierra de La Lastra y de la Llorosa en el margen derecho del sentido de la marcha, a la profundidad visual que nos brinda el paisaje una vez que sobrepasamos las reservas naturales de la laguna Honda y de El Salobral, hasta llegar al extremo de la Sierra Subbética en Luque. Así mismo, podremos contemplar 5 de los 13 viaductos que existen en el trayecto, al igual que otros elementos significativos del patrimonio ferroviario ubicados en las estaciones de Alcaudete y Luque.

Tras avanzar unos cientos de metros al salir de la estación de Vado-Jaén, se observa un paso superior sobre la Vía Verde correspondiente a la carretera JV-2235 (antigua carretera de Alcaudete), mostrándose presente desde finales del S. XIX. A partir del mismo, el recorrido inicia un descenso algo más pronunciado que nos llevará al viaducto de más envergadura de todo el trayecto. Se trata del viaducto sobre el río Víboras, de 222,35 mts. de longitud, apoyado sobre tres pilastras y con una altura máxima de 70 metros. El mismo viaducto es un excelente mirador donde podremos contemplar una panorámica espectacular de 360°, pudiendo observarse incluso si miramos hacia el itinerario anterior, el castillo de la encomienda del Víboras junto a la falda de la Sierra de la Caracolera y la Sierra de la Pandera en la lejanía. Así mismo, mirando hacia el cauce del río, se aprecia un pequeño puente medieval al que le preceden unos metros de una antigua calzada romana que conducía al mismo, al que merece la pena descender, tanto para su contemplación directa como para observar la magnífica perspectiva que ofrece el viaducto desde el puente.

Por otro lado, este punto del trayecto ofrece información interesante para los interesados en la geología. Como indican Nieto et al., (2010), en esta zona ⁹*“hay numerosos viaductos que facilitan las vistas panorámicas de los relieves situados al norte, pertenecientes a la Cuenca*

⁹ NIETO, L.M. et al, (2010). p.353.

del Guadalquivir, y al sur, donde es posible observar las montañas subbéticas... En los barrancos se ven estructuras geológicas como pliegues, fallas y secuencias estratigráficas”.

51.- Paso superior de la carretera JA-2235 sobre la Vía Verde.



Fuente: Archivo particular.

52.- Castillo de Víboras, Sierra de la Pandera y de la Caracolera.



Fuente: Archivo particular.

53.- Vista lateral del viaducto sobre el río Víboras.



Fuente: Archivo particular.

54.- Puente medieval sobre el río Víboras.



Fuente: Archivo particular.

A 1.9 kms. de este viaducto llegaremos al del Chaparral, que salva el arroyo del mismo nombre. Como señala un cartel informativo, tiene una longitud de 70 metros de longitud y una profundidad aproximada de 20 mts. Construido con estructura reticular metálica, apoyado en pilares y pilastras de sillería de excelente calidad. Presenta la peculiaridad de ser más ancho que el resto de viaductos (5 mts), al tener que insertar en su interior el trazado en curva del tendido de los carriles. Una vez atravesado el viaducto, a 120 mts. del mismo encontraremos otro ejemplo del patrimonio arquitectónico industrial del antiguo FF.CC. Linares a Puente Genil. Podremos observar una pequeña casa donde habitaba el operario de vía. Como puede apreciarse en la fotografía que se adjunta, es una pequeña vivienda de dos plantas, de unos 24 m² por planta con un pequeño patio-huerto, a fin de poder ayudar al empleado y a su familia a su manutención, dado el aislamiento en que generalmente se ubicaban estas viviendas. Tras avanzar 900 mts., llegaremos al viaducto de La Esponela, que así mismo salva el arroyo del mismo nombre. Al igual que el anterior viaducto, tiene una longitud de 70 mts. y presenta características constructivas similares.

Respecto a la vegetación que encontramos en esta parte del trayecto, se aprecia la continuidad de la vegetación mediterránea señalada en el trayecto anterior, si bien se comienza a apreciar la aparición de pinares abrigando la falda de la Sierra Caracolera.

55.- Viaducto del Chaparral (trazado de carriles en curva).



Fuente: Archivo particular.

56.- Vista lateral del viaducto del Chaparral.



Fuente: Archivo particular.

57.- Casa del operario de vía. Antiguo FF.CC. Linares-Pte. Genil.



Fuente: Archivo particular.

58.- Vista lateral del viaducto de La Esponela.



Fuente: Archivo particular.

Avanzaremos 2.1 kms. para llegar a la antigua estación de Alcaudete, en cuyo recinto apreciaremos diversos elementos característicos para el servicio ferroviario.

59.- Tren Correo llegando a la estación de Alcaudete (1981)



Fuente: <https://www.facebook.com/ferrocarrilenandalucia/photos/a.621771821228891/1432912366781495/?type=3&theater&ifg=1>

60.- Panorámica actual (2020)



Fuente: Archivo particular.

Unos metros antes de llegar a la misma, encontraremos una antigua vivienda para el guardabarreras, que a diferencia del lamentable estado de conservación de la anterior, esta se encuentra restaurada. Al llegar a la estación, el primer elemento que llama la atención son los depósitos de agua elevados, también denominados “cubatos”, que encontramos a la izquierda

en el sentido de la marcha, y que se utilizaban para el abastecimiento de las calderas de las máquinas a vapor que circularon por este FF.CC. Podemos así mismo distinguir las grúas para el abastecimiento de agua a las máquinas, conocidas como “aguadas”, situadas a ambos lados de la estación. Junto al edificio de viajeros, se encuentra el muelle de carga y descarga de mercancías. Al final del mismo y en el exterior de una vía de muelle, podremos contemplar una antigua báscula de pesaje de vagones, donde una vez que el vagón de mercancías se cargaba, se situaba sobre la misma para conocer el tonelaje de carga que llevaba, tras deducir la tara del vagón del pesaje total.

61.- Casa del guardabarreras en la estación de Alcaudete.



Fuente: Archivo particular.

62.- Depósitos de agua “cubatos” de la estación de Alcaudete.



Fuente: Archivo particular.

63.- Aguada de la estación de Alcaudete.



Fuente: Archivo particular.

64.- Aguada de la estación de Alcaudete.



Fuente: Archivo particular.

65.- Muelle de la estación de Alcaudete.



Fuente: Archivo particular.

66.- Báscula de pesaje de vagones.



Fuente: Archivo particular.

67.- Tren correo entre Jaén y Puente Genil (1983)



Fuente: <https://www.facebook.com/ferrocarrilenandalucia/photos/a.621771821228891/1433983246674407/?type=3&theater&ifg=1>

68.- Estación de Alcaudete. (2020)



Fuente: Archivo particular.

Una vez que dejamos atrás la estación de Alcaudete comenzaremos a divisar en la lejanía la Subbética Cordobesa. El siguiente trayecto se caracteriza por discurrir describiendo curvas de amplio radio y prácticamente entre trincheras hasta el río Guadajoz. Conforme avancemos, iremos encontrando varios puntos entre trincheras, que se abren a ofrecernos excelentes vistas panorámicas donde apreciar los relieves montañosos de la Sierras de Albayate, Horconera y de Cabra (estas dos últimas dentro del Parque Natural de las Sierras Subbéticas).

El paisaje comienza a abandonar poco a poco las extensas manchas de olivares del margen derecho en el sentido de la marcha que nos han precedido, para encontrarnos rodeados por el matorral que cubre las pequeñas lomas y los barrancos de los arroyos que van a morir al embalse de Vadomojón, y que nos impregna de olores característicos como el abundante romero y tomillo. Según la hora en que recorramos este trayecto, nos hará percibir diversas tonalidades sobre el paisaje, donde luces y sombras pueden incluso ofrecernos contrastes acentuados sobre el mismo.

Transcurridos 2 kms. desde la estación de Alcaudete encontramos en primer lugar la Laguna Honda, también conocida como Laguna Grande. Se encuentra separada 130 mts. de la Vía Verde del Aceite y posee una superficie de 11 Ha.¹⁰ “Esta laguna, declarada Reserva Natural, Humedal Andaluz, LIC y Sitio Ramsar, es una de las pocas que hay en la provincia de Jaén, de forma semicircular, enmarcada por vegetación de taraje y juncos, tiene aguas con alto nivel de salinidad, poco profundas y de carácter estacional, ya que se seca en verano”. Es un excelente punto para los amantes de la avifauna debido a la cercanía de la misma al trayecto, permitiendo contemplar las aves que frecuentan la laguna como flamencos, malvasías cabeciblancas, grullas o fochas comunes.

¹⁰ AYCART, C. (2019).

69.- De izquierda a derecha: Vista de la Sierras de Albayate, Horconera y de Cabra desde el km. 49.9.



Fuente: Archivo particular.

70.- Laguna Honda.



Fuente: Archivo particular.

72.- Trinchera en el km. 52 de la Vía Verde del Aceite.



Fuente: Archivo particular.

71.- Aves sobre la laguna.



Fuente: Archivo particular.

73.- Vista lateral del viaducto del Desgarradero.



Fuente: Archivo particular.

Avanzaremos 2.3 kms. para encontrarnos de nuevo con otro viaducto, el de Desgarradero, construido para dar continuidad al antiguo FF.CC. entre Linares y Puente Genil salvando el barranco y arroyo del mismo nombre, y a 2 kms. de este, el viaducto del Guadajoz, que toma el nombre del río que atraviesa y que es a su vez el límite natural entre las provincias de Jaén y Córdoba. El viaducto sobre el río Guadajoz es el tercer viaducto más largo de la Vía Verde del Aceite, tiene una longitud de 207 mts., y salva una altura de 50 mts. sobre el cauce del río. A diferencia del resto de viaductos, está apoyado sobre estructuras metálicas de celosía enrejada que se asientan sobre bases de pilares de excelente sillería. En sí mismo es un elemento destacado dentro del paisaje que le rodea, y desde el cual, se aprecia una extraordinaria vista sobre el cauce del Guadajoz y parte de la cola del embalse de Vadomojón.

A partir de este punto comenzaremos a ascender suavemente hasta llegar, transcurridos 4.7 kms., a la Laguna del Conde o Salobral, declarada Reserva Natural y Zona Especial para la protección de las Aves (ZEPA), con una superficie de 73 Ha.

74.- Viaducto sobre el río Guadajoz.



Fuente: Archivo particular.

75.- Cauce del río Guadajoz desde el viaducto.



Fuente: Archivo particular.

Desde el mirador habilitado observaremos el amplio campo de visión que la laguna y su entorno nos brinda. Merece así mismo echar la vista atrás para observar en la lejanía el Castillo Calatravo de Alcaudete a los pies de la Sierra de Ahílllos. Al igual que el resto de lagunas existentes en esta zona, sus aguas son salobres, y dependiendo de la pluviometría acumulada, podremos llegar a encontrarla incluso seca si no ha habido suficientes precipitaciones. En la misma podrán avistarse patos, grullas y flamencos en un entorno paisajístico con una profundidad visual excelente, en el que de nuevo el olivar aparece en el paisaje bajo la presencia de la Subbética, que ya comienza a manifestarse en las proximidades.

A 6 kms. de la laguna, terminaremos el itinerario en la antigua estación de Luque, donde diversos elementos característicos del patrimonio ferroviario se encuentran aún presentes.

En el edificio de la estación, convertido en restaurante y museo del aceite, los usuarios de la Vía Verde tendrán la oportunidad de degustar la gastronomía característica del lugar, basada, como no, en el abundante y excelente aceite de oliva con denominación de origen de Baena, que abarca diversas almazaras de poblaciones del entorno.

76.- Laguna del Conde o Salobral y la Subbética Cordobesa.



Fuente: Archivo particular.

77.- Alcaudete y Castillo Calatravo desde la Laguna del Conde.



Fuente: Archivo particular.

Rodeados del ambiente ferroviario de épocas pasadas, en el que almorzar bajo la marquesina del andén junto a los antiguos vagones de mercancías y contemplar las aguadas que surtían a las máquinas de vapor así como los cubatos que la almacenaban, supondrá una experiencia gratificante que, aunque sea por unos momentos, nos evocarán escenas ferroviarias de antaño.

78.- Estación de Luque (1983).



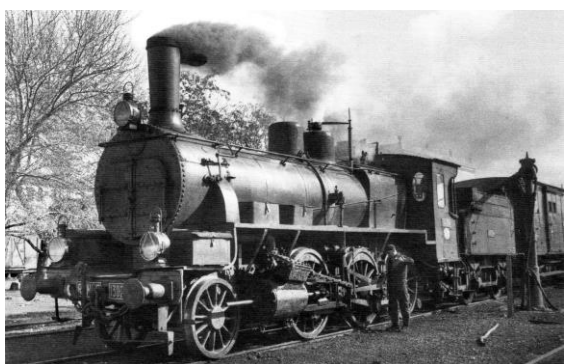
Fuente: <http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=4407&sid=6aaf7b173cf8017c11dc1f5f79264edf>

79.- Estación de Luque (2020).



Fuente: Archivo particular.

80.- Estación de Luque (1966).



Fuente: <https://www.forotrenes.com/viewtopic.php?f=9&t=4407&start=1900>

81.- Estación de Luque (2020).



Fuente: Archivo particular.

Por otro lado, a quienes les suscite interés la historia contemporánea española, a escasos 600 mts. de la estación, aun podemos contemplar algunos restos de infraestructura militar de la

Guerra Civil Española. Sobre una suave loma, se encuentran los restos del bunker del Aceitunillo, que junto a los restos del bunker del Alamillo, situados a 800 mts. sobre otra loma justo frente a éste, controlaban el paso del FF.CC. Linares-Puente Genil desde ambos márgenes de la vía y la carretera entre Córdoba y Granada.

82.- Nido de ametralladoras. Búnker del Aceitunillo. (Luque).



Fuente: Archivo particular.

83.- Situación de los búnkeres del Aceitunillo y del Alamillo.



Fuente: Google Earth.

Para acceder a la población de Baena, el antiguo FF.CC. de Linares-Puente Genil disponía de una bifurcación en la estación de Luque, que conectaba los casi 8 kms. que separan a ambas poblaciones. Hacia la mitad del recorrido un mirador estratégicamente situado ofrece una magnífica panorámica dominada por la silueta de las Sierras Subbéticas al fondo, en cuyas laderas se aprietan las casas blancas de Zuheros y su castillo roquero.

Al llegar al fin de este ramal, la explanada donde su ubicaba la estación de Baena (actualmente desaparecida), nos ofrece una excelente estampa de la localidad.

El itinerario se desarrolla descendiendo desde 538 m s.n.m. de Vado Jaén al iniciar el recorrido, hasta los 396 m s.n.m del Viaducto sobre el río Guadajoz, para desde ahí iniciar una progresiva ascensión y concluir en la estación de Luque situada a 498 m s.n.m.

El trayecto entre la estación de Luque y Baena salva una diferencia de cotas de 498 m s.n.m a 402 m s.n.m respectivamente.

9.1.4.- LUQUE-CABRA DE CÓRDOBA.

Longitud: 22.5 kms.

Pendiente media: 0.11%

El siguiente itinerario se caracteriza por bordear prácticamente el perímetro del Parque Natural de las Sierras Subbéticas. Sus excepcionales valores ecológicos han originado la declaración de este espacio como ¹¹ “Zona de Especial Conservación para las Aves (ZEPA) en 2003, se haya incluido en la lista de Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) de la Región Mediterránea en 2006 y se haya reconocido como Geoparque de España (2006) por el Comité Europeo de la Red Europea de Geoparques (European Geoparks Networks),

¹¹ RIVERA, M, HIDALGO, A y HERNÁNDEZ, R. (2019).

Geoparque Mundial de la UNESCO (2015) y Zona de Especial Conservación (ZEC) de la Red Ecológica Europea Natura 2000 en 2012". Entre los cometidos de la Red Europea de Geoparques, se encuentra ¹²“garantizar la conservación y difusión del Patrimonio Geológico, al tiempo que se impulsa el desarrollo local a través del turismo geológico”. Todas estas acreditaciones, no hacen sino reforzar la importancia de los elementos naturales del entorno de la Vía Verde del Aceite, favoreciendo su identificación como lugares de alto valor ecológico.

Tras salir de la estación de Luque y enfilarse el camino dirección a Zuheros, percibimos como el perfil del trazado va ascendiendo poco a poco, dándonos la sensación de dominio sobre la profundidad del paisaje que se dibuja bajo la ladera rocosa de la Subbética en la que ya comenzamos a entrar. A 3.6 kms. de la estación, a los pies del cerro del Algarrobo y en el cruce con la carretera CP-150, podremos parar un instante para contemplar desde este punto del trayecto, una bonita estampa del conjunto de casas blancas de Baena agrupadas en torno al castillo, destacando sobre el verdor de la campiña de olivos que se extiende a su alrededor.

El recorrido que a partir de ahora abordamos, probablemente ofrece unos de los entornos paisajísticos más destacados de todo el trayecto, en el que la Sierra de la Subbética comienza a mostrarnos su magnitud, y cuyo trazado nos ofrece numerosos miradores, atendiendo la situación privilegiada de su altura respecto al entorno. Una vez que cruzamos a nivel con la carretera CP-85 que conduce a Zuheros, enseguida divisamos el contraste que presentan sus casas blancas agrupadas en torno a su castillo Nazarí, bajo la ladera del cerro de los Murciélagos. Una vez llegamos al antiguo apeadero, destaca la figura del viaducto sobre el Río Bailón, con la peculiaridad de estar construido en tres tramos rectos y alineados en forma de curva. Tiene una longitud de 104 mts. y está apoyado sobre dos pilastras erigidas con sillería de excelente calidad. Una vez nos deleitemos contemplándolo, será fácil entender que, tanto su ubicación salvando el barranco del Río Bailón como sus propias características constructivas, hacen que sobresalga como un elemento paisajístico destacado dentro del entorno en que se encuentra, erigiéndose a la vez en un mirador privilegiado para contemplar el castillo así como la masa rocosa que encajona al río.

84.- Tren de vapor cruzando el viaducto de Zuheros.



Fuente: <http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=4407&start=320>

85.- Viaducto de Zuheros (2020)



Fuente: Archivo particular.

¹² <http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/servtc5/ventana/mostrarFicha.do?idEquipamiento=42974>

86.- Tren Correo Jaén-Puente Genil en Zuheros (1981)



Fuente: <https://www.facebook.com/ferrocarrilenandalucia/photos/a.621771821228891/1407863805953018/?type=3&theater&ifg=1>

87.- Viaducto de Zuheros (2020)



Fuente: Archivo particular.

88.- Castillo de Zuheros desde el antiguo apeadero.



Fuente: Archivo particular.

89.- Cañón del Río Bailón desde el viaducto de Zuheros.



Fuente: Archivo particular.

Tras contemplar la singular belleza de este pequeño paraje, no debemos reanudar la marcha sin antes visitar las empinadas calles de la localidad, declarada Bien de Interés Cultural con la categoría de Conjunto Histórico, en la que podremos pasear y contemplar sus características casas encaladas que nos ofrecen la imagen típica de los pueblos andaluces enraizados en la arquitectura árabe, así como visitar su castillo, desde el cual se pueden apreciar unas magníficas vistas con una excelente profundidad en el horizonte.

Al encontrarnos dentro del Parque Natural de las Sierras Subbéticas, tenemos la oportunidad de descubrir una gran variedad de fenómenos geológicos que probablemente despertarán nuestra curiosidad por conocerlos.

¹³“El diverso paisaje kárstico es uno de los mayores valores del Parque Natural Sierras Subbéticas, con presencia de prácticamente todas las formas geológicas que derivan de la disolución de las rocas calizas. Así, cuevas, grutas, poljés, simas, dolinas, lanchares, gargantas, manantiales...nos acompaña durante todo el recorrido”.

Uno de los atractivos naturales más significativos se encuentra a 4.6 kms. de la población de Zuheros, donde se haya la Cueva de los Murciélagos, catalogada como Monumento Natural, cuyo interior abriga un impresionante paisaje subterráneo.

¹³ <http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/servtc5/ventana/mostrarFicha.do?idEquipamiento=42974>

¹⁴“El acceso principal de la cueva tiene 1.000 mts. de altura, una superficie de 324.591 m² y un recorrido de unos dos kilómetros, siendo una de las cuevas más grandes de Córdoba y una de las formaciones más hermosas del parque natural de las Sierras Subbéticas. Ofrece tanto espectaculares formaciones de estalactitas y estalagmitas como la posibilidad de conocer un yacimiento Neolítico con el arte del Paleolítico Superior y pinturas rupestres animalísticas y humanas de gran interés, lo que ha propiciado su declaración como Bien de Interés Cultural, como es el caso de las representaciones de cabras, muy esquematizadas y nítidas, únicas en su estilo, y las figuras humanas pintadas durante el Neolítico (6.000-3.000 a.C.) y la Edad del Cobre o Calcolítico (3.000-2.000 a.C.). Atravesaremos el macizo calcáreo de la Sierra de Cabra, acompañando al Río Bailón desde su nacimiento hasta su llegada a la Depresión del Guadalquivir, al norte de Zuheros. Recorreremos paisajes de enorme belleza que el agua ha ido modelando sobre las rocas calizas durante miles de años; rocas que se formaron en el mar, hace cerca de 170 millones de años, y que hoy día constituyen las montañas”.

Continuando el itinerario, nada más cruzar el viaducto sobre el río Bailón, 3 kms. de suave ascenso nos separan de la estación de Doña Mencía. A 150 mts. de la llegada al edificio de viajeros encontraremos otro elemento de arquitectura industrial del XIX que caracteriza en gran medida el valor del patrimonio de este antiguo ferrocarril. Observamos dos taludes de sillería en piedra caliza ensamblados a un paso superior, los cuales evidencian su robustez y la calidad de su construcción después de 127 años de servicio.

90.- Tren correo entre Zuheros y Doña Mencía (1981).



Fuente: Archivo particular.

91.- Trayecto entre Zuheros y Doña Mencía (2020)



Fuente: Archivo particular.

92.- Taludes y paso superior en Doña Mencía. (Lado este)



Fuente: Archivo particular.

93.- Taludes y paso superior en Doña Mencía. (Lado oeste)



Fuente: Archivo particular.

¹⁴ RIVERA, M, HIDALGO, A y HERNÁNDEZ, R. (2019).

94.- Estación de Doña Mencía desde el paso superior (1966).



Fuente: <http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=4407&start=160>

95.- Estación de Doña Mencía (2020).



Fuente: Archivo particular.

La antigua estación actualmente se encuentra acondicionada como restaurante y en el antiguo muelle se alberga un centro cicloturista y una oficina de información. Así mismo en el espacio contiguo a éste, encontraremos una explanada habilitada para aparcamiento de autocaravanas y una zona de juegos infantiles para los más pequeños, facilitándose la atracción de esta tipología turística para desenvolverse tanto en la propia Vía Verde como en el entorno de la misma.

Por otro lado, destacaremos que desde esta parte del trayecto de la Vía Verde del Aceite hasta su conclusión en la antigua estación de Campo Real, el trazado discurre enmarcado en el área geográfica de la denominación de origen del vino “Montilla Moriles”, donde diferentes bodegas se encuentran abiertas a que los usuarios descubran la cultura del vino, pudiéndose realizar visitas a los lagares, incluyéndose en las mismas degustaciones así como información sobre la historia y el proceso de elaboración de los caldos.

En relación al paisaje, el trayecto de este itinerario entre Luque y Cabra de Córdoba se desarrolla en la falda de la Subbética, tal como se indicó anteriormente, en el que el recorrido actúa prácticamente como el límite entre el paisaje predominante del olivo de la campiña y la vegetación de matorral, retamas, higueras, aulagas o jaramagos, así como manchas de acebuches, encinares, lentiscos o chaparros que se van alternando continuamente, entremezclándose incluso en ocasiones con paños de olivos en la ladera de la Sierra.

Así mismo, en este recorrido llama la atención las profundas trincheras horadadas en la roca, permitiendo apreciar las capas de estratos y pliegues sobre las mismas que facilitan una valiosa información geológica sobre el origen de estas sierras.

En el km 80.8 encontraremos un pequeño pontón metálico que precede al túnel del Plantío (tercer y último túnel de la Vía Verde del Aceite). Si bien los pequeños pontones que existen en la antigua línea ferroviaria no tienen la envergadura de los viaductos ni llaman en exceso la atención, merece la pena observar la estructura metálica con la que están contruidos y la robustez que ofrecen, permaneciendo a día de hoy íntegros desde finales del siglo XIX.

96.- Pontón en el Km. 80.8 de la Vía Verde del Aceite.



Fuente: Archivo particular.

97.- Pontón en Km. 80.8 de la Vía Verde del Aceite



Fuente: Archivo particular.

Avanzaremos 300 mts. para atravesar el túnel del Plantío, mencionado antes, que discurre en trazado curvo con una longitud de 139 mts. Se encuentra enmarcado entre los denominados túneles “falsos”, ya que no se encuentra horadado sobre roca, sino construido con sillares para posteriormente cubrirse de tierra y evitar los posibles desprendimientos del terreno sobre el que se encuentra inmerso.

98.- Túnel del Plantío. (Boca norte).



Fuente: Archivo particular.

99.- Túnel del Plantío. (Boca sur).



Fuente: Archivo particular.

A 2.3 kms. de salida del túnel, nuevamente encontraremos un espectacular viaducto, el de la Sima, con 132 metros de longitud, de tres luces y apoyado sobre dos pilastras construidas, a semejanza del resto de viaductos existentes, con excelente sillería, que resulta ser una magnífica atalaya para visualizar el contraste que nos brinda el paisaje que se distingue a ambos lados del mismo.

100.- Tren Correo Pte. Genil-Linares. Viaducto de la Sima (1966).



Fuente: <http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=4407&start=280>

101.- Viaducto de la Sima. (2020).



Fuente: Archivo particular.

Nuevamente, a 1.4 kms. de este viaducto, cruzaremos el de los “Dientes de la Vieja”, precedido de una espectacular trinchera. Tiene una longitud de 25 mts., desde el cual, podemos emplazarnos para distinguir la línea que parece separar la campiña olivarera del bosque mediterráneo que caracteriza la ladera de la Subbética.

102.- Trinchera en el trayecto Doña Mencía a Cabra de Córdoba.



Fuente: Archivo particular.

103.- Viaducto de los Dientes de la Vieja.



Fuente: Archivo particular.

Desde este punto, sólo restan 2.5 kms. de suave descenso entre trincheras que se ajustan al extremo del Parque Natural, para finalizar el itinerario en la antigua estación de Cabra.

El recorrido transcurre ascendiendo de 498 m s.n.m. en la estación de Luque hasta el apeadero de Zuheros (575 m s.n.m), desde donde se inicia un ascenso algo más pronunciado hasta llegar a Doña Mencía situada a 618 m s.n.m. Desde este punto se desciende por una pendiente poco perceptible hasta concluir en Cabra de Córdoba a 523 m. s.n.m.

9.1.5.- CABRA DE CÓRDOBA-CAMPO REAL.

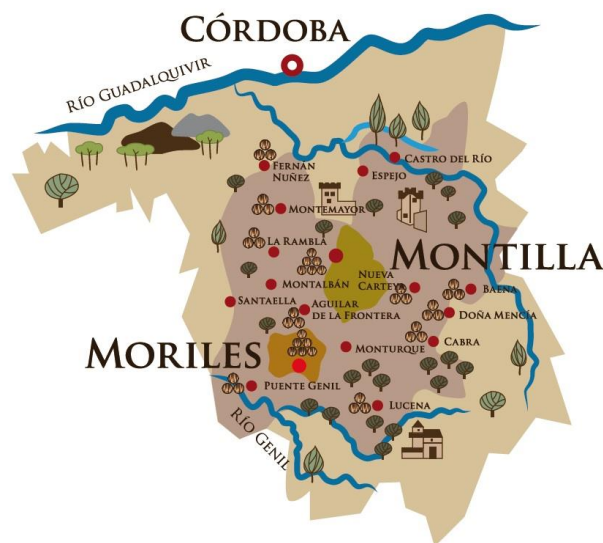
Longitud: 32.5 kms.

Pendiente media: 1.28%

La localidad de Cabra merece un alto en el camino para dedicarle un tiempo y poder deleitarse, en particular, con la arquitectura barroca presente en el municipio, así como para contemplar destacadas obras de la imaginería andaluza que se albergan en el interior de algunas edificaciones de carácter civil y religioso.

Por otro lado, la población, junto a las de Baena, Doña Mencía y Lucena, dentro de la Vía Verde del Aceite, también se encuentra en el área geográfica de la Denominación de Origen del vino “Montilla y Moriles” antes referido, donde así mismo, las bodegas abren sus puertas a los visitantes para ofrecerles catas de las diversas variedades existentes, visitar su interior y conocer el origen de estos caldos así como su procedimiento de elaboración.

La gran variedad de tipos de vinos y vinagres que ampara esta denominación (finos, olorosos, palo cortado, amontillados, moscatel, cream y Pedro Ximénez), sin duda satisfarán placenteramente el acompañamiento de la variada gastronomía presente en la zona.



Fuente: <https://www.montillamoriles.es/la-denominacion/conocenos/localizacion.html>

Del mismo modo, como en el resto de poblaciones insertas en la Vía Verde del Aceite, la gastronomía de la localidad, enraizada en el aceite de oliva, tiene un lugar predominante entre los recursos patrimoniales más característicos presentes en el trayecto.

En relación a los recursos naturales, la proximidad del Geoparque Natural de la Sierra Subbética, parece un lugar obligado a visitar, invitándonos a descubrir sus peculiaridades a través de senderos, donde el agua con el paso del tiempo ha sido capaz de modelar la roca y dar lugar a cañones, barrancos e incluso cuevas como la del Murciélagos, tras discurrir por arroyos, cascadas o aflorando en manantiales como el de la Fuente del Río, lugar del nacimiento del Río Cabra.

Así mismo, diversos fenómenos asociados al paisaje kárstico se encuentran presentes, como el lapiaz de Los Lanchares, desde el que se puede ascender hasta el picacho de la Sierra de Cabra, a 1.217 m s.n.m. Desde su mirador, conocido como el "balcón de Andalucía", se pueden divisar tierras de cinco provincias andaluzas. De igual modo, desde este punto podremos contemplar también el polje de La Nava, situado en el corazón de la Sierra de Cabra. Este punto privilegiado para la observación junto con otros picos y miradores (como el mirador de La Cabrera) diseminados por el parque, nos facilitarán perder nuestra vista en el horizonte y disfrutar de unas perspectivas espectaculares.

105.- Cañón del Río Bailón. (Sierra de Cabra).



Fuente: www.juntadeandalucia.es/medioambiente/servtc5/ventana/mostrarFicha.do?idEspacio=7414

106.- Cueva de los Murciélagos. (Zuheros).



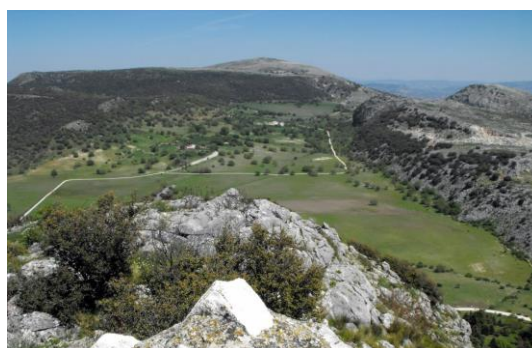
Fuente: www.juntadeandalucia.es/medioambiente/servtc5/ventana/mostrarFicha.do?idEspacio=7414

107.- Mirador del Picacho en la Sierra de Cabra.



Fuente: www.juntadeandalucia.es/medioambiente/servtc5/ventana/mostrarFicha.do?idEspacio=7414

108.- Poljé de La Nava desde el Picacho de la Sierra de Cabra.



Fuente: www.juntadeandalucia.es/medioambiente/servtc5/ventana/mostrarFicha.do?idEspacio=7414

En lo referente a la vegetación existente y su catalogación, más de 1200 especies vegetales están catalogadas en el parque, con unos 30 endemismos, algunos de los cuales se encuentran amenazados de extinción, destacando encinas, quejigos, arces, acebuches, lentiscos, retama y romero. Así mismo, podremos apreciar la inmensa variedad de especies del parque en el sendero botánico del centro de visitantes de Santa Rita, donde además, sus enormes paneles informativos visualizan muy gráficamente el origen de las formaciones creadas por el modelado continuo del agua, los fenómenos geológicos y los yacimientos prehistóricos existentes en la zona.

Respecto a su avifauna, destaca la presencia del halcón peregrino, águila real y buitre leonado, siendo un entorno privilegiado (tanto para interesados en la observación de aves como para quienes decidan iniciarse) para la contemplación sosegada de las aves desenvolviéndose en su hábitat.

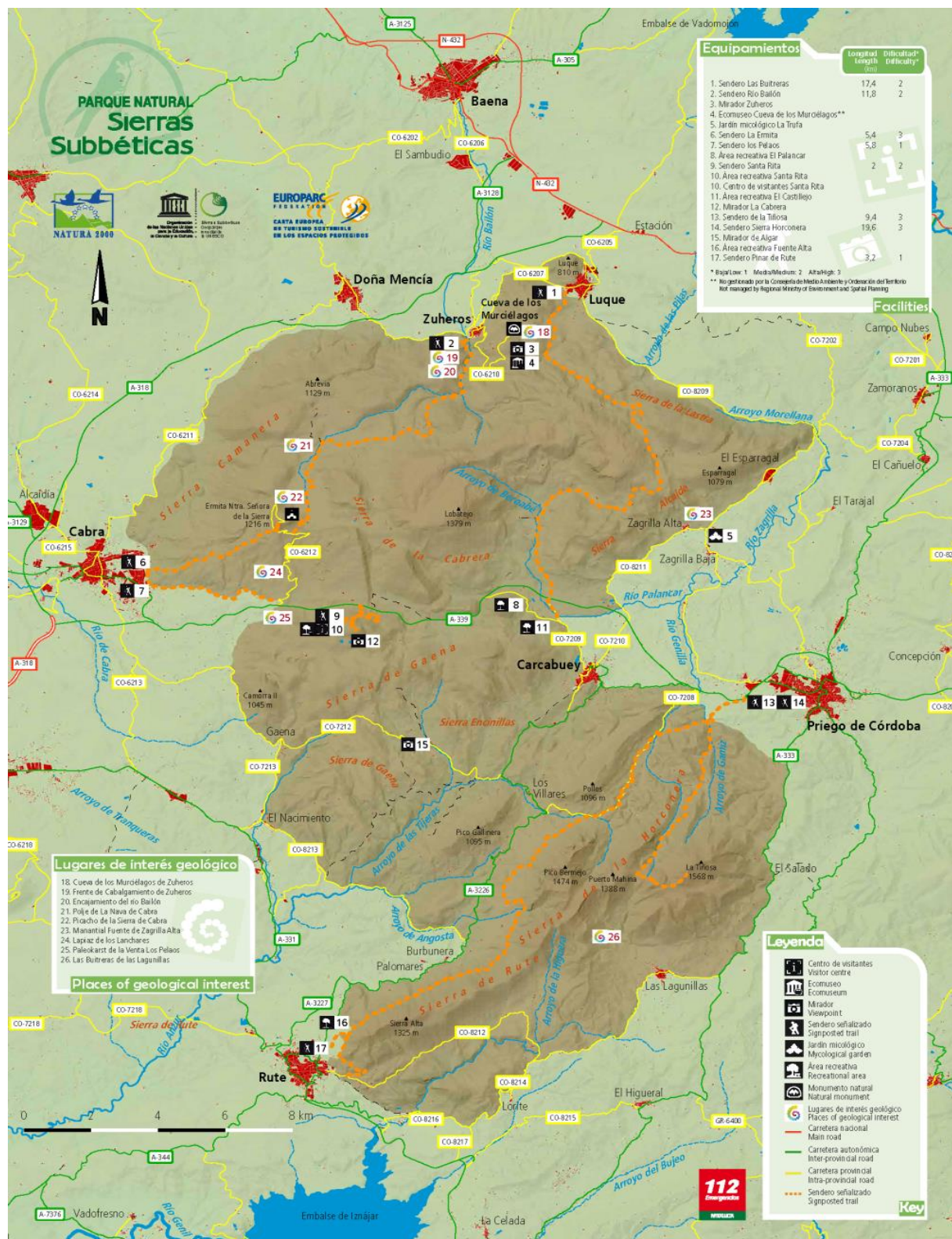
Sin duda, la proximidad de la Subbética a la Vía Verde del Aceite, es una gran oportunidad para rodearnos de un privilegiado entorno natural, cuya gran variedad de recursos así como los equipamientos y servicios vinculados a los mismos, nos brindan la posibilidad de disfrutar experiencias gratificantes. Muestra de ello, Rivera et al., (2019) señala: ¹⁵“*Como principales*

¹⁵ Op. cit., p. 4.

instalaciones de atracción turística, el parque natural cuenta con un centro de visitantes (Santa Rita), un ecomuseo y centro de interpretación de la Cueva de los Murciélagos, declarada como Monumento Natural, y una red de miradores, senderos y áreas recreativas. Y son precisamente los georrecursos de la zona y diversos equipamientos ligados a los mismos los que se conforman como principales atractivos turístico-recreativos y didáctico-científicos por ser tan ilustrativos de la diversidad biológica, paisajística, arqueológica y cultural del espacio protegido”.

En el mapa que se señala a continuación, se aprecian los principales puntos de interés así como equipamientos en el Parque Natural de las Sierras Subbéticas.

109.- Lugares de interés y equipamientos Parque Natural Sierras Subbéticas.



Fuente:

<http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/site/portalweb/menuitem.19f59d9c8cc8dabf346300305510e1ca/?vgnextoid=1ceb0f562e93c510VgnVCM2000000624e50aRCRD&vgnextchannel=f078193566a68210VgnVCM10000055011eacRCRD&rating=1>

Una vez que nos situamos en la antigua estación de Cabra para iniciar el recorrido, la primera sensación que transmite este lugar, es la de encontrarnos en una estación de antaño,

donde algún vagón de mercancías junto a una gran máquina de vapor y un pequeño tractor de maniobras parecen indicarnos que el tren aún sigue vivo en esta parte de la Vía Verde del Aceite.

110.- Estación de Cabra de Córdoba (1928).



Fuente: <http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=4407&start=1800>

111.- Estación de Cabra de Córdoba (2020).



Fuente: Archivo particular.

112.- Tren Correo Jaén a Puente Genil (1981).



Fuente: <https://www.facebook.com/marchaalavista/photos/a.310125419117639/1396535023810001/?type=3&theater&ifg=1>

113.- Estación de Cabra de Córdoba (2020)



Fuente: Archivo particular.

Si bien actualmente el edificio de viajeros se encuentra en obras, hace algunos años ha dado cabida al Centro de Iniciativas Turísticas de la Subbética, y su planta superior ha ofrecido servicio de restauración, por lo que sus anteriores usos alternativos han propiciado que se encuentre en un buen grado de conservación. Así mismo, en el recinto de la estación, destaca su marquesina como otro elemento significativo de la arquitectura industrial del siglo XIX.

Nada más dejar atrás este entrañable lugar, tan evocador de escenas ferroviarias del pasado, sólo recorreremos 700 mts. para encontrar la Fuente del Río, ¹⁶“*un oasis de arbolado, jardines, estanques y saltos de agua donde nace el Río Cabra, fruto de las precipitaciones que se filtran en el sistema kárstico de la Sierra de Cabra, horadada por un sinfín de galerías, grietas y manantiales subterráneos. Este espacio ha recibido diversas catalogaciones por su gran interés paisajístico, como la de ‘Bien de Interés Cultural’, ‘Sitio de Interés Natural’ o ‘Arboleda Singular’*”.

¹⁶ AYCART, C. (2018).

114.- Trinchera en el Km. 88.2, junto a la Fuente del Río.



Fuente: Archivo particular.

115.- Nacimiento del Río Cabra en la Fuente del Río.



Fuente: <https://turismodelasubbetica.es/cabra/location/fuente-del-rio/>

A partir de este punto, el trazado de la Vía Verde del Aceite comienza a abandonar el perímetro del Parque Natural de la Sierra Subbética, alternándose trincheras y terraplenes conforme avancemos, pudiendo observar como nos adentramos poco a poco en la campiña, donde los matorrales comienzan a adueñarse de los márgenes del trayecto, y el olivo, de nuevo, aparece sembrando la suave llanura que discurre hasta el fin del recorrido. Transcurridos 5.8 kms. atravesaremos el último viaducto de la Vía Verde del Aceite, el del Alamedal, de cuyo arroyo toma el nombre, construido en un solo tramo de 70 metros de longitud, siendo el primero en España construido en acero. Tras avanzar 5.7 kms. llegaremos a Lucena, la segunda población más importante del trayecto, donde su antigua estación alberga un Centro de Ocio y Turismo, incluyendo una exposición permanente sobre las artes y tradiciones lucentinas. El antiguo muelle de mercancías actualmente ofrece servicio de restauración tanto en su interior como en la extensa terraza del exterior, un lugar estupendo para reponer fuerzas y descansar plácidamente.

Al igual que en Cabra de Córdoba, Lucena merece hacer un alto en el itinerario para dedicarle un tiempo, perderse entre sus calles y apreciar los vestigios que la cultura cristiana, judía y árabe han legado en la ciudad.

Junto con las localidades de Baena, Doña Mencía y Cabra, dentro del trazado de la Vía Verde del Aceite, Lucena también se encuentra en el área geográfica de la denominación de origen del vino “Montilla-Moriles”, donde la cultura de los caldos es ancestral y atesora algunas bodegas centenarias de reputada fama. Así mismo, la extensa producción olivarera de su término municipal se encuentra enmarcada en la Denominación de Origen Protegida “Aceite de Lucena”, confirmándose el maridaje del viñedo y olivar como símbolo identitario en la base de la cultura gastronómica de la zona.

116.- Estación de Lucena (1983).



Fuente: <http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=4407&start=1360>

117.- Estación de Lucena (2020).



Fuente: Archivo particular.

118.- Vista lateral del viaducto del Alamedal.



119.- Viaducto del Alamedal.



Fuente de la imagen 118.- “Vista lateral del viaducto del Alamedal”:
https://www.google.es/search?q=viaducto+del+alamedal&tbm=isch&ved=2ahUKEwjPm87ZvazoAhVH4BoKHfNTDDAQ2-cCegQIABAA&oeq=viaducto+del+alamedal&gs_l=img.3...3216398.3219948..3220859...0.0..0.293.2320.13j6j2.....0....1..gws-wiz-img.....0i67j0j0i24..JohVR6PPsVk&ei=LoN2Xs_MO8fAa_OnsYAD&bih=562&biw=1200#imgc=f6CMnlHXPbieUM

Fuente de la imagen 119.- “Viaducto del Alamedal”:
<https://es.wikiloc.com/rutas-mountain-bike/via-verde-de-la-subbetica-cordoba-12066799/photo-7395473>

Transcurridos 9 kms. desde Lucena, y después de observar como el paisaje del olivo se alterna mayoritariamente con los viñedos en un suave relieve de campiña, llegaremos a la estación de Navas del Selpillar. En su edificio de viajeros se encuentra el Centro Enogastronómico de la Ruta del Vino Montilla-Moriles, y sus instalaciones exteriores han sido acondicionadas como espacio museístico al aire libre, donde los paneles informativos nos ofrecen información sobre la cultura enológica y oleícola. Frente al edificio de viajeros, atravesando las antiguas vías, un mirador nos ofrece una excelente panorámica en profundidad, de la extensión de olivos que aún se muestran predominantes.

120.- Estación de Navas del Selpillar (1984).



Fuente: <http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=4407&start=1160>

121.- Estación de Navas del Selpillar (2020).



Fuente: Archivo particular.

122.- Estación de Navas del Selpillar.



Fuente: Archivo particular.

123.- Mirador de la Estación de Navas del Selpillar.



Fuente: Archivo particular.

Después de 12 kms. en los que se alternan paños de olivar con hileras de viñedos junto a diversa variedad de matorral que no nos ha dejado de acompañar en todo el recorrido de la Vía Verde del Aceite, finalizaremos el itinerario en la antigua estación de Campo Real.

La primera impresión que nos ofrece la misma es un tanto desoladora. Observar que esta edificación, construida a finales del siglo XIX se encuentra completamente en ruinas, no es la mejor carta de presentación para apreciar este importante legado patrimonial vinculado al transporte ferroviario presente en todo el recorrido. Junto a la misma, un aparcamiento vallado para vehículos facilita que los usuarios puedan desplazarse hasta este punto e iniciar su tránsito por la Vía Verde.

Frente a la estación, se aprecia con claridad el Castillo de Anzur, una antigua fortaleza árabe del siglo X construida para la defensa del territorio, de la que actualmente sólo queda su torre vigía, y cuya estampa se puede observar desde varios puntos próximos de la Vía Verde.

Realmente merece la pena desplazarse para contemplar las espectaculares panorámicas de 360° que se pueden observar desde el mismo.

124.- Castillo de Anzur desde la estación de Campo Real.



Fuente: Archivo particular.

125.- Panorámica desde el Castillo de Anzur.



Fuente: <https://twitter.com/pmansilla/status/1080080286006808581/photo/1>

La estación de Campo Real, ubicada en un paraje casi totalmente aislado, fue el inicio de la construcción del FF.CC. Linares-Puente Genil en el lado cordobés del trayecto, para lo cual se insertó una bifurcación en el FF.CC. de Córdoba a Málaga a fin de iniciar su trayectoria.

Las imágenes que se adjuntan a continuación, delatan el nulo interés por parte de las administraciones implicadas en conservar este patrimonio ferroviario centenario. Como se ha podido observar en algunos ejemplos precedentes, del mismo modo, gran parte de casetas ferroviarias para los operarios del FF.CC. así como estaciones del trayecto han sido abandonadas, lo que el paso del tiempo ha provocado irremediablemente su deterioro. Esta estación en concreto, al ser punto de inicio del antiguo FF.CC. y por consiguiente, también inicio del recorrido de la Vía Verde del Aceite en el extremo cordobés, ofrece la posibilidad de rehabilitar sus dependencias y espacios anexos, con el fin de implementar cualquier iniciativa donde poder interpretarse tanto el patrimonio ferroviario de todo el trayecto, como las distintas posibilidades descritas anteriormente, lo que probablemente, redundaría en la difusión y conocimiento del conjunto de su recorrido y permitiría al mismo tiempo, recuperar unas instalaciones que forman parte del patrimonio histórico del país.

126.- Estación de Campo Real (1984).



Fuente: <http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=4407&start=1140>

127.- Estación de Campo Real (2020).



Fuente: Archivo particular.

128.- Estación de Campo Real (1984).



Fuente: <https://www.facebook.com/592265530793039/photos/a.622381121114813/622381307781461/?type=3&theater>

129.- Estación de Campo Real (2020).



Fuente: Archivo particular.

Con este itinerario, se completa todo el recorrido de la Vía Verde del Aceite, desarrollándose con un suave descenso desde su comienzo en Cabra de Córdoba a 523 m s.n.m., para llegar a Lucena situada a 461 m s.n.m., continuar desde allí con un descenso algo más pronunciado hasta llegar a Navas del Sempillar situada a 345 m s.n.m, y concluir en Campo Real a 270 m s.n.m.

10.- CONCLUSIONES.

El cese del servicio ferroviario en España de un considerable número de kilómetros de vías férreas consideradas deficitarias en Enero de 1985, dejaba sin este medio de transporte a diversas poblaciones por las que previamente había discurrido, ocasionando con el transcurso del tiempo, el deterioro de todos los elementos asociados al patrimonio ferroviario y sus explanaciones, sin aparente utilidad y susceptibilidad de aprovechamiento. Años más tarde, atendándose el modelo de reutilización de trazados ferroviarios clausurados experimentado en otros países, las administraciones públicas toman en consideración su coordinación y colaboración con el fin de revertir dichos espacios para el aprovechamiento de la ciudadanía, dando lugar a la implementación a nivel nacional del programa “Vías Verdes”.

Desde el inicio del programa, numerosos kms. de tramos insertos en las líneas clausuradas, han sido acondicionados y puestos en servicio, originándose diversas denominaciones de Vía Verde en todo el territorio.

En las provincias de Jaén y Córdoba, así como en Andalucía, destaca la “Vía Verde del Aceite”, denominada así por encontrarse prácticamente todo su recorrido dentro del antiguo FF.CC. entre Linares y Puente Genil, discurriendo a través de la mayor extensión de olivar del mundo, donde el protagonismo del aceite de oliva dio lugar a bautizar popularmente al tren que lo recorría como “El tren del aceite”.

Conforme se aprecia el desarrollo del resto de Vías Verdes en el país, se puede observar que su objetivo inicial de aprovechamiento lúdico para la ciudadanía, va transformándose paulatinamente en diversas posibilidades complementarias relacionadas con la actividad turística, al facilitarse la conexión de los recursos naturales y patrimoniales existentes entre las poblaciones inscritas dentro de los trayectos, de manera accesible para sus usuarios, haciendo posible y compatible la actividad saludable del ejercicio físico con la dinamización económica, creación de empleo y fijación de la población en entornos rurales, bajo las premisas de la sostenibilidad.

Si bien la denominación “Vía Verde del Aceite” sugiere que la misma se desarrolla envuelta en un paisaje dominado por la campiña olivarera de la provincia giennense y cordobesa, los itinerarios propuestos ponen de relieve la gran variedad paisajística y de recursos patrimoniales (entre los que cabría destacar el patrimonio arquitectónico industrial ferroviario del siglo XIX) que el trayecto atesora en todo su recorrido, así como el maridaje entre la cultura del olivo y la vid, junto a la posibilidad de realizar multitud de actividades relacionadas con la naturaleza, enmarcadas en espacios naturales protegidos, tanto por donde discurre la Vía Verde del Aceite como próximos a ella.

Recorrer la Vía Verde del Aceite, nos brindará la posibilidad de, además de realizar actividades saludables al aire libre, descubrir pueblos encantadores caracterizados por el blanco radiante y la uniformidad de su arquitectura enraizada en la cultura árabe, percibir las esencias de la variada vegetación de plantas aromáticas que brotan en sus flancos, contemplar rincones insospechados, donde además de la profunda visión panorámica que ofrecen sus extensas mantas de olivos, también se erigen espectaculares sistemas montañosos y formaciones rocosas, vegetación y cauces de agua que nos permitirán apreciar directamente el alto valor paisajístico y ecológico de todo su recorrido, envuelto en un privilegiado y variado entorno.

11.- BIBLIOGRAFÍA (CONSULTADA Y RECOMENDADA)

- AYCART, C. (2013). *Veinte años de Vías Verdes. 2.000 kms. de itinerarios sostenibles: más de 100 vías verdes para recorrer*. Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico nº 84. pp. 8-9. Disponible online: <http://www.iaph.es/revistaph/index.php/revistaph/article/view/3399>
- AYCART, C. (2018). “Guía paisajística del entorno de la Vía Verde del Aceite”. Ed. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de Andalucía”.
- AYCART, C. (2019): “Guía Turística Vía Verde del Aceite. Tramo de la provincia de Jaén”. Ed. Diputación Provincial de Jaén.
- BOE nº 31, de 5 de Febrero de 2008. Instrumento de Ratificación del Convenio Europeo del Paisaje (nº 176 del Consejo de Europa).
- BOJA nº 250, de 29 de Diciembre de 2006.
- LÓPEZ-TEBA, S. (2002). “La Vía Verde del Aceite. Una oportunidad de turismo activo”. Ed. Aldaba (Ayto. de Martos) nº 13. En NIETO, L.M, SÁNCHEZ, M, OLID, J, FERNÁNDEZ, T, LÓPEZ, M.D, y CASTILLO, J.C. (2010) Disponible online: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3220399>
- LUQUE, P, y REBOLLO, S. (2012). “Las Vías Verdes son las instalaciones deportivas del futuro: espacios para realizar deporte en plena naturaleza”. EmásF. Revista Digital de Educación Física. Año 4. Nº 19 (nov-dic). pp. 180-194. Disponible online: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4122587>
- MORAL, M. (2016). “La puesta en valor de un recurso turístico cultural sostenible en el medio rural. El caso de las Vías Verdes en España”. Revista Interamericana de Ambiente y Turismo. Vol. 12, nº 2. pp. 161-175. Disponible online: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5906072>
- NIETO, L.M, SÁNCHEZ, M, OLID, J, FERNÁNDEZ, T, LÓPEZ, M.D y CASTILLO, J.C. (2010). *La Vía Verde del Aceite (Provincia de Jaén, S de España): Una ruta para el geoturismo y el arqueoturismo*. Boletín del Instituto de Estudios Giennenses nº 201. pp. 343-361. Disponible online: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3252994>
- PALOMINO, J.L. (2009). *El ferrocarril del aceite. Arteria de la campiña oriental andaluza*. V Congreso Historia Ferroviaria. Palma de Mallorca.
- RIVERA, M, HIDALGO, A y HERNÁNDEZ, R. (2019). *Demanda turístico-recreativa y equipamientos de uso público en monumentos naturales protegidos: La “Cueva de los Murciélagos” en el Parque Natural de las Sierras Subbéticas*. Disponible online: <https://doi.org/10.3989/pirineos.2019.174004>
- Turismo de Naturaleza en Andalucía. (2016). Consejería de Turismo y Deporte. Disponible online: https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/turismo_naturaleza.pdf

12.- WEBGRAFÍA.

<https://es.wikiloc.com/rutas-mountain-bike/via-verde-de-la-subbetica-cordoba-12066799/photo-7395473>
<https://es.wikiloc.com/rutas-senderismo/2015-12-22-sierra-caracolera-castillo-bib-bora-embalse-del-viboras-las-casillas-11762204/photo-11183655>
<https://turismodelasubbetica.es/cabra/location/fuente-del-rio/>
https://twitter.com/_pmansilla/status/1080080286006808581/photo/1
<http://viasverdes.com/publicaciones/PDF/guiaviaverdeaceite.pdf>
<https://www.andalucia.org/es/astroturismo/reservas-y-destinos-starlight/reserva-starlight-sierra-sur-de-jaen>
<https://www.boe.es/boe/dias/2008/02/05/pdfs/A06259-06263.pdf> (BOE nº 31, de 5 de Febrero de 2008)
<https://www.boe.es/doue/1992/206/L00007-00050.pdf>
<https://www.facebook.com/592265530793039/photos/a.622381121114813/622381307781461/?type=3&theater>
<https://www.facebook.com/ferrocarrilenandalucia/photos/a.621771821228891/1407863805953018/?type=3&theater&ifg=1>
<https://www.facebook.com/marchaalavista/photos/a.310125419117639/1396535023810001/?type=3&theater&ifg=1>
<http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=4407&sid=6aaf7b173cf8017c11dc1f5f79264edf>
https://www.google.es/search?q=viaducto+del+alamedal&tbm=isch&ved=2ahUKEwjPm87ZvazoAhVH4BoKHfNTDDAQ2-cCegQIABAA&oq=viaducto+del+alamedal&gs_l=img.3...3216398.3219948..3220859...0.0..0.293.2320.13j6j2.....0....1..gws-wiz-img.....0i67j0j0i24.JohVR6PPsVk&ei=LoN2Xs_MO8fAa_OnsYAD&bih=562&biw=1200#imgsrc=f6CMnlHXPbieUM
http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal_web/web/temas_ambientales/ordenacion_territorio/paisaje/epa_web.pdf
<https://www.mapa.gob.es/es/desarrollo-rural/planes-y-estrategias/desarrollo-territorial/convenio.aspx>
<https://www.montillamoriles.es/la-denominacion/conocenos/localizacion.html>
https://www.vialibre-ffe.com/pdf/10841_pdf_01.pdf
<https://www.viasverdes.com/img/archivos/124-ACEI.pdf>
https://www.viasverdes.com/img/archivos/logo_ffeyvv.jpg
<http://www.viasverdes.com/img/archivos/Mapa%20Vias%20Verdes-2019-baja.jpg>
http://www.viasverdes.com/pdf/Folleto_ViasVerdes_25anios.pdf
http://www.viasverdes.com/programa_vv/en_marcha.asp