



# Índice

1.	Introducción
	1.1. Objetivos generales
	1.2. Metodología
	1.3. Materiales para su divulgación
2.	La riqueza y diversidad del Paisaje de Andalucía
	2.1 La Estrategia de Paisaje de Andalucía
	2.2. La participación ciudadana: nuestro paisaje1
	2.3. Aprehender el paisaje a través de las vías verdes1
3.	La red de Vías Verdes en nuestro paisaje1
	3.1. Las Vías Verdes en España1
	3.2. Las Vías Verdes en Andalucía1
	3.3. La Vía Verde del Aceite2
4.	Características generales del entorno de la Vía Verde del Aceite2
	4.1. Medio físico2
	4.2. Marco socioeconómico3
	4.3. Procesos históricos3
	4.4. Las huellas del Tren del Aceite en el paisaje3
5.	El paisaje del entorno de la Vía Verde del Aceite4
	5.1. La magia del olivar: mucho más que un paisaje4
	5.2. Paisaje y elementos paisajísticos del entorno de la Vía Verde
	del Aceite4
	5.2.1. La campiña olivarera y la Sierra Sur de Jaén4
	5.2.2. Parque Natural Sierras Subbéticas y campiña este de Córdoba6
	5.2.3. La campiña sur de Córdoba, maridaje del olivar y el viñedo8
6.	Lecturas recomendadas8
	ANEXO 1. Memoria del proceso participativo. El paisaje del entorno de la Vía
	Verde del Aceite
	ANEXO 2. Folleto del Paisaje del entorno de la Vía Verde del Aceite
	ANEXO 3. Cuaderno de campo. El Paisaje del entorno de la Vía Verde del
	Aceite

#### **Créditos**

Edita: Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de Andalucía.

Asistencia técnica: Asociación de Vías Verdes de Andalucía.

Redacción y edición digital: Carmen Aycart Luengo.

Cartografía: Antonio Gavira Narváez.

Fotografías: Patronato Provincial de Turismo de Córdoba, Rafael Ruiz Fuente, Carmen Aycart Luengo, Diputación Provincial de Jaén, Rafael Casas, Mancomunidad de la Subbética, Paco Tortosa, Francisco Sánchez Polaina, David Polo Carmona, Rocío Jiménez Lozano.

Año 2018.

1. Introducción

#### 1.1. Objetivos generales

El presente documento tiene por objetivo promover en la ciudadanía una mayor sensibilización y apreciación hacia el paisaje cercano a la Vía Verde del Aceite, con objeto de impulsar una mayor implicación en su preservación. El primer paso para conseguir la participación de la sociedad en la protección del paisaje es proporcionarle suficiente información y conocimiento sobre los valores y fragilidades del territorio. Se ama y se protege aquello que se conoce. Mediante el conocimiento se puede propiciar una mayor sensibilización y concienciación en la población, contribuyendo así a la movilización social a favor de la defensa de los valores del paisaje.

Estos principios son los que subsisten en el desarrollo de presente trabajo, cuyos

destinatarios son todas las personas que tengan inquietud y curiosidad por conocer y por disfrutar del paisaje del entorno de la Vía Verde del Aceite. Se pretende favorecer un mayor conocimiento de los valores paisajísticos del entorno de la Vía Verde del Aceite mediante la elaboración de materiales



divulgativos dirigidos a toda la población, dotados de abundante información gráfica y de un lenguaje asequible.

Por otro lado, la elaboración de este documento contribuye a la cualificación de esta Vía Verde como "itinerario de interés paisajístico" por parte de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, como una medida dirigida a potenciar la sensibilización, la educación y la formación en materia de paisaje de la población.

La Vía Verde del Aceite no es sólo un fin en sí misma del presente trabajo, también se pretende que sea un medio para conseguir los objetivos de sensibilización e implicación

ciudadana que persigue la Estrategia de Paisaje de Andalucía (ver epígrafe 2.1.) y, como se recoge en su Informe de seguimiento y evaluación (2012-2014), se trata de trascender y sacar el interés y atención hacia el paisaje de los ámbitos profesional, científico o de la administración, donde ya se está instalando con cierta fuerza, para situarlo como hecho cotidiano en la sociedad.

Los materiales que se han elaborado en el marco de este trabajo son herramientas dirigidas a remover emociones y comportamientos en las personas y arrancarles

compromisos éticos a favor del Paisaje en mayúscula. Se busca despertar en los ciudadanos un mayor aprecio У afecto hacia paisaje que rodea la Vía Verde del Aceite y, por extensión, hacia los paisajes donde desarrollan su



vida cotidiana, vinculados con sus vivencias y recuerdos personales, con los que mantienen un arraigo personal. Este objetivo se cumplirá si la lectura de estas páginas provoca en el ciudadano una nueva mirada, interesada y comprometida, hacia el paisaje que rodea la Vía Verde del Aceite.

La Vía Verde del Aceite, la más larga de Andalucía, constituye un itinerario emblemático dentro de la Red de Vías Verdes en Andalucía, todas las cuales ofrecen similares características de accesibilidad, seguridad y atractivo para recorrer los bellos y diversos paisajes andaluces.

# 1.2. Metodología

En el proceso de desarrollo de este trabajo, el primer paso ha sido la creación de un grupo de trabajo, constituido principalmente por los socios de la propia Asociación de Vías Verdes de Andalucía que están directamente implicados en la Vía Verde del Aceite: Diputación provincial de Jaén, Consorcio de la Vía Verde del Aceite, Consorcio Vía Verde

de la Subbética y profesionales del ámbito de las vías verdes, la docencia, la educación ambiental y el turismo. Los miembros de este grupo han colaborado activamente en el diseño de la metodología a implementar en el proceso participativo de la población local y en la elaboración de los tres documentos divulgativos que se han generado.

La siguiente fase del trabajo ha consistido en dos actuaciones paralelas. Por un lado, la inspección del recorrido íntegro de la Vía Verde del Aceite, caminando y en bicicleta, para analizar sus valores paisajísticos y reconocer los hitos más representativos del entorno de la Vía Verde. Esta fase, que también ha incluido un intenso análisis de la documentación existente sobre los recursos cercanos a la Vía Verde, ha permitido disponer de material gráfico de gran interés para ilustrar los documentos divulgativos generados. Por otro lado, se ha llevado a cabo un proceso participativo de la población local para obtener una selección de los hitos paisajísticos de la Vía Verde y sus

alrededores que reconocen como propios y con los que se sienten más identificados. Para ello se ha utilizado una encuesta disponible en internet, divulgada a través de las redes sociales y los medios de comunicación locales en los 14 municipios por los que discurre la Verde, que ha cumplimentada por 827 personas. Esta iniciativa ha permitido recoger las percepciones, valoraciones y aspiraciones de los habitantes locales respecto al paisaje que rodea la Vía Verde.



La información recabada en el marco de estas dos actuaciones ha sido procesada y utilizada para la elaboración de los documentos divulgativos que serán expuestos en el siguiente epígrafe. El contenido de estos documentos ha sido revisado y validado por los miembros del grupo de trabajo, así como por expertos de otras instituciones competentes en la materia. La última fase del trabajo ha consistido en el diseño, maquetación y edición de estos tres documentos.

#### 1.3. Materiales para su divulgación

En el marco del presente trabajo se han generado tres documentos divulgativos sobre el Paisaje del entorno de la Vía Verde del Aceite, que se exponen a continuación.

- ✓ Guía paisajística del entorno de la Vía Verde del Aceite: elaborada con la información obtenida mediante un reconocimiento interpretativo de los paisajes por los que discurre la Vía, complementada por un análisis de fuentes documentales, y a través de un proceso participativo de la población local. Estas actuaciones han permitido identificar los principales valores naturales y culturales del paisaje circundante de la Vía Verde, así como identificar los hitos más significativos de carácter natural, arquitectónico, histórico o constructivo que lo conforman. El presente documento constituye esta Guía Paisajística, recogiéndose en el Anexo 1 la Memoria sobre el proceso participativo llevado a cabo.
- ✓ Folleto del Paisaje del entorno de la Vía Verde del Aceite: se han editado 10.000 ejemplares de un Folleto interpretativo que recoge la información más sustancial de la presente Guía, con el objetivo de dar a conocer los valores paisajísticos de la Vía



Verde del Aceite tanto a la población más próxima en el territorio como a las personas procedentes de municipios o comunidades más lejanas que visiten la Vía Verde. Se pretende, por un lado, proporcionar información de interés sobre los elementos paisajísticos que se contemplan desde la Vía Verde a quienes la

recorran. De este modo se les anima a "leer el paisaje", consiguiendo un conocimiento y una comprensión más profunda del territorio que están recorriendo y, en definitiva, alcanzado una mayor satisfacción y emoción personal ante lo que perciben. Se logra también así una mayor implicación afectiva y emocional del visitante o del vecino de la Vía Verde con el paisaje circundante, haciéndole sentirse partícipe del entorno y corresponsable de su preservación y/o mejora.

Por otro lado, el folleto será distribuido a personas que puedan estar potencialmente

interesadas en conocer la Vía Verde, a través de oficinas de información y establecimientos y empresas turísticas de las localidades próximas, actuando esta información paisajística como reclamo para la captación de nuevos visitantes a la Vía Verde del Aceite. Una gran parte de los turistas organizan sus viajes en función del atractivo paisajístico de los diferentes destinos turísticos, y el paisaje de la Vía Verde del Aceite reúne indudables cualidades para satisfacer a sus visitantes.

En el Anexo 2 se recoge el Folleto del Paisaje del entorno de la Vía Verde del Aceite.

✓ Cuaderno de campo del Paisaje en el entorno de la Vía Verde del Aceite: se han editado 3.000 ejemplares de un cuaderno orientado a niños con edades aproximadas de entre 8 y 12 años, fundamentalmente residentes en los municipios más cercanos. El objetivo es transmitirles conocimientos sobre los valores del paisaje

a través del caso práctico de la Vía Verde del Aceite, así como sensibilizarles acerca de la importancia de cuidar y mejorar el paisaje de su entorno. Al tratarse de un itinerario que ya es muy frecuentado por la población local y que es utilizado de forma cotidiana por grupos



familiares para sus paseos caminando o en bicicleta, es especialmente interesante enseñar a los más jóvenes los valores del paisaje que contemplan desde la Vía Verde. Los propios niños actuarán como transmisores de esta valoración paisajística hacia su entorno familiar, difundiendo lo que han aprendido a sus allegados y amigos.

Con este cuaderno se pretende, además, que los niños incorporen de forma subliminar un aprendizaje muy interesante: la contemplación del paisaje con una mirada analítica e interpretativa. Que aprendan a realizar una lectura comprensiva de cualquier paisaje, más allá de la simple imagen más o menos estética que perciben sus ojos. Que sepan interpretar casi inconscientemente los elementos del paisaje, las causas y consecuencias de esa realidad, adoptando una actitud curiosa y también crítica hacia lo que cada paisaje les relata.

En el Anexo 3 se recoge el Cuaderno de campo del Paisaje en el entorno de la Vía Verde del Aceite.

2. La riqueza y diversidad del Paisaje de Andalucía

# 2.1. La Estrategia de Paisaje de Andalucía

Paisaje: Cualquier parte del territorio tal como lo percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos.

Convenio Europeo del Paisaje (Año 2000)

La riqueza y diversidad paisajística en Andalucía es uno de los principales activos para el desarrollo de Andalucía. Los paisajes andaluces constituyen un importante patrimonio natural y cultural de creciente interés como recurso territorial favorecedor de la actividad económica, el bienestar social y la calidad de vida de la población. A su vez se le reconoce como un elemento fundamental del entorno humano que refuerza su identidad y su carácter.

En ese sentido, tanto la Unión Europea como el Consejo de Europa reconocen 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.

Por ello, el Convenio Europeo de Paisaje, aprobado en el año 2000 y ratificado por el Gobierno de España en 2007, se centra en promover la protección, gestión y ordenación de los paisajes, y propone una serie de medidas para su aplicación por los Estados que lo han ratificado. El Convenio apela a la necesidad de integrar el paisaje en las políticas de ordenación territorial y urbanística, así como a la realización de actividades para profundizar en el conocimiento de los paisajes con la participación activa de las partes interesadas en el territorio.

Andalucía, por su parte, tiene una dilatada trayectoria de atención y actuación en el paisaje desde sus diversas instancias y políticas públicas. El Estatuto de Autonomía recoge expresamente el paisaje como uno de los derechos y principios sobre los que la Comunidad Autónoma andaluza orientará sus políticas públicas. Está establecido que la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio asume competencias en materia de paisaje, concretamente el fomento de las políticas de protección, ordenación

y gestión del paisaje a través de su Secretaría General de Ordenación del Territorio y Sostenibilidad Urbana.

En esta línea, el interés por el paisaje queda públicamente explícito en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía de 2006. En 2012 se aprobó la Estrategia de Paisaje de Andalucía, fruto de una labor de trabajo y consenso entre diversas Consejerías y Agencias públicas andaluzas. Su finalidad es integrar el paisaje en todas las políticas de la Junta de Andalucía con posible repercusión directa o indirecta sobre el paisaje, asentando en Andalucía una política específica para el paisaje con un carácter transversal. En el Informe de seguimiento y evaluación de la Estrategia de Paisaje de Andalucía del período 2012-2014 se recoge expresamente la importancia de la 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.

En este mismo Informe en el que se analiza el proceso de implantación de la Estrategia de Paisaje de Andalucía se promueve la elaboración y difusión de materiales destinados a promover el conocimiento y la interpretación del paisaje, así como *la publicación de guías divulgativas y de viajes en las que se preste una especial atención a los valores y recursos paisajísticos.* En esta estrategia de actuación se enmarcan los presentes trabajos desarrollados sobre el Paisaje del entorno de la Vía Verde del Aceite.

### 2.1. La participación ciudadana: *nuestro paisaje*

Andalucía alberga paisajes de extraordinaria riqueza y diversidad, que se han convertido en un valioso patrimonio para la ciudadanía, al tratarse del espacio de convivencia donde se desarrolla su vida. Se ha despertado una conciencia ciudadana y política en torno a la protección del paisaje para que no pierda sus valores naturales y culturales, ya que condiciona la calidad de vida y la salud de las personas, además de contribuir a la dinamización económica del territorio y a la creación de empleo, fundamentalmente a través del desarrollo turístico.

Los paisajes andaluces se ubican en el dominio mediterráneo, que se caracteriza por la bonanza ambiental, la diversidad biológica de su flora y su gran calidad visual en gran parte del año climático. En contraposición, se trata también de paisajes sujetos a una

gran fragilidad ecológica de carácter natural (incendios, pluviometría irregular, escorrentías torrenciales...) como también fruto de la larga historia de ocupación humana de Andalucía.

La preservación del paisaje depende tanto de las medidas políticas como de la concienciación y cooperación de todos los ciudadanos, de ahí la importancia de promover una mayor sensibilización y apreciación hacia el paisaje entre la ciudadanía.

Naturaleza e historia se han conjugado para modelar los paisajes de Andalucía, cuyos valores y atractivos han contado desde siempre con el reconocimiento y aprecio de propios y ajenos. El paisaje es imagen y evocación, es espejo de su memoria, reflejo de lo que sucedió antaño. Autóctonos y foráneos han coincidido en plasmar los paisajes andaluces en todas las artes, desde la pintura y la literatura a la fotografía y el cine. La gran diversidad paisajística de esta comunidad autónoma ha contribuido a ello, pues su territorio alberga una impresionante gama de recursos naturales e históricos.

Por otro lado, los paisajes han sufrido continuas intervenciones humanas y naturales a lo largo de su historia, tanto acertadas como dañinas en lo que respecta a la calidad del paisaje, y en algunos casos esta calificación será subjetiva y dependerá del juicio personal del observador y de las circunstancias en que se juzgue. Este proceso evolutivo también ha afectado al territorio que circunda la Vía Verde del Aceite, por lo que su paisaje es fruto de dinámicas generalizadas, comunes a otros espacios de la Andalucía rural. Por citar algún caso concreto: la despoblación de las comunidades serranas y el abandono de sus formas de vida tradicional (pastoreo, artesanía, actividades forestales...), o la simplificación y homogeneización paisajística de las amplias campiñas olivareras que se han volcado en este monocultivo abandonando otras explotaciones agropecuarias complementarias (cereal, dehesas).

Una sociedad se refleja en su paisaje, en el que muestra su carácter e identidad. Tomar conciencia de la importancia del paisaje y de las amenazas que le acechan es una cuestión muy trascendente para la vida de todas las personas. No es un asunto que atañe en exclusiva a las autoridades, ni tan siquiera a los técnicos y expertos profesionales, sino que el paisaje es parte sustancial de la vida de todos los ciudadanos, y en esa medida deben implicarse en su protección. Es importante trabajar para conseguir la corresponsabilidad de la población en la preservación de la calidad del paisaje donde se desarrolla su vida como comunidad.

2.2. Aprehender el paisaje a través de las vías verdes

La Vía Verde constituye el hilo argumental que dota de una identidad propia a los diferentes paisajes que la circundan. La propia infraestructura interviene en el paisaje de forma coherente y homogénea a lo largo de los 128 kilómetros que tiene su trazado. En el presente trabajo se contemplan los paisajes ordenados en una secuencia que comienza en Jaén y culmina en la estación de Campo Real, siguiendo el orden marcado por su kilometraje, aunque para los fines del trabajo igualmente se podría haber realizado el recorrido en sentido inverso.

En cualquier caso, la percepción que se tendrá del paisaje es diferente dependiendo del sentido de la marcha, las escenas del recorrido serán visualizadas desde ópticas diversas, y el relato que se construye a partir de ellas será igualmente distinto. El medio de desplazamiento utilizado será necesariamente lento y no motorizado al tratarse de una vía verde, lo cual contribuye muy positivamente a la contemplación calmada del entorno.

Caminar o pedalear por esta infraestructura fácil, cómoda, segura y universalmente accesible invita a deleitarse sin prisas en los elementos paisajísticos que más atraigan nuestra atención. Esta forma de movilidad autónoma e individual facilita la decisión

en todos los puntos que se desee y por cuánto tiempo se quiera, ya que no se entorpece ni perjudica la movilidad del resto de usuarios de la Vía Verde. Esta es una de las indudables ventajas que ofrecen las vías verdes en general como miradores para la



contemplación de los paisajes, frente a otras infraestructuras de transporte (ferrocarril, carretera) donde las velocidades de desplazamiento alcanzadas son muy superiores y no cabe la posibilidad de detenerse espontáneamente en cualquier momento por razones evidentes.

Los ciclistas y caminantes (englobando por extensión a los restantes usuarios: personas en sillas de ruedas, patinadores, niños en carritos de bebés...) no sólo pueden ver el paisaje, pueden aprehenderlo con todos sus sentidos. Es decir, es posible captar, capturar, asimilar, percibir, aprender, comprender, entender, concebir, distinguir, imaginar, interpretar, discernir, prender, agarrar, aferrar, sujetar, detener, asir, atrapar, coger... el paisaje.

Con la sensibilidad y la predisposición necesaria, quienes recorren una vía verde huelen, oyen, tocan y hasta saborean el paisaje. En función de las circunstancias del momento y del grado de receptividad del observador, es posible percibir en un recorrido por una vía verde infinitos matices del paisaje, intangibles e intransferibles, vivenciales y subjetivos. Irrepetibles, en suma.



Recorriendo la Vía Verde del Aceite es posible oler a aceite y a vino, percibir el olor de los restos de la poda del olivo al ser quemados, o de la tierra y la vegetación húmeda tras la lluvia; se oyen los trinos de los pájaros y el canto de las chicharras, se siente la caricia del aire fresco y de los cálidos rayos solares; se paladean los frutos silvestres que se recogen en los matorrales y árboles cercanos. Las sensaciones que puede provocar el paisaje hermoso y grandioso que se aprecia desde la Vía Verde se potencian y multiplican cuando se perciben andando o pedaleando, en contacto directo con el territorio, con la naturaleza y con la cultura del lugar.

Un beneficio adicional derivado de esta manera calmada y no motorizada de atravesar el paisaje es que propicia el contacto humano con quienes residen y trabajan en el entorno inmediato de la Vía Verde. Caminantes y ciclistas comparten espacio con los residentes de las localidades próximas y con turistas que también están recorriendo la Vía Verde, con los ganaderos, agricultores y especialmente con los olivareros que, de sol a sol, son protagonistas del escenario eminentemente rural por donde discurre la Vía. También, con los trabajadores que efectúan tareas de conservación y vigilancia de la infraestructura y equipamientos de la Vía para que todo esté a punto para su disfrute.

Paisaje y paisanaje que se funden en un escenario lleno de vida, donde el visitante se siente invitado a integrarse y a jugar su papel.

A ello se añade que las personas que recorren la Vía Verde son, en su inmensa mayoría, amantes del ejercicio al aire libre, el senderismo o el cicloturismo, de modo que están disfrutando ya por el simple hecho de estar practicando esa afición tan saludable mental y físicamente. Sin olvidar que este disfrute es aún mayor en aquellas personas afectadas por problemas de movilidad y discapacidades diversas que les impiden desarrollar estas aficiones de forma habitual, pero que en una vía verde encuentran precisamente un espacio donde adentrarse en el paisaje sin limitaciones ni impedimentos. Las vías verdes son, en este sentido, herramientas excepcionales para democratizar el paisaje y garantizar el derecho de acceso al paisaje a la totalidad de los ciudadanos.

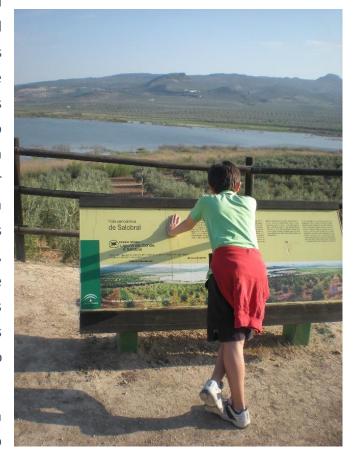


El paisaje mantuvo con el ferrocarril una estrecha relación desde que surgiera en las primeras décadas del siglo XIX, al permitir una nueva óptica de observación para los viajeros. Escenas bucólicas de parajes naturales e imágenes llenas de dinamismo en las travesías urbanas se sucedían por las ventanillas del tren, componiendo una película a los ojos del viajero. El tren despertaba un sentimiento de disfrute sensorial, romanticismo y melancolía. Hoy día las vías verdes permiten apreciar el paisaje como si fueran observados desde la ventanilla del tren, a escala humana, paseando sosegadamente. Con una gran ventaja añadida: el visitante de la vía verde puede admirar también la propia ingeniería ferroviaria como una joya paisajística de gran belleza.

El viajero del tren se limita a atisbar desde las ventanillas los puentes y otras obras de la línea férrea que se aproximan o alejan cuando el tren circula por amplias curvas. En las

vías verdes la participación del viajero en la contemplación del paisaje ferroviario es mucho más activa v satisfactoria: adentrarse en túneles misteriosos labrados viva en roca primorosamente acabados sillería; puede trepar o descender por el terreno cercano a la vía para conseguir las mejores panorámicas sobre los espléndidos viaductos, terraplenes y trincheras; puede entretenerse recorriendo rincones de las estaciones y sus alrededores...y todo ello, sin riesgo de que el tren le deje en tierra.

En ese sentido, quienes recorren la vía verde aprehenden el paisaje, lo



llegan a conocer en profundidad, lo capturan y lo hacen suyo, participan de él, lo escudriñan y buscan respuestas, lo exprimen y le sacan todo su jugo.

# 3. La red de Vías Verdes en nuestro paisaje

#### 3.1. Las Vías Verdes en España

En España existían en 1993 más de 7.600 km de líneas ferroviarias sin servicio, de los cuales más de **2.600 km** han sido convertidos en **125 Vías Verdes**, repartidas por toda España. Las "Vías Verdes" son antiguos trazados de ferrocarril que han sido reutilizados como itinerarios ecoturísticos para ser recorridos por cualquier medio no motorizado: a pie, en bicicleta, con patines, sillas de ruedas. "VIA VERDE"® es una marca registrada y protegida, restringida a los itinerarios que discurren sobre antiguas infraestructuras ferroviarias, que cuenta con un logotipo y señalización propia.



Mapa 1. Vías Verdes de España (enero 2018)

Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles-IGN



Estos itinerarios permiten disfrutar de los paisajes por donde discurren con la máxima facilidad y comodidad, ya que la suavidad de su trazado derivada de su origen ferroviario garantiza la accesibilidad universal inclusive para personas

con movilidad reducida. La prohibición del tráfico motorizado y la instalación de elementos de protección y de señalización informativa proporcionan unos elevados niveles de seguridad. También han sido rehabilitadas más de 110 antiguas estaciones para instalar servicios y equipamientos complementarios como restauración, alojamiento, alquiler de bicicletas, centros de información y museos. Más información

disponible en www.viasverdes.com

El nacimiento del Programa español de Vías Verdes se produjo en 1993, cuando el entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA) encargó, conjuntamente con Renfe y FEVE, a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) la realización de un Inventario de Líneas Ferroviarias en Desuso. En ese mismo año la FFE realizó un seminario internacional con objeto de conocer las iniciativas



reutilización del patrimonio ferroviario en desuso que se realizaban en otros países. Las experiencias de Gran Bretaña y Estados Unidos en torno a las "greenways" sirvieron de referencia para la implantación de las "vías verdes" en España, adaptando la filosofía, los objetivos, las características de diseño y construcción, e incluso la señalización.

El MOPTMA, Renfe, FEVE y la FFE suscribieron en 1995 un Convenio de Colaboración para el desarrollo del Programa Español de Vías Verdes, cuya coordinación y dinamización encomendaron a la FFE. Se establecía que Renfe y FEVE aportarían sus infraestructuras fuera de servicio para ser convertidas en vías verdes, y



que el Ministerio contaría con una dotación presupuestaria anual para su construcción. A partir de entonces se fueron poniendo en marcha numerosos proyectos de vías verdes que contaban con el apoyo local y autonómico, tanto institucional como social.

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 no motorizada. Todas las personas, de cualquier edad y condición física, pueden disfrutar de estos equipamientos en plena naturaleza a lo largo de todo el año. Son recursos excelentes para promover el turismo sostenible en las comarcas por las que discurren, contribuyendo a la creación de empleo local y a la fijación de la población en el medio rural. Entre sus máximos beneficios cabe destacar que las Vías Verdes constituyen una fórmula excepcional para seguir *reciclando* y reutilizando nuestro valioso patrimonio ferroviario que está en



desuso. Muchos de los 6.000 kilómetros de líneas de ferrocarril fuera de servicio que aún existen en España son susceptibles de ser convertidos en vías verdes.

Millones de personas recorren cada año las vías

verdes españolas, bien sean habitantes de las localidades cercanas o de lugares alejados que las visitan en fines de semana y vacaciones, bien sean turistas extranjeros que se

adentran en nuestro país en bicicleta y caminando. Estas cicatrices provocadas por la construcción del ferrocarril hace décadas sobre el territorio son hoy surcos perfectamente integrados en el paisaje y llenos de vida. Unas arterias a través de las

cuales estos visitantes fluyen por el paisaje de la forma más sostenible y respetuosa

posible.

Las vías verdes españolas se encuentran en una fase de consolidación de las que ya están operativas y de puesta en marcha de nuevas iniciativas sobre una parte de los 6.000 kilómetros de trazados ferroviarios que permanecen en desuso. Desde la Unión Europea se está prestando cada día una mayor atención al desarrollo de las vías verdes y de las infraestructuras no motorizadas en general, jugando un activo papel en este proceso la Asociación Europea de Vías Verdes (<a href="www.aevv-egwa.org">www.aevv-egwa.org</a>). La Comisión Europea ha incorporado expresamente el concepto "greenways" entre sus estrategias prioritarias



de actuación, impulsando la creación de una red paneuropea de vías verdes y otros itinerarios no motorizados que vertebre el territorio y promueva la cohesión social de Europa.

#### 3.2. Las Vías Verdes en Andalucía

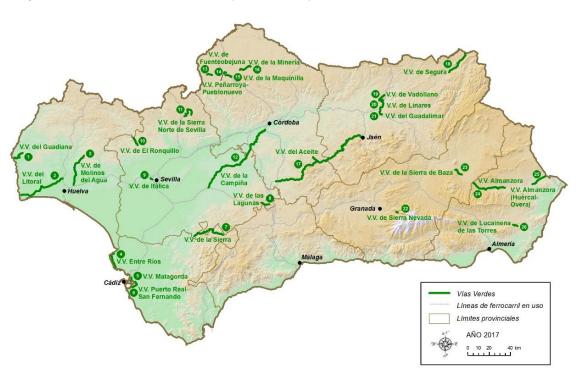
El Programa español de Vías Verdes comenzó su desarrollo en Andalucía en fechas muy tempranas, siendo la Vía Verde de la Sierra (situada en las provincias de Cádiz y Sevilla, entre Puerto Serrano y Olvera) la pionera. A comienzos de 2018 se contabilizan ya 26 Vías Verdes en Andalucía, que suman una longitud de 570,9 km, cifra que sigue aumentando paulatinamente con la puesta en marcha de nuevos proyectos sobre una parte de los casi 1.000 km de ferrocarril en desuso que aún existen en esta comunidad.

Estas iniciativas son fruto del impulso de los sucesivos Ministerios de Medio Ambiente, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Junta de Andalucía, diputaciones y ayuntamientos, que han contado también con el apoyo de colectivos y asociaciones ciudadanas, y con la imprescindible implicación del empresariado local.

Tabla 1. Vías Verdes de Andalucía (enero 2018)

VIA VERDE	PROVINCIAS	LONGITUD (km)
Guadiana	Huelva	16,7
Litoral	Huelva	49,4
Molinos del Agua	Huelva	34,0
Entre Ríos	Cádiz	16,2
Matagorda	Cádiz	3,6
Puerto Real-San Fernando	Cádiz	7,9
Sierra	Cádiz, Sevilla	36,0
Las Lagunas	Sevilla	7,2
Itálica	Sevilla	2,7
El Ronquillo	Sevilla	9,2
Sierra Norte de Sevilla	Sevilla	18,7
Campiña	Sevilla, Córdoba	84,5
Fuente Obejuna	Córdoba	4,5
Peñarroya-Pueblonuevo	Córdoba	3,2
La Maquinilla	Córdoba	8,0
La Minería	Córdoba	14,2
Aceite	Córdoba, Jaén	128,0
Segura	Jaén	26,9
Vadollano	Jaén	6,8
Linares	Jaén	6,6
Guadalimar	Jaén	15,0
Sierra Nevada	Granada	1,6
Sierra de Baza	Granada	16,0
Almanzora	Almería	36,0
Almanzora (Huércal-Overa)	Almería	13,0
Lucainena de las Torres	Almería	5,0
	TOTAL	570,9

Fuente: elaboración propia AVVA



Mapa 2. Vías Verdes de Andalucía (enero 2018)

Fuente: elaboración propia AVVA



fomentar el intercambio de buenas prácticas entre sus respectivos gestores, aunar esfuerzos en la promoción conjunta, crear itinerarios de larga longitud mediante la interconexión de las vías verdes y contribuir a posicionar a Andalucía como un destino del cicloturismo y el turismo sostenible a nivel internacional.

Por su parte, la Asociación de Vías Verdes de Andalucía, compuesta por varias diputaciones, entidades locales, empresas turísticas y particulares promueve el desarrollo de las vías verdes existentes y la creación de otras nuevas. Figuran entre sus principales objetivos: captar inversiones públicas y privadas para las vías verdes andaluzas,



También se pretende a través de la Asociación impulsar la inclusión de personas con capacidades diferentes, promover un turismo y ocio activo entre la población ayudando a combatir el sedentarismo y mejorando su calidad de vida. Se trata de conseguir que las vías verdes dinamicen el territorio esencialmente rural por donde discurren.



contribuyendo mediante la creación de empleo local a fijar a la población en sus lugares de origen y frenar el despoblamiento del medio rural.

La Asociación de Vías Verdes de Andalucía impulsa decididamente la promoción y utilización de las Vías Verdes como itinerarios de excepcional calidad para que todas las personas recorran de forma respetuosa y sostenible los ricos paisajes de Andalucía. Vías Verdes y Paisajes de Andalucía, una combinación perfecta.

Más información en www.viasverdesandalucia.es

#### 3.3. La Vía Verde del Aceite

Durante casi un siglo (1891-1984) el Ferrocarril Linares-Puente Genil transportó minerales, productos agroalimentarios y viajeros desde las cuencas mineras de Córdoba y norte de Jaén hacia los puertos de Málaga y Algeciras. Dado el predominio del

transporte de aceite, fue conocido popularmente como "Tren del Aceite". En los 120 km de la línea entre Jaén y Puente Genil, y los casi 8 km del ramal entre Luque y Baena, fueron construidos 14 viaductos, 3 túneles y 32 puntos de paradas (estaciones, apeaderos,



cargaderos), además de impresionantes terraplenes y trincheras. Estas obras de la ingeniería ferroviaria decimonónica constituyen un legado patrimonial que embellece el paisaje, en el que se ha integrado perfectamente, y del que se ha convertido en uno de sus referentes más significativos.

A finales de 1984 se decretó el cierre de esta línea, como sucediera con otros muchos ferrocarriles de toda España, dando paso a un período de progresivo deterioro de su infraestructura una vez que cesó la circulación de los trenes. Afortunadamente, no se llevó a cabo un expolio del patrimonio ferroviario, cuyas piezas más emblemáticas permanecieron intactas, aunque acusaron los efectos de la falta de mantenimiento y cayeron en un abandono generalizado. Se preservó prácticamente intacta la cicatriz que el ferrocarril había dibujado en el paisaje: las profundas trincheras y los sólidos terraplenes, una gran parte de los edificios de las estaciones, las casillas y los espléndidos viaductos metálicos, que son quizás la seña de identidad más reconocible del Tren del Aceite.



Unos años
más tarde,
en 1999, se
iniciaron los
primeros
trabajos para
devolver a la
vida este
ingente
patrimonio

ferroviario, a través de su reconversión y acondicionamiento como vía verde. La Diputación Provincial de Jaén y la Mancomunidad de la Subbética cordobesa impulsaron estos pasos iniciales. Siguiendo las directrices fijadas por los proyectos elaborados por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, el Ministerio de Medio Ambiente financió y ejecutó las obras de acondicionamiento y señalización en la vía principal del ferrocarril, desde la ciudad de Jaén hasta la estación de Campo Real en las inmediaciones de Puente Genil. A lo largo de los años se han ido sumando otras inversiones procedentes de diversas consejerías de la Junta de Andalucía, las diputaciones provinciales de Córdoba y Jaén, y el conjunto de ayuntamientos implicados. En 2010, el Ayuntamiento de Baena impulsó la conversión en vía verde del ramal a Luque.

Algunas iniciativas privadas llevadas a cabo por empresarios locales del sector turístico también han contribuido a la transformación del antiguo ferrocarril. Se ha llevado a cabo un verdadero proceso de reciclaje del Tren del Aceite en una Vía Verde que se ofrece a la sociedad como una



infraestructura segura, alejada del tráfico motorizado, señalizada y muy fácil de recorrer. Vecinos y visitantes han conferido a la Vía Verde un carácter de espacio de convivencia ciudadana, donde personas de cualquier edad y condición comparten sus actividades de ocio, deporte y turismo activo.

Hasta fechas recientes, la Vía Verde del Aceite estuvo configurada por cuatro tramos, con distintas denominaciones (Aceite, Subbética, Guadajoz-Subbética...) y sujeta a unos entes gestores independientes entre sí. Con el objetivo de lograr una coordinación en las acciones de conservación y promoción de la Vía Verde en su integridad, en febrero de 2016 se inició la unificación de todos los tramos bajo la denominación conjunta de "Vía Verde del Aceite", de 128 km de longitud. Esta iniciativa culminó en abril de 2017 con la constitución de una Asociación público-privada configurada por los 14 ayuntamientos jiennenses y cordobeses por cuyos términos municipales discurre la Vía Verde, las dos diputaciones provinciales de Córdoba y Jaén, y un colectivo de empresarios turísticos locales.



Mapa 3. Localización de la Vía Verde del Aceite

Los 14 municipios atravesados por el trazado de la Vía Verde son: Jaén, Torredelcampo, Torredonjimeno, Martos, Alcaudete (en la provincia de Jaén), y Luque, Baena, Zuheros, Doña Mencía, Cabra, Lucena, Moriles, Aguilar de la Frontera y Puente Genil, en la provincia de Córdoba.

Esta estrategia de unificación se ha plasmado ya en algunas acciones concretas de promoción turística global de la Vía Verde del Aceite, como ha sido la elaboración de un folleto divulgativo y de una Guía turística. El presente trabajo sobre el Paisaje de su entorno se enmarca en esta estrategia de contemplación integral de la Vía Verde del Aceite.



El trazado de una línea férrea se caracteriza por los movimientos de tierras y la construcción de obras que la ingeniería debe afrontar para conseguir un perfil muy suave que permita la circulación de los pesados trenes optimizando la relación entre consumo energético y velocidad. La envergadura de estas obras será proporcional a las circunstancias de cada territorio, siendo mayores en paisajes abruptos, como sucede en



el caso de gran parte del itinerario del Tren del Aceite. En las zonas de campiña que este ferrocarril atraviesa en sus extremos, en los tramos más cercanos a Jaén y a Puente Genil así como en el ramal de Luque a Baena, fueron precisas intervenciones menos intensas.

Por el contrario, cuando la línea se aproxima a la cordilleras subbéticas en la parte central del itinerario, las trincheras se hacen más profundas, los terraplenes más imponentes y se suceden con mayor frecuencia portentosos viaductos y algún túnel. La grandiosidad de la ingeniería ferroviaria se intensifica precisamente en los tramos donde el paisaje también adquiere mayor vistosidad orográfica, en las zonas más montañosas.

Gráfico 1. Perfil altimétrico de la Vía Verde del Aceite





El perfil altimétrico de la Vía Verde es la figura que permite representar de forma gráfica los desniveles que su trazado va experimentando. Este perfil aporta una información



básica y sencilla de las principales tendencias que desarrollaba la infraestructura, de cuya observación podemos extraer algunas conclusiones muy simples pero no por ello menos útiles a la hora de organizar un recorrido por la Vía Verde.

A grandes trazos, la Vía Verde tiene una tendencia acumulada de descenso en el sentido Jaén-Puente Genil, iniciándose en la capital jiennense en una altitud de 517 metros sobre el nivel del mar y culminando en los 270 m que registra la estación de Campo Real. Existen algunos puntos de inflexión que marcan las principales alteraciones de esta pauta, coincidentes con las estaciones de Martos y de Doña Mencía, observándose una tendencia pronunciada de descenso desde estos puntos en dirección al viaducto del Guadajoz (396 m) como también hacia ambos extremos de la Vía Verde.

Por su parte, el ramal de Luque a Baena también presenta un perfil descendente, con un desnivel acumulado de 96 metros en una longitud cercana a los 8 km.



# 4. Características generales del entorno de la Vía Verde del Aceite

A continuación se recogen unas breves referencias sobre algunas características físicas, económicas e históricas del territorio atravesado por la Vía Verde del Aceite que inciden sobre la configuración actual de su paisaje. En la cartografía elaborada se ha recogido los elementos relevantes que afectan directamente al paisaje más inmediato a la Vía Verde.

#### 4.1. Medio físico

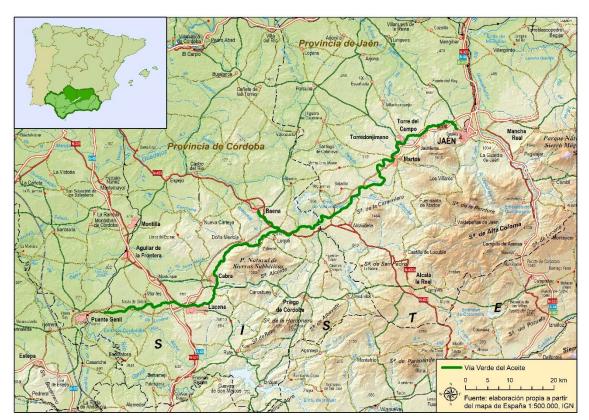
La Vía Verde del Aceite se localiza en el suroeste de las provincias de Jaén y de Córdoba, concretamente entre la ciudad de Jaén y la estación de Campo Real (en el municipio de Puente Genil), incluyendo también un ramal entre la estación de Luque (aldea de esta localidad) y la población de Baena. Discurre en sentido noreste-suroeste, a lo largo del límite que separa la Cuenca del Guadalquivir del frente montañoso Subbético y Prebético. En la provincia de Córdoba un tramo sustancial de su trazado constituye la línea que delimita el perímetro de las Sierras Subbéticas.



Mapa 4. Paisajes de la zona atravesada por la Vía Verde del Aceite

La Vía Verde se inserta en los ámbitos paisajísticos de las Campiñas Altas y de las Sierras de Cabra-Albayate, según la caracterización establecida en el Mapa de Paisajes de Andalucía. En su tramo inicial la Vía Verde del Aceite atraviesa la Campiña sur de Jaén, un paisaje de suaves ondulaciones donde se suceden lomas y colinas, con una altitud comprendida entre los 200 y 600 m de altura. El olivar cubre con su manto la campiña, encaramándose ocasionalmente hacia las laderas de las montañas y las vegas de los ríos, siendo sólo interrumpido puntualmente por los cauces de agua y algunos bosquetes aislados. Desde mediados de la década de 1980 el olivar se convirtió en el cultivo hegemónico, a costa de otros aprovechamientos cerealísticos y forestales.

Más al sur, todavía en la provincia de Jaén, la Vía se adentra en un relieve más abrupto, permitiendo la contemplación de altas montañas de la zona Prebética (como el Cerro de Santa Catalina) y Subbética (Jabalcuz, Sierra de la Grana, Peña de Martos, Sierra de la Caracolera, Pico Ahíllo y Sierra de Orbes). En las zonas serranas el olivar se concentra en las zonas más bajas y los afloramientos rocosos y la vegetación natural cubren las zonas elevadas. A partir de Martos comienzan a predominar suelos más áridos y erosionados con abundancia de matorral.



Mapa 5. Relieve e hidrología de la zona atravesada por la Vía Verde del Aceite

Ya en la provincia de Córdoba el paisaje predominante que rodea la Vía Verde se corresponde con el Parque Natural Sierras Subbéticas, macizos montañosos de mediana altitud y formas abruptas con valles estrechos, cañones y grutas modelados por la fuerza del agua. Los afloramientos rocosos proporcionan un relieve muy accidentado, con fuertes elevaciones y grandes lomas de superficies pendientes y pedregosas. Los singulares valores de este relieve han sido reconocidos por la Unesco, que ha incluido este espacio en su catálogo de Geoparques. El contrapunto lo pone el ramal de Baena que se interna en la campiña este de Córdoba, nuevamente entre suaves ondulaciones donde reina el monocultivo del olivar.

El tramo final de la Vía Verde discurre por la campiña sur cordobesa, donde las lomas se cubren de viñedos y de olivares, cuya altitud media es de 325 metros sobre el nivel del mar, suavizándose el perfil conforme se aproxima a la Depresión del Guadalquivir.

Diversos cauces fluviales atraviesan el trazado de la Vía dando lugar a la construcción de espectaculares viaductos ferroviarios para salvar el desnivel que originan en el terreno. Cabe mencionar por su afección a la vía los arroyos de Piedra del Águila, Jamilena, Salado, las Salinas, Ahíllo, y los ríos Guadalbullón, Guadajoz, Cabra y Genil.

Provincia de Córdoba

Baena

Lugun

Torredonjimeno

Marios

Via Varde del Acette

Linite término municipal

Usos del suelo

Aguator del Acette

Linite término municipal

Usos del suelo

Aguator del Acette

Lugun

Apuator del Acette

Lugun

Prentire del Sapulos

Cabra

Lugun

Navoa del

Espacios abiertos con poca o sin vegetación

Espacios de vegetación arbustiva y/o herbácea

Terras de labor y zonas agricolas

Zonas de explotación minera y vertederos

Zonas de explotación propia a patrir de datos del IECA

Mapa 6. Usos del suelo en la zona atravesada por la Vía Verde del Aceite

La vegetación silvestre presente en el entorno más inmediato de la Vía Verde se concentra en las laderas de sus terraplenes y en lugares abruptos donde no ha sido posible materialmente plantar olivos, ya que éstos – y, en mucha menor medida, las vides – ocupan las



zonas llanas, apurando cada metro de tierra hasta el mismo borde de la Vía. Se pueden dar unas pinceladas rápidas sobre las especies de vegetación y flora silvestre que más abundan en torno a la Vía Verde del Aceite, sean herbáceas, matorrales o árboles:



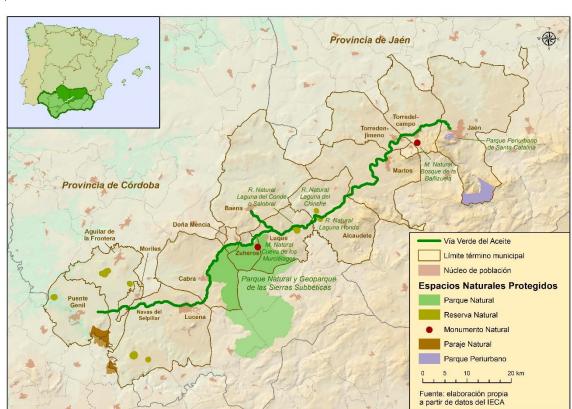
retama, cañas, lirios, orquídeas, zarzaparrilla, boca de dragón, zarzas, acanto, hinojo, torvisco, jara blanca, majuelo, rosal silvestre, higuera, almendro, manzano silvestre y encina.

La gran diversidad de hábitats que atraviesa la Vía Verde del Aceite condiciona la fauna

presente en cada lugar del recorrido. En términos generales, se pueden encontrar mamíferos como el omnipresente conejo, zorro, cabra montesa, jabalí y gineta. Entre los reptiles que habitan en estas tierras figuran el lagarto ocelado y la víbora hocicuda. En las zonas húmedas se encuentran aves acuáticas como el flamenco rosa, la gallineta, la focha común, la malvasía cabeciblanca, el pato colorao, el ánade rabudo, el somormujo lavanco, el porrón pardo, la garcilla cangrejera..., algunas de ellas

catalogadas en alguna categoría de protección, además de crustáceos y anfibios como gallipatos, salamandras, sapos y ranas. Entre las aves que sobrevuelan la Vía Verde hay ejemplares de águila real, buitre leonado, halcón peregrino, azor, abejaruco, abubilla, cuco, perdiz roja, mirlo, golondrina y vencejo.





Mapa 7. Espacios naturales protegidos próximos a la Vía Verde del Aceite

En el entorno más cercano a la Vía Verde se encuentran varios espacios recogidos en la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía (RENPA):

- ✓ Parque Natural Sierras Subbéticas, clasificado como Geoparque por la Unesco.
- ✓ Reserva Natural Laguna Honda
- ✓ Reserva Natural Laguna del Chinche
- ✓ Reserva Natural Laguna del Conde o Salobral
- ✓ Reserva Natural Laguna del Rincón
- ✓ Reserva Natural Laguna de Zóñar
- ✓ Monumento Natural Bosque de la Bañizuela
- ✓ Monumento Natural Cueva de los Murciélagos



4.2. Marco socioeconómico

La Vía Verde atraviesa cinco comarcas, dos de ellas jiennenses (Sierra Sur y Jaén) y tres cordobesas (Guadajoz Campiña Este, Subbética y Campiña Sur). Entre los 14 municipios directamente concernidos por el itinerario de la Vía Verde suman una población muy considerable de 317.298 habitantes, al existir varios especialmente populosos. La relación de municipios ordenada por número de habitantes está encabezada por Jaén, capital de la provincia con cerca de 115.000 habitantes y seguida a distancia por el siguiente, Lucena, con 42.615 vecinos, la segunda ciudad en importancia económica y demográfica de toda la provincia de Córdoba, después de su capital. Le sigue Puente Genil, con más de 30.000 habitantes, Martos con casi 25.000 y otros dos municipios que rondan los 20.000 vecinos: Baena y Cabra.

Configuran otro grupo de nivel intermedio en términos demográficos Torredelcampo, Torredonjimeno, Alcaudete y Aguilar de la Frontera, todos ellos en torno a los 14.000 habitantes. Les siguen Doña Mencía, Moriles y Luque por debajo de los 4.800 habitantes, y a una gran distancia Zuheros, con tan sólo 657 vecinos.

Tabla 2. Población de los municipios atravesados por la Vía Verde del Aceite (2016)

MUNICIPIO	POBLACION (Hab. 2016)
Jaén	114.658
Torredelcampo	14.538
Torredonjimeno	13.874
Martos	24.240
Alcaudete	10.698
Luque	3.071
Baena	19.782
Zuheros	657
Doña Mencía	4.789
Cabra	20.704
Lucena	42.615
Moriles	3.819
Aguilar de la Frontera	13.511
Puente Genil	30.072
	317.298

El cultivo hegemónico del olivar y de la producción de aceite es la nota dominante en el territorio por donde transcurre la Vía Verde del Aceite, y el factor económico que más directamente concierne al paisaje, por las enormes extensiones de tierra a las que afecta. En total, más de medio millón de hectáreas de olivar y 66 millones de olivos que convierten a la provincia de Jaén en el mayor productor mundial de aceite de oliva, ya que en cada campaña suele aportar en torno al 25% de la producción total. La producción oleícola en la provincia de Córdoba es también muy relevante, estando varios de los municipios atravesados por la Vía Verde amparados bajo la Denominación de Origen de Baena y de Lucena.

En el extremo opuesto de la Vía Verde, el paisaje de la campiña sur cordobesa se cubre también de viñedos, ya que es una zona de gran importancia vinícola, reconocida bajo la Denominación de Origen de Montilla-Moriles. La explotación ganadera, fundamentalmente ovina y caprina, se concentra en los municipios serranos.



A grandes rasgos, se puede mencionar la presencia en algunos de estos municipios de la agroindustria conservera hortofrutícola, la industria de la automoción y sus componentes, la industria del mueble de madera, el textil y la confección de ropa. El sector servicios y en particular el turismo cobran especial relevancia en la ciudad de Jaén y en la comarca de la Subbética.

La red de vías de comunicación en el entorno de la Vía Verde del Aceite es muy densa, afectando de forma muy sustancial al paisaje circundante la carretera A-316 (también conocida como Autovía del Olivar, denominada en la provincia de Córdoba A-318), con cuyo trazado se entrecruza la Vía en numerosas ocasiones, siempre a desnivel. La Vía Verde se cruza a lo largo de sus 128 km con otras carreteras de mayor o menor entidad a nivel, si bien hay varios tramos de gran longitud donde la naturaleza impera en el paisaje en los que ni siquiera se intuye la existencia del automóvil. Son trayectos especialmente valorados por quienes huyen del mundanal ruido: desde Martos a Alcaudete, y desde este punto al polígono del Alamillo, en las inmediaciones de la

estación de Luque, como también desde el polígono lucentino de Los Santos hasta la estación de Campo Real.

La presencia del ferrocarril en las inmediaciones de la Vía Verde se limita a las líneas que prestan servicio a Jaén capital y a Puente Genil. Ambas localidades están situadas precisamente en los extremos de la Vía Verde, aunque la estación de Campo Real queda a unos 6 kilómetros (habilitados como pista rural) del casco urbano de Puente Genil, y éste a su vez se encuentra a 6 km de la estación de Puente Genil-Herrera.

#### 4.3. Procesos históricos

El territorio donde se localiza la Vía Verde del Aceite ha vivido un intenso proceso de asentamientos humanos que se sucedían y se iban superponiendo en muchos lugares. Este crisol de culturas resultante, rasgo común a toda Andalucía y resto de España, deja



su huella más o menos visible. El paisaje es como un lienzo en el que cada etapa de la historia ha ido pintando sus trazos hasta componer la imagen que hoy contemplamos desde la Vía Verde del Aceite.

Se tienen referencias desde la época paleolítica,

como los restos hallados en numerosas cuevas (de la Encantada en Luque, del Yeso en Baena, de los Murciélagos en Zuheros...). El carácter fronterizo de estas tierras queda de manifiesto a través de numerosos yacimientos y necrópolis que atestiguan la presencia íbera (Torreparedones en Baena, El Laderón en Doña Mencía...), aprovechados muchos de ellos durante la romanización y la Edad Media. Los restos de muchas de aquellas edificaciones fortificadas que salpican el paisaje en torno a la Vía Verde denotan su finalidad defensiva y de vigilancia. En la etapa islámica muchas de estas fortalezas (Jaén, Alcaudete, Martos...) adquieren una importancia decisiva erigiéndose en piezas claves del cinturón defensivo del reino nazarí, pasando a manos de la Orden de Calatrava a raíz de la conquista por las tropas del rey Fernando III el Santo en el año 1246.

El paso de los siglos en el período cristiano van dejando su huella monumental en las poblaciones atravesadas por la Vía Verde, enriqueciendo sus calles con un importante patrimonio donde se funden el estilo mudéjar, renacentista, barroco, modernista...Algunas localidades de la Vía Verde del Aceite atesoran en sus barrios antiguos un valioso patrimonio monumental y cultural que les ha valido su clasificación como "Conjunto Histórico": Aguilar de la Frontera, Lucena, Zuheros, Martos, Torredonjimeno y Jaén. Este reconocimiento también le ha sido otorgado a Jabalcuz y sus jardines.

#### 4.4. Las huellas del Tren del Aceite en el paisaje

El Tren del Aceite nos ha legado un patrimonio de gran valor, no sólo histórico y cultural sino también paisajístico, admirado tanto por los residentes de la zona como por los visitantes nacionales y extranjeros, que acuden en número creciente a recorrer la Vía Verde que discurre sobre este antiguo trazado ferroviario.

Al ser preguntados los habitantes de los pueblos cercanos por los tres elementos del patrimonio del Tren del Aceite presentes en la Vía Verde que más aprecian, han mostrado su predilección hacia las estaciones, los viaductos y los túneles en primer lugar, seguidos a considerable distancia por las locomotoras, las casillas y los vagones.



ESTACIÓN F. C. ANDALUCES. Año 1.940. JAEN.

Las estaciones son, casi por definición, espacios evocadores que invitan a la nostalgia, donde es fácil imaginar las escenas vividas a la llegada de los trenes. Quizás algunos de los mayores que ahora acuden a los restaurantes y museos alojados en las antiguas estaciones sean aquellos mismos niños que acudían a recoger billetes usados y la escoria



del carbón de las locomotoras a vapor que circularon hasta finales de la década de 1960.

Las estaciones del Tren del Aceite solían contar con un edificio de viajeros equipado con sala de espera y taquilla, incluida en ocasiones la vivienda del jefe de estación en la segunda planta, y otras edificaciones como almacenes, depósitos de agua y servicios, éstos últimos ubicados en pequeñas construcciones externas.





El Tren del Aceite estuvo dotado de 13 estaciones: Jaén, Torredelcampo, Torredonjimeno, Martos, Vado-Jaén, Alcaudete, Luque, Baena, Doña Mencía, Cabra,

Lucena, Las Navas del Selpillar y Campo Real, algunas de



las cuales están hoy día rehabilitadas y ofrecen servicios sociales y turísticos. Se localizaba un apeadero en Zuheros y varios apartaderos: Gordillo, Moralduro, Los Castillejos, La Muela, La Esperanza y Collado de las Arcas, además del cargadero de Cantera Cabra.



La línea del Tren del Aceite fue construida a finales del siglo XIX en pleno auge de los puentes metálicos, lo que explica la magnífica colección de 14 viaductos metálicos que adornan el paisaje a lo largo de sus 128 km. Salidos del taller francés Daydé & Pillé, al igual que el Grand Palais de Paris y algunos puentes sobre el Sena, su relativa fragilidad obligaba al tren a circular a velocidades de apenas 40 km/h. Algunos de ellos constituyen verdaderas obras de arte de la ingeniería ferroviaria, como son los del Salado y el Víboras en tierras jiennenses, y los de Zuheros y la Sima en la Subbética cordobesa. Mención destacada merece el majestuoso viaducto del Guadajoz, que une las orillas de las provincias de Córdoba y Jaén sustentado por pilares que evocan el estilo Eiffel.



El Tren del Aceite contaba con tres túneles que le permitían internarse en las entrañas de la tierra, una experiencia sorprendente que los viajeros del tren no pudieron apreciar en su magnitud desde sus ventanillas, ya el paisaje se tornaba en negritud absoluta al penetrar en los túneles.





Quienes hoy recorren la Vía Verde del Aceite pueden disfrutar de esta travesía subterránea, que suele impactar especialmente a los visitantes más jóvenes. Dos de los túneles estaban en municipios contiguos, el del Caballico en Torredelcampo y el túnel de Torredonjimeno. La tercera galería, el túnel del Plantío, es lo que se denomina un "falso túnel", construido para sujetar el terreno en un punto donde resultaba impracticable trazar otra trinchera más de las imponentes hendiduras labradas cerca de Cabra.

Las casillas son también huellas patrimoniales que el Tren del Aceite fue dejando en el paisaje por donde discurrió, muchas de ellas rehabilitadas y cuidadas, si bien sólo unas pocas prestan algún servicio hoy día. Situadas en los cruces a nivel o bien entre estaciones, desde estas pequeñas edificaciones se realizaba el



control del tráfico y otras tareas de la explotación ferroviaria, así como servían de vivienda a los empleados ferroviarios — con frecuencia, viudas - y sus familias. Estas casillas, que eran clasificadas en primera, segunda y tercera categoría en función de su capacidad, contaban generalmente con pozo, higuera y un pequeño huerto y corral que contribuían al sustento diario. Alejadas de los pueblos, y sin disponer de electricidad ni suministro de agua, las condiciones de vida en ellas solían ser muy duras.



Las locomotoras y los vagones que se pueden contemplar, e incluso utilizar en el caso de los que hay en Luque equipados como salón restaurante, confieren también una inequívoca identidad ferroviaria a la Vía Verde del Aceite. La locomotora de vapor estacionada en la estación de Cabra despierta, además, recuerdos

personales y emociones nostálgicas, contribuyendo así a vincular este espacio a la

memoria colectiva de los egabrenses.

Los movimientos de tierra realizados para la construcción de este ferrocarril han originado una cicatriz a lo largo de 128 km donde se aprecian portentosos terraplenes y trincheras, aunque están en general tapizados por una cubierta vegetal que los integra de tal manera en el paisaje, que muchos dudarán entre



calificarlos como hitos paisajísticos de carácter cultural o natural.



Muros de contención, alcantarillas y obras de drenaje son otros ejemplos de la impronta que el ferrocarril dejó en el paisaje, como lo son también los depósitos de agua, las aguadas y elementos de la señalización ferroviaria, muchos de los cuales perviven aún a lo largo de la Vía Verde del Aceite. El hecho de que las obras de acondicionamiento de la vía verde se iniciaran inmediatamente después del levantamiento de la vía ha contribuido al elevado nivel de preservación del patrimonio ferroviario del Tren del Aceite. El gran

aprecio que los habitantes de las localidades cercanas han mostrado hacia la Vía Verde del Aceite en el proceso participativo desarrollado en el marco del presente trabajo permite augurar que esta protección del patrimonio ferroviario perdurará en el futuro.

Al valioso patrimonio ferroviario legado por el Tren del Aceite, se suman hoy día nuevos elementos a lo largo de su infraestructura que son frutos recientes de su conversión en Vía Verde. Se trata de decenas de áreas de descanso con bancos y mesas y, en algunos casos, fuentes, papeleras, aparcabicis, carteles informativos e incluso equipamientos infantiles. Muchos de ellos han sido situados en lugares estratégicos a modo de miradores paisajísticos, la misma función que, sin haberlo pretendido, cumplen hoy día a la perfección los antiguos viaductos ferroviarios.

También abundan las vistosas pasarelas y los pasos inferiores que utiliza la Vía Verde para salvar sus intersecciones con viales motorizados. En los tiempos en que circulaba el Tren del Aceite, éste tenía la prioridad de paso y debían ser los automóviles los que se detuvieran ante su presencia en pasos a nivel, o bien sortearan las vías mediante pasos superiores o inferiores. Pero los tiempos han cambiado y hoy es la Vía Verde la que se desliza por el paisaje como una serpiente, subiendo y bajando en estas intersecciones. El paisaje va incorporando estos nudos generados por los cruces de la Vía Verde a la red que van tejiendo las infraestructuras sobre el territorio con su continuo dinamismo.

5. El paisaje del entorno de la Vía Verde del Aceite

La Vía Verde del Aceite se ofrece como espléndido mirador sobre el paisaje de la Campiña Alta y Subbética, del que la propia Vía constituye una de sus joyas paisajísticas más preciadas. Se inicia en la ciudad de Jaén, adentrándose pronto en un paisaje de suaves lomas cubiertas por un manto uniforme de olivar, característico de buena parte de la Vía Verde. En este mar infinito de olivos salpicado de cortijos, la Vía cruza arroyos y carreteras que surcan la zona metropolitana mediante pasos inferiores o pasarelas, configurando un entramado de vías de comunicación habitual de la periferia de grandes ciudades y de poblaciones industriales como Torredelcampo y Torredonjimeno. Entre ambas localidades, la Vía se interna en dos túneles que nos permiten ver el paisaje desde sus entrañas, mientras los numerosos viaductos metálicos del antiguo Tren del Aceite ofrecen panorámicas del paisaje a vista de pájaro.

Dejando atrás otros vestigios paisajísticos típicos del ferrocarril (estación de Torredelcampo y almacén de Torredonjimeno) la Vía enfila hacia la imponente Peña de Martos, pasando cerca de la Estaca Grande y junto a su estación. Tras atravesar Martos, el paisaje se torna más abrupto y montañoso, con encinas y matorral en los márgenes de la Vía, repletos de madrigueras de conejos. Las amplias cunetas y obras de drenaje de la vía denotan la necesidad de evacuar con rapidez importantes caudales de lluvia.

Más allá de la estación de Vado Jaén, se abre una panorámica del valle del Víboras y se cruza este río mediante un viaducto ferroviario y un puente medieval. Cerca hay restos de una cantera - vieja herida causada al paisaje por la construcción del ferrocarril- y de un cargadero, adonde transportaba un trenecillo hematites (mineral de hierro). La Vía se dirige hacia la estación de Alcaudete, cuyo pueblo y castillo quedan encumbrados y lejanos. Se desciende por un paisaje cada vez más silvestre, donde se encuentran las Reservas Naturales de las Lagunas Honda y del Conde o Salobral. Entre ambas, el espléndido viaducto del Guadajoz une las provincias de Jaén y de Córdoba.



La silueta de Luque y su castillo guían a la Vía entre los búnkeres del Alamillo hasta la estación de Luque, donde nace el ramal a Baena, que ofrece una panorámica del Parque Natural y Geoparque Sierras Subbéticas, delimitado por el trazado de la propia Vía Verde. La Vía principal prosigue hacia Zuheros, con su castillo roquero asomado al cañón del Bailón y a su viaducto en curva, y llega a la estación y pueblo de Doña Mencía. Más adelante, aguarda un nuevo túnel y el viaducto de la Sima, mostrando el paisaje más intensamente las huellas de las próximas grandes poblaciones de Cabra y Lucena, con sus respectivas estaciones rehabilitadas. La Vía atraviesa el cinturón industrial de Lucena y llega a la estación de Las Navas del Selpillar, donde el olivar cede protagonismo a viñedos y lagares. El paisaje alomado de la campiña, tapizada de olivares y viñedos que peinan sus tierras blancas, acompaña a la Vía hasta su final, cerca de Puente Genil.

# 5.1. La magia del olivar: mucho más que un paisaje

¡Viejos olivos sedientos
bajo el claro sol del día,
olivares polvorientos
del campo de Andalucía!
¡El campo andaluz, peinado
por el sol canicular,
de loma en loma rayado
de olivar y de olivar!

Antonio Machado

Sobre el olivo y el olivar se han escrito mares de tinta desde las más diversas perspectivas, también desde el ámbito del paisaje, y aún quedan muchas páginas por escribir sobre este milenario árbol descendiente del acebuche silvestre. Procedente de oriente próximo y el área mediterránea, sus primeras manifestaciones se remontan a 6.000 años a.c. Constituye un referente omnipresente de nuestra civilización, formando parte de la cultura y de la forma de vida de nuestros ancestros que se ha perpetuado hasta la actualidad.

Su presencia en la tradición judeo-cristiana se plasma en numerosas menciones en la Biblia, desde que una paloma trajera en su pico una rama de olivo a Noé tras el diluvio universal, consagrando así a la paloma y al olivo como símbolo de paz, fertilidad y felicidad hasta hoy día. También adquieren este carácter el aceite y los ungüentos obtenidos de la oliva en la tradición judeo-cristiana. Con palmas y ramas de olivo se

festeja el Domingo de Resurrección, y fue a un huerto de olivos adonde se retiró Jesús a orar antes de ser crucificado. El arte cristiano ha utilizado estos símbolos vinculados al olivo en todas sus manifestaciones artísticas a lo largo de los siglos.

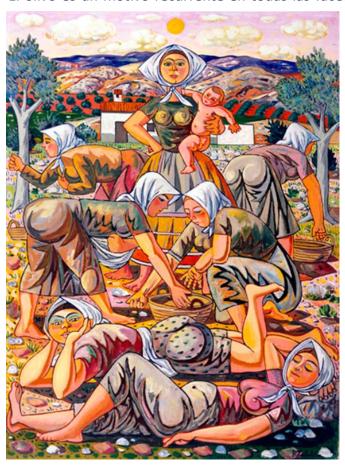
También en los jeroglíficos y el arte egipcio hay numerosas referencias al olivo, incluso en la tumba de Tutankhamon, habiéndose encontrado olivas en algunas tumbas, como parte de la ofrenda que los reyes debían llevar consigo al más allá.

En el mundo grecorromano abundan los mitos en los que interviene el olivo, como el de la creación de Atenas, cuyos atletas veían reconocidos sus méritos con ramas de olivo. El carácter sagrado que le confirieron los griegos se ha perpetuado en el mundo mediterráneo, con tradiciones como colocar ramas de olivos en las puertas de los hogares para ahuyentar a los malos espíritus. El



Imperio romano impuso esta reverencia hacia el olivo en todas sus colonias, como se ha podido comprobar a través de abundantes muestras artísticas de la Hispania romana, que representan al olivo, sus ramas y sus frutos en mosaicos y relieves.

El olivo es un motivo recurrente en todas las facetas del arte a lo largo de los siglos



especialmente en el mundo mediterráneo donde constituye, junto a los cereales y la vid, la base sobre la que se asienta su economía. Referencias al olivo fueron incorporadas a la poesía y al cante popular a través de los eternos de versos Antonio Machado, Federico García o Miguel Hernández, quienes palabras plasmaron en las emociones que otros luego cantaron, convirtiéndose algunas de estas coplas en verdaderos himnos para muchos.

Andaluces de Jaén, aceituneros altivos, decidme en el alma ¿quién levantó los olivos?

Coplas flamencas desgarradoras, quejíos que claman justicia y dignidad para esos jornaleros y

temporeros que echan peonadas sin contrato en el olivar y el cortijo a cambio de lo mínimo. Retrato de una época en la que extraer la aceituna del olivo y convertirla en el oro líquido y verde era una tarea dura como la que más.

Por la importancia que tenía el ciclo de la explotación olivarera en la vida de los pueblos, y que hoy día perdura en el territorio atravesado por la Vía Verde del Aceite, eran motivo de celebración y festejo el comienzo de la campaña de la aceituna, la extracción del primer aceite del año y el remate de la cosecha. Son momentos que se celebran con actos sociales donde se exaltan las tradiciones y la identidad de la comunidad olivarera.



Su presencia en mil dichos del refranero popular es síntoma inequívoco de la trascendencia que alcanzan el olivo, la aceituna y el aceite en la vida cotidiana del pueblo andaluz. Bálsamo popular para heridas y dolores, remedio para innumerables males desde tiempos inmemoriales, hoy ya se va demostrando que el consumo de aceite previene el cáncer, las enfermedades cardiovasculares, la diabetes y los problemas de colesterol, entre otras muchas dolencias, además de retrasar los efectos del envejecimiento. Y es que el *aceite de oliva, todo mal quita*.

Ingrediente imprescindible de nuestra dieta, que sólo ahora empiezan a incorporar otros pueblos, el aceite de oliva virgen extra brilla con luz propia en la cocina española, en la que es difícil encontrar platos elaborados que no utilicen aceite, como también sucede con muchas exquisiteces de la repostería tradicional andaluza de influencia morisca. Ya se sabe que *la mejor cocinera*, *la aceitera*.

Objeto de comercio desde antiguo, el aceite se ha convertido en la principal actividad económica para muchos municipios españoles – y andaluces en particular - que viven de su producción y comercialización. Durante años, Martos ha sido el primer productor mundial de aceite y muchos municipios de las comarcas atravesadas por la Vía Verde del Aceite tienen a gala que los máximos expertos a nivel internacional sitúen a sus aceites entre los mejores del mundo. De hecho, en la campaña de 2016 el 73% de los aceites reconocidos como los 100 mejores del mundo fueron españoles.

Sabedores de la trascendencia que tiene la calidad de la producción del aceite para las gentes que viven del olivar,

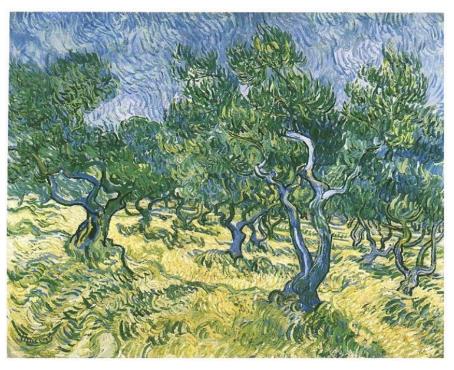


los Consejos Reguladores velan por la excelencia del oro verde producido en sus dominios. La Vía Verde del Aceite atraviesa dos ámbitos con Denominación de Origen de la producción aceitera: el de Baena, que ampara a Luque, Zuheros, Doña Mencía, Cabra y Baena, y el de Lucena, al que se acogen Lucena, Aguilar de la Frontera, Moriles y Puente Genil. En efecto, sin tierras y olivares qué sería de las ciudades.

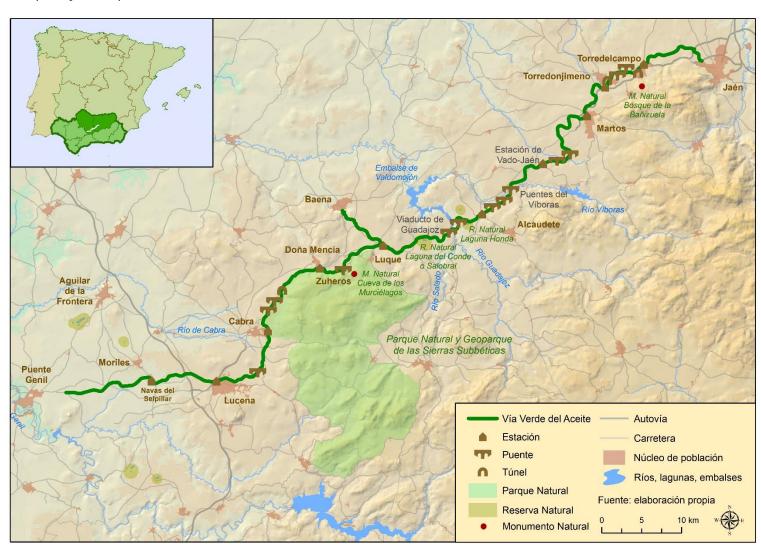
El mundo del olivar *es todo un mundo*, apasionante, rico y diverso, al que la mayoría de los mortales nos acercamos con reverencia, respeto y un considerable desconocimiento. Sólo distinguir los valores propios de la variedad interminable de aceitunas que se producen en el entorno de la Vía Verde del Aceite ya tiene su mérito: picuda, picual, hojiblanca, manzanilla, lechín, chorrúa, pajarera, royal, arbequina, cornicabra...Los nombres de procesos, herramientas y maquinaria que hacen posible obtener ese delicioso oro líquido son ya asuntos propios de los expertos alquimistas del sector.

Desde antiguo se obtienen del olivo diversos aprovechamientos, siendo los más conocidos la aceituna y el aceite, sea éste para uso alimenticio, combustible para iluminar o para uso industrial. A ellos se suman otros productos que se van popularizando cada vez más: cosméticos, combustibles de biomasa... Mención destacada merece la madera de olivo, muy apreciada en la artesanía y la ebanistería por sus extraordinarias cualidades de resistencia, homogeneidad y belleza.

Si son incontables los autores que han sabido escribir y cantar las excelencias del olivo combinando sabiduría y arte, también son muchos los artistas que se expresaron a través de la imagen en las más diversas disciplinas. Se pueden admirar imágenes del olivo en mosaicos, relieves, esculturas, pinturas, y hasta se ha convertido en



protagonista de la gran pantalla en el glamuroso mundo del cine. Pintores como Sorolla, Picasso o Haes, por citar algunos, nos han regalado bellas imágenes de olivos llenas de plasticidad cromatismo. Adornan estas páginas obras del jiennense Rafael Zabaleta y Vicent Van Gogh.



Mapa 8. Hitos paisajísticos próximos a la Vía Verde del Aceite

5.2. Paisaje y elementos paisajísticos del entorno de la Vía Verde del Aceite

La antigua infraestructura ferroviaria que hoy se presenta convertida en vía verde articula el territorio circundante, aglutinando a lo largo de sus 128 km construcciones de interés histórico-cultural así como elementos paisajísticos con unas características físico-ambientales destacables y singulares. Desde la Vía Verde se aprecian amplias vistas panorámicas donde destacan interesantes elementos paisajísticos, una selección de los cuales figuran en las siguientes páginas, a modo de pinceladas que permiten esbozar lo que podría ser un cuadro paisajístico de la Vía Verde del Aceite y su entorno.

## 5.2.1. La campiña olivarera y la Sierra Sur de Jaén



La Vía Verde se inicia en la periferia de la ciudad de Jaén en las inmediaciones de unas instalaciones deportivas, en un entorno típicamente urbano. Sin embargo, desde el área recreativa donde se sitúa su hito kilométrico número cero se contempla ya un paisaje eminentemente rural donde la ciudad desaparece. Las farolas que flanquean la Vía Verde y la

coincidencia con un tendido eléctrico recuerdan la cercanía de la gran urbe. El trazado en paralelo y con una trayectoria coincidente con la Vía Verde de la línea que presta servicio ferroviario a Jaén condiciona la ausencia de urbanización en el margen derecho

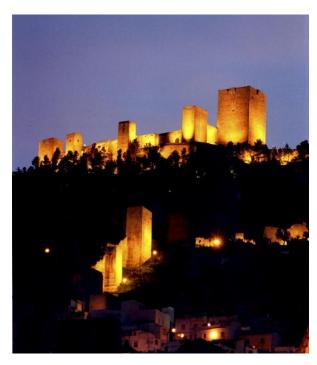
de la Vía Verde, donde ya se vislumbra la extensa cobertura del olivar que la acompañará en todo su recorrido. Una amplia curva aleja la Vía de la ciudad en dirección norte, pero al echar la vista atrás se contempla una bella



panorámica de Jaén, a los pies del cerro que corona el Castillo de Santa Catalina.

#### Castillo de Santa Catalina

El Cerro de Santa Catalina ofrece espectaculares vistas sobre la campiña que circunda la ciudad de Jaén, apreciándose especialmente la vistosidad de su Catedral y el callejero de su centro histórico fruto de la herencia musulmana, judía y cristiana. Oculto a la vista se encuentra una joya patrimonial perfectamente rehabilitada: los Baños Árabes. En la cumbre del Cerro se alza el Castillo de Santa Catalina, de origen califal convertido en cristiano tras la conquista de la ciudad por Fernando III. Los hallazgos arqueológicos demuestran



la existencia de asentamientos hace 4.000 años en el Cerro.

Sobre los restos del alcázar islámico se encuentra hoy día el Parador de Turismo de Santa Catalina, siendo el Castillo que ahora se visita el que construyera el rey Fernando III el Santo tras la conquista de la ciudad en 1246. La fortaleza, que cuenta con 5 torres además de la grandiosa Torre del Homenaje, alberga un centro de interpretación sobre la fortaleza y la ciudad. El castillo de Santa Catalina forma parte de la Ruta de Castillos y Batallas que se promociona como atractivo turístico de la provincia de Jaén, al igual que las fortalezas de los restantes municipios jiennenses atravesados por la Vía Verde.

La Vía encuentra por vez primera a la que resultará ser su fiel compañera de viaje, la carretera A-316, conocida como Autovía del Olivar, con la que debe practicar su primera intersección a desnivel, inferior en este caso.





La Vía avanza en dirección oeste flanqueda por amplias cunetas para recoger las aguas de precipitaciones que se intuyen escasas pero con frecuencia torrenciales, dada la gran envergadura de todas las obras de drenaje que acompañan a la Vía durante prácticamente todo su recorrido. Por este entorno rural donde el paisaje parece peinado por los olivos hasta donde alcanza la vista hacia el norte, se aprecian hacia el sur las

formas montañosas de la Sierra de la Grana, donde destacan diversos hitos paisajísticos.





#### Pico de Jabalcuz

Situado al sur de la ciudad de Jaén, Jabalcuz es un monte (1.614 m) de la Sierra de la Grana, donde existen manantiales termales de origen kárstico, que dieron lugar a la construcción de un balneario y jardines a pies del cerro, siendo un lugar muy apreciado por los jiennenses. Este espacio, que tuvo a comienzos del siglo XX su época de esplendor, está declarado Bien de Interés Cultural.

La Vía Verde se cruza en varias ocasiones con la Ruta Arqueológica de los Torreones, un circuito que permite acercarse hasta una serie de 7 fortificaciones y torres defensivas que salpican la campiña, vestigios de los tiempos en que estas tierras eran objeto de disputa entre cristianos y musulmanes. En breve la Vía Verde alcanza el término municipal de Torredelcampo, donde destacan dos hitos monumentales de gran valor ecológico y cultural respectivamente.

#### Monumento Natural Bosque de la Bañizuela

En origen era un jardín, convertido hoy en un bosque isla de tipo mediterráneo rodeado de olivar, que acoge árboles y setas propios de climas húmedos. Entre los ejemplares más singulares se encuentra el Arrayán de La Bañizuela, que por su gran porte más asemeja un árbol que un matorral.

## Cerro Miguelico o de Santa Ana

Esta elevación situada en las estribaciones de la Sierra de la Grana, de unos 700 m de altitud, conserva restos de una muralla ciclópea (construida solo con grandes piedras,

sin argamasa) de unos 20 metros de longitud y 6 metros de altura. También alberga restos de una necrópolis visigoda, con unas 20 tumbas excavadas en piedra de diversos tamaños, y otros enterramientos de la época islámica. Situado a 1 km de Torredelcampo, ha



sido acondicionado como área recreativa, desde donde se contemplan amplias panorámicas de la campiña.



La Vía Verde avanza sinuosa durante varios kilómetros rodeada del silencioso olivar hasta que enfila la localidad de Torredelcampo y se escucha el rumor del tráfico de la Autovía A-316, que nuevamente deberá cruzar. En esta ocasión una estilizada pasarela roja hace

sobrevolar a la Vía Verde sobre la calzada y la conduce hasta la periferia de Torredelcampo, cuyo casco urbano rodea.

Las casas blancas esparcidas por la suave ladera se ven salpicadas de edificaciones industriales y por algunas canteras de roca y áridos que han dejado la huella de sus mordiscos sobre el perfil montañoso que



enmarca la estampa del pueblo. Aquí la Vía ha adaptado su trazado a las directrices marcadas por el desarrollo urbanístico propio de esta dinámica localidad, de modo que abandona durante una breve variante el trazado ferroviario original para dejar lugar a otros viales y a un polígono industrial, hasta llegar al recinto de la estación. El edificio de viajeros de la estación (km 11,1) muestra el paso implacable del tiempo, cerca del primer túnel de la Vía Verde conocido como del Caballico (333 m), galería iluminada que la

de los muchos que adornan esta infraestructura. Sorprende que estas magníficas obras ferroviarias hayan sido construidas para salvar arroyos surcados por hilillos de agua durante una gran parte del año. Pero la fuerza de la erosión de estos cauces labra a base de paciencia infinita vaguadas y cañones de gran porte, obligando a construir obras de grandes dimensiones para salvarlos.

traslada nuevamente al entorno rural, donde la esperan los olivares.

En los próximos kilómetros se suceden dos espléndidos viaductos metálicos, los primeros





Un nuevo túnel de la Vía Verde (165 m) conduce hasta el recinto de la estación de Torredonjimeno (km 15,5) cuyo edificio de viajeros sucumbió bajo la desacertada decisión de derribarlo hace unos años, un ejemplo de falta de sensibilización hacia la preservación del patrimonio. El almacén permanece rehabilitado y pintado de color verde y oro, con la

misma estética que otras edificaciones de la Vía en su tramo jiennense.

La Vía orienta entonces su trayectoria hacia el suroeste, parece que atraída por un totémico referente paisajístico con forma volcánica que se va dibujando en el horizonte. Se trata de la imponente Peña de Martos, hacia la que la Vía Verde se dirige con un trazado sinuoso, cruzando mediante dos

nuevas pasarelas metálicas la A-316.

## Peña de Martos

Gran mole rocosa de las Cordilleras Béticas de forma cónica a cuyos pies se encuentra la localidad de Martos. Se trata de un único bloque rocoso que se fue separando de una sierra cercana y desplazándose paulatinamente a través del terreno arcilloso que predomina en la zona.



Su estratégica ubicación y sus condiciones de fortaleza natural, unido a la abundancia de manantiales y de fértiles tierras, propiciaron el asentamiento humano en la Peña desde antiguo. En su cima (1.003 m) existía una fortaleza árabe que fue remodelada por la Orden Calatrava en el S. XIII, quedando hoy ruinas de dos fortificaciones, el Castillo de la Peña y el Castillo de la Villa, unidos entre sí por lienzos de muralla y varias torres vigía.

La Vía atraviesa el casco urbano de Martos de lleno, sin el recato que muestra en otras localidades de su itinerario donde apenas roza el casco urbano, y se dirige al recinto de la estación (km 23,6), que se halla en proceso de rehabilitación integral. Durante un buen trayecto discurre integrado en el callejero urbano de esta gran población rural, compartiendo espacio con los protagonistas paisajísticos de su actividad cotidiana: tráfico motorizado y áreas de aparcamiento, establecimientos comerciales, plazas, parques y jardines, equipamientos de restauración y alojamiento, centros sanitarios y educativos,...





Este bullicio urbano de Martos pone el contrapunto a la silenciosa soledad que invade a la Vía Verde en cuanto abandona esta localidad por cualquiera de sus extremos. Dos paisajes contrapuestos pero complementarios. De aquella soledad vienen estos trajines urbanos, porque del olivar procede en gran medida el dinamismo de la sociedad y la economía marteña. La esencia de la identidad de Martos tiene sabor a aceite. Incluso da nombre a un tipo de aceituna, la picual o marteña, en reconocimiento al título de primer productor mundial de aceite de oliva ostentado por este municipio durante muchos años, con una producción media anual que ronda los 50 millones de kilos de aceituna.

Añosos ejemplares de olivos atestiguan esta complicidad ancestral entre Martos y el olivar. El 60 % de los 1.500.000 olivos del municipio de Martos tiene más de 200 años. En el paraje conocido como Llano de Motril, situado a 1 km del pueblo, abundan los

olivos centenarios, que aún permanecen productivos, existiendo algunos que superan la edad de 500 años.

#### La Estaca Grande

Monumental olivo de 300 años cercano a la vía verde y al pueblo de Martos que produce unos 300 kg de aceituna/año, habiendo alcanzado puntualmente los 800 kg. El término "estaca" se usa en Jaén para referirse a los olivos aludiendo a su etapa inicial de crecimiento y a un cierto sistema de plantación. Protegido como Árbol Singular, se cuenta que sirvió como refugio a sus propietarios durante la Guerra Civil (1936-39).



La Vía Verde abandona Martos serpenteando sinuosa, dibujando amplias curvas a lo largo de unos 20 km hasta el viaducto del Víboras, donde el trazado recuperará cierta rectitud, como si quisiera alargar el viaje y demorar su salida de estos bellos parajes. Estos giros continuados del trazado ferroviario van orientando nuestra mirada de una forma natural hacia diferentes perspectivas del paisaje, apreciándose a nuestras espaldas cómo va disminuyendo de tamaño la omnipresente Peña de Martos. Al suroeste, dando una cierta continuidad visual a la Peña, se aprecia desde la Vía un conjunto de cerros entre los que se halla el Cerro Atalaya, declarado Bien de Interés Cultural por el valor del yacimiento arqueológico y los restos medievales que alberga en su cima.



Esta sucesión de curvas permitía al Tren del Aceite suavizar el pronunciado desnivel existente entre la estación de Martos, situada a 660 metros sobre el nivel del mar y la de Alcaudete, situada a 484 m. En ese perfil de continuado descenso la estación de Vado Jaén marca un cierto repunte altimétrico, pero la pendiente descendente del trazado se mantiene hasta el río Guadajoz, situado a sólo 396 m en el kilómetro 55,1 de la Vía Verde.

Desde la estación de Martos hasta la de Alcaudete hay un larguísimo tramo de unos 24 kilómetros atravesando un paisaje de olivar infinito salpicado de cortijos, sólo

interrumpido por una cantera, algunos nuevos cruces con la A-316, por varios cauces de arroyos que son salvados imponentes con viaductos metálicos y por la estación de Vado Jaén. En este largo trayecto



predominan los campos de visión profundos, que permiten amplias panorámicas donde la vista se pierde en el horizonte sin encontrar más que lomas de olivos dibujando con sus puntos verdes una cuadrícula sobre la tierra clara y ondulada.





También hay tramos en los que el campo de visión desde la Vía es muy limitado y los olivos desaparecen momentáneamente, cuando la Vía se encajona en trincheras poco profundas y descarnadas de vegetación, horadadas por cientos de madrigueras de conejos que se asoman curiosos y un tanto temerarios a ver pasar caminantes y ciclistas. Hay algunos ejemplares de coscojas, encinas, almendros, matorrales y herbáceas propios de la vegetación mediterránea que flanquean el borde del trazado ferroviario puntualmente donde los olivos les han regalado algunos pedazos de tierra sin cultivar.

Entre las estaciones de Martos y Vado-Jaén se localizan dos majestuosos viaductos ferroviarios metálicos que permiten salvar los tajos labrados en el terreno por los

arroyos del Salado y del Higueral y que constituyen para los actuales viajeros espléndidos miradores desde donde admirar el paisaje en una panorámica de 360 grados. Se divisan desde aquí las lomas de la campiña alta a lo lejos hacia el nordeste, dirección mientras en



opuesta, hacia la margen izquierda de la Vía, van cobrando protagonismo los relieves más abruptos de las Sierras de la Caracolera y de Ahíllos, preludio de las aún lejanas Sierras Subbéticas hacia las que encamina su itinerario la Vía Verde.

Las hileras del olivar van trepando la base de estas formaciones serranas desdibujando algo la perfección geométrica que las caracteriza, alternando con algunas manchas



boscosas y de matorral en las cumbres de los cerros (de alturas entre 500 y 700 m), lo confiere que cierto cromatismo paisaje, combinando diversas tonalidades de verde frente predominio del tono monocolor "verde olivo". diversidad Esta 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 ocres y rojizos y se tapizan de flores multicolores en primavera. En el invierno es posible admirar las figuras retorcidas y esqueléticas de algunos ejemplares de árboles con sus ramas desnudas. Este dinámico escenario genera contrastes visuales muy atractivos respecto a las amplias extensiones dominadas por el imperturbable olivo.

En medio de esta inmensidad, se alza sorpresivamente la estación de Vado-Jaén (km 36,5) sin que aparentemente haya una lógica funcional para esta extraña ubicación ya que se encuentra a muchos kilómetros de cualquier núcleo importante de población o productivo.

#### Estación de Vado-Jaén

Construida exclusivamente para facilitar el cruce de trenes, esta solitaria estación cuenta con un recinto acondicionado como área de descanso y unas edificaciones primorosamente restauradas, que acogen ocasionalmente actividades



de turismo astronómico. La Sierra Sur de Jaén – a la que pertenecen los municipios de

Alcaudete, Martos y Torredelcampo - está certificada como *Reserva Starlight*, un reconocimiento que reciben los lugares cuyo firmamento reúne determinadas

condiciones de oscuridad nitidez favorables para la observación astronómica. La ausencia de contaminación lumínica está asegurada en este enclave de Vado-Jaén, y también la placidez de su entorno, que no se ve alterada ni siquiera por la proximidad de una carretera local.

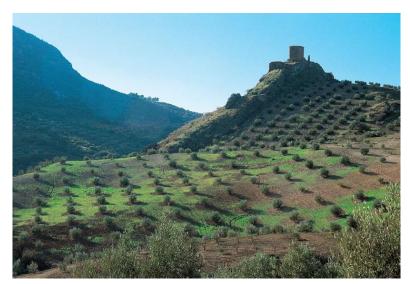


Dejando atrás la estación, la Vía discurre un tramo en paralelo a la autovía antes de enfilar una recta hacia el sur, donde empieza a perfilarse el relieve de la Sierra de la Caracolera y la Sierra de Ahíllos. Comienza hacia el kilómetro 40 uno de los tramos de mayor calidad y atractivo en términos paisajísticos de toda la Vía Verde, cuando se abre hacia el oeste una vista panorámica de impresionante profundidad y belleza sobre el Valle del Víboras.

## Castillo de la Encomienda del Víboras

El nombre de Víboras parece ser la evolución fonética de Bib-Bora, que en árabe andalusí significa Puerta de Bora, por encontrarse en el lugar de acceso a la antigua

ciudad turdetana de Bora, localizada en el Cerro de San Cristóbal. Aprovechando en gran medida las formaciones rocosas de la cumbre del cerro como fortaleza natural, fue construido en el siglo IX un importante núcleo islámico, luego reformado por la orden



Calatrava, que nos ha legado el Castillo de la Encomienda del Víboras. Este monumento

catalogado como Bien de Interés Cultural controlaba el eje de comunicación natural entre Jaén y Córdoba. Pese a su actual estado de ruinas, su Torre permanece altiva coronando el cerro y componiendo una estampa de gran belleza, bien visible aunque

lejana desde la Vía Verde.



El trazado de la Vía se vuelve más rectilíneo en esta zona, donde surge inesperadamente una casilla ferroviaria restaurada y coqueta, como una casita salida de un cuento.

Hacia el km 42,5 ya se vislumbra al frente una de las perlas

patrimoniales del antiguo ferrocarril, el viaducto del Víboras. Un portentoso terraplén va preparando el terreno donde se encaja como una pieza de puzzle este magnífico viaducto de 224 metros que sobrevuela el río Víboras. Los viajeros apreciarán desde este viaducto las amplias vistas sobre el olivar que cubre el entorno más cercano, divisando hacia el noroeste las Sierras de Villodres y Sierra Llorosa. Hacia el sudeste se divisa un abanico serrano conformado por la Sierra de la Caracolera (1.325 m), divisoria de los términos municipales de Martos y Alcaudete, la Sierra de Ahíllos (1.452 m) y la Sierra de Orbes. La explotación forestal que se hace de estas sierras se traduce en una cobertura vegetal de coníferas y otras especies arbóreas y de matorral, que contrasta con la

tonalidad monocolor del olivar y con las peladas cumbres.

Dirigiendo la mirada hacia abajo, quienes no sufran de vértigo disfrutarán desde el



viaducto del Víboras, el más elevado de toda la Vía Verde, de un inesperado regalo para la vista. Muy cerca de los recios pilares de sillería que sustentan el viaducto ferroviario, salva el río un puente medieval pequeño y hermoso que parece casi un juguete. Sin embargo, este puente medieval, que muchos llaman erróneamente el puente romano,

cumple perfectamente su función pese a sus reducidas dimensiones.

Merece la pena sucumbir a la tentación de descender por la ladera, pisando algunos metros de la antigua calzada romana que conducía hasta el puente medieval para poder contemplar la estampa que ofrecen las dos obras de ingeniería. Su contemplación despierta una reflexión acerca de la dimensión de las intervenciones del hombre en la naturaleza para satisfacer sus necesidades de movilidad. Aquí se hace patente el contraste entre el majestuoso viaducto del ferrocarril que se eleva hasta los 70 metros contra el cielo y el modesto puente medieval de sólo 7,5 metros de altura. Dos monumentales obras de ingeniería que permanecen como la huella pictórica en el paisaje de sendos momentos históricos muy alejados en el tiempo, con circunstancias socioeconómicas y niveles de progreso tecnológico totalmente dispares. Ambos hitos paisajísticos cumplen con igual perfección su función como infraestructuras para el transporte, compitiendo en méritos artísticos y belleza ante la mirada del observador, quien emitirá con total subjetividad su dictamen, intransferible e inapelable.



Pasado el viaducto la Vía discurre, ya por el término municipal de Alcaudete, junto a la

inconfundible huella de cantera de La Muela, de la que se extraía la piedra utilizada como balasto, la base donde se colocaban las traviesas y los carriles de la infraestructura ferroviaria. La Vía enfila una larga recta en la que salva los arroyos del Chaparral y de la Esponela mediante sendos viaductos metálicos de 70 metros, en un paisaje cada vez más abrupto.



La vegetación se vuelve más diversa, con concentraciones de coníferas y eucaliptos, y abundancia de retama en los flancos de la Vía, combinada con otros matorrales y herbáceas que ponen la nota de color con sus flores silvestres en primavera. El paisaje va cambiando de color sustancialmente cuando las tierras blancas que antes eran peinadas por el olivar se van tornando rojizas.





Se disfruta de una gran amplitud visual hacia el noroeste, divisándose la Sierra de la Lastra, Sierra Llorosa y la aldea de Noguerones, cerros tapizados de olivar en sus faldas y cultivos leñosos y vegetación más cromática hacia las cumbres.

La Sierra de Orbes y la Torre Maestra (ésta con la huella de los mordiscos ocasionados por una cantera) actúan como pantalla visual de una altura aproximada de 800 metros entre la Vía Verde y la población de Alcaudete. El pueblo, ubicado a unos 5 kilómetros

de la Vía, parece jugar al escondite y lo hace con tanta habilidad que queda oculto a la vista desde la Vía Verde desde esta perspectiva. Esta circunstancia hace que el viajero se sorprenda nuevamente al llegar a una estación ubicada en un lugar aparentemente despoblado y sin actividad productiva, como sucedía con Vado-Jaén. Habrá que esperar varios kilómetros, para ganar perspectiva y poder apreciar volviendo la vista atrás la silueta del pueblo de Alcaudete encaramado en lo alto de la montaña alrededor de su majestuoso castillo.

## Castillo de Alcaudete

El castillo de Alcaudete, uno de los mejor restaurados de España, fue cedido por el rey Fernando III a la Orden de Calatrava para defender la frontera entre Castilla y el reino

de Granada, nazarí perpetuando la misma función defensiva que antes desempeñaba para árabes. Con su esbelta torre del Homenaje, una de las más altas y sólidas de la arquitectura medieval españolas, se convirtió en el bastión más importante de esta frontera y en vigía



estratégico de los caminos entre Granada y la Vega del Guadalquivir. Su interior alberga hoy día un centro de interpretación sobre la Orden Calatrava.

La Vía va perdiendo campo de visión a diestra y siniestra conforme se acerca a la estación de Alcaudete (km 47,9). Aparece en su margen derecha un establecimiento turístico que asemeja una gran cortijada y a la izquierda una nueva casilla ferroviaria pintada con los vivos colores que las anteriores casillas del tramo jiennense.





El recinto de la estación de Alcaudete conserva elementos patrimoniales ferroviarios de gran valor, como los clásicos depósitos de agua y la aguada (grúa para el suministro de agua a las locomotoras de vapor), aparte de un almacén y el edificio de viajeros, en cuya fachada permanece el rótulo de azulejos con el nombre oficial de la estación Alcaudete-Fuente de Orbe.





Dejando atrás el recinto de la estación, la Vía Verde cruza una vez más la A-316, en esta ocasión mediante una pasarela de reciente construcción, y prosigue su descenso por un paisaje cada vez más abrupto y naturalizado. Pronto se adentra en el espacio de la Reserva Natural de la Laguna Honda, donde se disfruta de una gran amplitud paisajística especialmente hacia el sur, donde aparece la laguna; en dirección opuesta se divisa una cantera de yeso que limita el campo visual y oculta la Reserva Natural de la Laguna del Chinche a los usuarios de la Vía.

## Reserva Natural Laguna Honda

Esta laguna 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. En ella anidan o pasan



temporadas más o menos largas aves acuáticas como flamencos rosas, fochas comunes, grullas y malvasías cabeciblancas.

No se aprecia desde la Vía la cercana Reserva Natural de la Laguna del Chinche, de similares características.

La Vía traza dos profundas curvas bordeando la Loma del Desgarradero para seguir descendiendo hacia el río Guadajoz, ayudándose también con alguna profunda trinchera

que ataja por medio de la montaña allá donde los ingenieros ferroviarios lo consideraron necesario. El paisaje ha ido cambiando en el entorno visual más cercano a la Vía, donde el hegemónico olivar ha cedido espacio al matorral y las herbáceas, sobre unas tierras que se muestran más áridas y erosionadas.



Hay una gran profundidad visual hacia el noroeste, que permite divisar hacia abajo la lámina de agua del embalse de Vadomojón, que recoge las aguas del río Guadajoz. La mirada se pierde en el horizonte encontrando, si se observa con atención, el propio



trazado de la Vía y el viaducto Desgarradero, que aguardan nuestro paso más adelante. magnífico Este viaducto que salva el arroyo del mismo nombre es preludio del vecino viaducto del Guadajoz, que permite saltar de la provincia de Jaén a la de Córdoba.

Viaducto del Guadajoz

# El viaducto ofrece una magnífica panorámica sobre el valle del Guadajoz, inmerso en una impresionante naturaleza que le rodea silenciosa, con espacios amplios y escasa

vegetación, donde los olivos han cedido lugar a matorrales y pastizales.

Este portentoso mecano metálico merece una mención especial por su majestuosidad, que no radica sólo en sus medidas (207 metros de longitud y 50 metros de altura) sino también en su fascinante estructura. Es una atalaya perfecta para deleitarse con el paisaje circundante, al tiempo que el propio viaducto constituye un elemento paisajístico impresionante, que bien merece una detenida inspección. Las mejores vistas del viaducto se consiguen descendiendo por la orilla cordobesa desde una casilla en ruinas hasta la base de sus pilares, que son igualmente de celosía metálica, pero anclados en una base de sillería para resistir los embates del viento, lo que le confiere solidez sin restarle un ápice de esbeltez al conjunto.



La Vía Verde prosigue desde aquí un suave pero continuado ascenso durante unos 20 kilómetros rodeada nuevamente por el olivar, alternando trincheras con espacios abiertos, por parajes solitarios y alejados de las carreteras, adonde difícilmente se puede acceder si no es por la propia Vía Verde. Es un paisaje especialmente cromático en primavera, cuando los laterales de la vía se cubren por una alfombra densa de flores multicolores, allá donde las labores de mantenimiento del olivar le dejan espacio.

## Cargadero del Collado de las Arcas

Hacia el km 58, en el Collado de las Arcas, se hallan ocultos bajo la vegetación los precarios restos del muelle de un antiguo apeadero-cargadero del Tren del Aceite, adonde llegaba un modesto trenecillo de vía estrecha transportando minerales de los yacimientos de Zamoranos, una aldea de Priego de Córdoba. De estas minas cercanas se extraía almagra, un óxido de hierro rojo usado como colorante para la cerámica. Hoy día no se vislumbran ya las huellas del trazado de este ferrocarril de Zamoranos ni tan siquiera los restos de la estación que prestaba servicio al cargadero, donde en su día habitaba la familia del empleado ferroviario.

## Reserva Natural de la Laguna del Salobral o del Conde

La Vía se adentra en un espacio más abierto. encontrando a la izquierda la Laguna del Salobral (Km 59), declarada Reserva Natural y Zona Especial para protección de las Aves. Situada a una cierta distancia de la Vía Verde serán muy útiles los prismáticos para apreciar la rica avifauna que inverna y nidifica en estas





aguas salobres, en los períodos del año y en las condiciones pluviométricas que lo permiten, ya que al tratarse de una laguna estacional es posible hallarla seca. Junto a la Vía ha sido habilitado un mirador con bancos, aparcabicis y un panel interpretativo para facilitar el avistamiento de las aves sin perturbar la sosegada vida de las anátidas. Entre los carrizos que rodean la laguna invernan diversos tipos de patos, grullas e incluso las rosadas figuras de algunos flamencos que acostumbran a recalar en estos humedales.



El mirador ofrece una amplísima panorámica del entorno de la laguna, donde predomina el olivar salpicado por algún cortijo que destaca sobre la alfombra florida que nace en primavera. Hacia el oeste se comienzan ya a vislumbrar a lo lejos las albas casas de Luque arracimadas por la ladera y presididas por su castillo.

La laguna del Conde o Salobral está situada en el término municipal de Luque, por el que la Vía prosigue su ascenso, encajonada puntualmente en largas trincheras.

# 5.2.2. Parque Natural Sierras Subbéticas y campiña este de Córdoba

## Pueblo de Luque

Considerado una puerta natural del Parque Natural Sierras Subbéticas, Luque es uno de los pueblos más antiguos de la comarca de la Subbética. La estampa de Luque se divisa desde múltiples ángulos a lo largo de muchos kilómetros de la Vía y del ramal de Baena,



ofreciendo diversas perspectivas según los puntos de visión del observador. Presidido por su castillo nazarí, Luque constituía un bastión defensivo del eje natural de comunicación entre Granada y Córdoba.

Hacia Luque enfila la Vía Verde tras salvar el cruce con la carretera N-432 mediante una pasarela, y adentrándose pronto en la zona urbanizada del polígono del Alamillo.

#### Búnkeres del Alamillo

En este lugar permanecen visibles, y visitables, trincheras y búnkeres de la Guerra Civil de 1936-1939. Estos búnkeres eran fortificaciones del bando nacional desde donde se vigilaba y protegía el trazado tanto del Tren del Aceite como de la carretera Córdoba-Granada que discurren en paralelo. Elementos bélicos que, como los castillos, resisten



impertérritos el paso del tiempo recordando que ésta siempre fue una tierra de frontera. Son hitos paisajísticos que transportan nuestra imaginación a escenarios de enfrentamientos y dolor protagonizadas por los pobladores de estas tierras en otros tiempos, a veces no tan lejanos.







## Estación de Luque

La Vía Verde hace su entrada en el recinto de la estación de Luque, un lugar que por su estratégica ubicación y el impulso de la iniciativa privada se ha convertido en un núcleo de cierta relevancia comercial y turística. Diversos



VIDEOVIGIADO DE CONTRACTOR OLLIVARIEMA

edificios ferroviarios han sido rehabilitados y equipados para nuevos usos (restaurante, tienda de productos locales, museo del aceite) manteniendo su sabor ferroviario, así como antiguos vagones han sido convertidos en salones del restaurante.

Es un lugar muy concurrido por viajeros que llegan caminando y en bicicleta si acceden a través de la Vía Verde, o bien motorizados si llegan por la transitada carretera N-432, que pasa junto a la estación. Transeúntes que hoy día dotan a la estación de un dinamismo posiblemente similar al que se producía bajo la amplia marquesina cuando antaño



llegaban los trenes cargados de viajeros y mercancías.

Se percibe la huella del tren también a través de los elementos ferroviarios (señales, depósitos de agua, aguadas...) que han sido preservados por el dueño del recinto, un ejemplo de la implicación ciudadana en la protección de los valores culturales de un paisaje.

#### Panorámica de Baena

Saliendo de la estación de Luque el antiguo Tren del Aceite encontraba la bifurcación del ramal ferroviario que le conducía hasta Baena, situada a unos 8 km, entre campos de olivar y algún viñedo.



El trazado de la carretera N-432, que la Vía Verde sorteará más adelante mediante un paso inferior, y del polígono desarrollado en la margen izquierda de la Vía, cobran protagonismo en el paisaje que se avista desde este ramal ferroviario.







Hacia la mitad de este ramal, 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. A los pies del mirador se extiende la fértil vega del río Marbella.

El trazado del ramal concluye en el recinto de lo que fuera en su día la estación de Baena.

No quedan hoy restos de las edificaciones ferroviarias, lo que dificulta recrear en la imaginación este escenario cuando antaño circulaba el "Trenillo de Baena".

En este lugar se ha habilitado un mirador que invita a contemplar la espléndida estampa que dibujan las blancas casas de Baena, población muy dinámica en términos



socioeconómicos que no ha perdido por ello su carácter de típico pueblo andaluz y que depara entrañables imágenes, evocadoras de tiempos pasados que no lo son tanto.

Retomando el camino de vuelta hacia Luque, se aprecian también magníficas vistas panorámicas de este pueblo, que se quedarán atrás al proseguir por la Vía principal en dirección a Zuheros.

En estos próximos kilómetros, la ingeniería ferroviaria nos legó algunos ejemplos de trincheras perfectamente empedradas



como si de muros incaicos se tratase, hogar lujoso de lagartos de gran porte y otros reptiles más modestos. Incluso los pasos superiores construidos para dar continuidad a algún camino rural sobre la vía son un ejemplo de la primorosa ingeniería ferroviaria del siglo XIX, convertidos en



perfectos marcos para las imágenes que brinda el paisaje. Una muestra más de la belleza de esta herida ya cicatrizada que la infraestructura ferroviaria infringió al paisaje, y que denota el respeto, se puede decir el mimo, con el que los ingenieros de la época intervenían en el territorio.

#### Zuheros

La Vía Verde enfila hacia Zuheros mediante una amplia curva, en uno de los tramos de mayor atractivo paisajístico de todo este largo itinerario. Tras pasar junto a una casilla rehabilitada como museo, aparece la estampa bucólica de este pueblo chiquito y coqueto, con sus casas encaladas apretadas en torno al castillo al borde del barranco del Bailón. Desde Zuheros, asentamiento de origen árabe considerado "uno de los pueblos más bonitos de España", se admiran unas espléndidas vistas panorámicas sobre el entorno.



#### Viaducto de Zuheros

A los pies del pueblo y muy cerca del antiguo apeadero (km 72) se encuentra el espléndido viaducto de Zuheros, considerado una pieza significativa de la ingeniería ferroviaria del siglo XIX por su singular disposición



en curva. Se trata de una estructura metálica de 104 metros de longitud, organizada en tres tramos rectilíneos que configuran una curva, permitiendo así al rígido camino de hierro adaptarse al cañón y salvar el arroyo del Bailón. Esta artística solución permite a la Vía trazar una cerrada curva, proporcionando unas magníficas vistas sobre el pueblo.

## Monumento Natural Cueva de los Murciélagos

Las abruptas cordilleras kársticas que enmarcan el pueblo esconden un impresionante



paisaje subterráneo, pues en sus entrañas acogen una de las más bellas cavernas de Andalucía, la Cueva de los Murciélagos. Esta fantástica cavidad declarada Monumento Natural ofrece casi medio kilómetro de galerías visitables repletas de estalactitas y estalagmitas. En su interior se han encontrado

pinturas rupestres y restos materiales y humanos del Neolítico, de hace unos 35.000 años, correspondientes al Hombre de Neanderthal.

#### Cañón del Bailón

El Cañón del río Bailón es otra joya geológica que adorna a Zuheros, fruto de la incansable fuerza del río que durante miles de años ha ido excavando y erosionando las entrañas de la roca caliza. Este desfiladero echa un pulso en espectacularidad y belleza a la imagen del



castillo roquero, donde empatan la fuerza de la naturaleza y el esfuerzo del hombre dando como resultado un paisaje majestuoso para disfrute de todos.



La Vía Verde se despide de Zuheros continuando su suave y sinuoso ascenso en paralelo a la carretera local que conduce a Doña Mencía, pero a una distancia tal que no enturbia visualmente el paisaje natural en torno a la Vía en este tramo. A media ladera comienza a vislumbrarse la Hacienda Minerva, un caserío cuyo eje era la producción aceitera y

cuyos vestigios se aprecian hoy día en la cuidada rehabilitación que se le hizo para destinarlo a alojamiento con mucho encanto.

En el mundo rural andaluz tradicionalmente se suele denominar "cortijo" a las

edificaciones vinculadas a las explotaciones cerealistas y ganaderas, reservándose el término de "hacienda" para las vinculadas al olivar y el nombre de "lagar" para las vinculadas a las dedicadas al viñedo. Con los nombres de cortijos y haciendas se suele designar a latifundios donde



se combinan la explotación de diversos tipos de cultivos y ganadería a gran escala, que albergan edificaciones destinadas a funciones variadas, desde viviendas de los trabajadores y de los propietarios hasta graneros, establos, bodegas, lagares y molinos de aceite, incluyendo a veces incluso capilla, escuela y otros equipamientos. Los cortijos o haciendas olivareros cuentan con patios para depositar la aceituna, molinos y prensas para llevar a cabo la molienda de las aceitunas y la producción aceitera.

#### Estación de Doña Mencía

La Vía Verde prosigue su ascenso hasta cruzar bajo la carretera que traía como compañera, y entra en el recinto de la estación de Doña Mencía (km 75), localidad situada del otro lado de la carretera A-318 (nombre que recibe en este tramo la Autovía

del Olivar, la antes denominada A-316). antiguo muelle ferroviario reconvertido en Centro Cicloturista y oficina de información dinamiza y llena de vida este espacio, donde hay también un restaurante en el que fuera el edificio de viajeros, una zona

autocaravanas y juegos infantiles. Nuevos viajeros acuden ahora con sus bicicletas y mochilas a la antigua estación, devolviéndole su originaria vocación de espacio de tránsito y encuentro.

Doña Mencía ofrece un paisaje rural típico, con la tradicional arquitectura de los pueblos andaluces, con sus casas encaladas y calles estrechas y sinuosas en torno al Castillo, la

iglesia y la plaza. Extendido sobre una colina, la silueta de su castillo no destaca recortado contra el cielo en la cumbre, sino que más bien se camufla entre sus calles. Las mejores vistas de la localidad se aprecian desde una casilla ferroviaria rehabilitada que se ubica a un par de kilómetros de la estación, en dirección a Cabra.



#### El Laderón

Desde Doña Mencía se divisa una magnífica panorámica de las Sierras Subbéticas, siendo El Laderón uno de los hitos paisajísticos locales con el que los vecinos se sienten más identificados. Se trata de una colina de 820 metros coronada por una amplia meseta, situada al costado izquierdo de la Vía Verde cerca de la estación. Desde su meseta se divisa un amplio paisaje hacia las sierras de Luque, Alcaudete y Martos por el este, y

la Campiña cordobesa por el norte y oeste. En el Laderón se halla el yacimiento arqueológico más importante de Doña Mencía, sobre el que ya el escritor Juan Valera daba noticias: "A corta distancia de Villabermeja hay un sitio, que apellidan El Laderón, donde cada día se descubren vestigios y reliquias de una antiquísima y floreciente ciudad", de cuyos habitantes afirmaba que "casi todos eran rubios como unas candelas."

### **Parque Natural Sierras Subbéticas**

Desde la estación de Luque hasta la de Cabra, el trazado de la Vía Verde delimita prácticamente el perímetro del Parque Natural Sierras Subbéticas. Situado en el centro geográfico de Andalucía en la parte más meridional de las Cordilleras Béticas, este Parque Natural fue declarado Geoparque por la Unesco por su riqueza



geológica y la singularidad de sus formaciones kársticas.

El Parque abarca, total o parcialmente, los municipios de Cabra, Rute, Carcabuey, Priego de Córdoba, Luque, Iznájar, Zuheros y Doña Mencía.

Una colisión entre placas tectónicas ocurrida en tiempos inmemoriales originó este



accidentado relieve, haciendo emerger lo que habían sido sedimentos marinos y que hoy configuran estas formaciones montañosas. Así se explica la abundancia de ammonites (moluscos ya extinguidos, con su característica concha en forma de espiral) que se encuentran en algunos lugares del Geoparque.

El paisaje del Parque puede describirse como áspero y pedregoso, con elevadas formaciones, valles estrechos y terrenos más suaves donde se concentran los núcleos urbanos y los cultivos de olivar. La sierra de Cabra es uno de sus referentes más significativos y donde se localiza el Picacho, conocido como el "Balcón de Andalucía", desde el cual se divisan cinco provincias andaluzas y los tres grandes dominios de Andalucía: Sierra Morena, la Depresión del Guadalquivir y la Cordillera Bética. En su cumbre se encuentra el Santuario de la Virgen de la Sierra, patrona de Cabra y referente cultural y religioso muy apreciado por sus habitantes. Los grandes valores paisajísticos del mirador del Santuario le hicieron valedero de una figura de protección desde principios del siglo XX.



La vegetación del Parque es típicamente mediterránea, alternando bosques, matorrales y pastizales, bosques de ribera y especies rupícolas (aquéllas que viven en escarpes montañosos y roquedales). Se encuentran en este territorio encinares, acebuches, coscojas, majuelos de blancas flores y rojos frutos y lentiscos, así como algunas higueras en zonas de umbría y vaguadas, y almendros asilvestrados, aparte de aulagas, retamas y otros matorrales. Además, las Sierras Subbéticas albergan muchas especies vegetales poco frecuentes e incluso endémicas por la singularidad de sus condiciones geográficas.

Esta vegetación se localiza allá donde no ha llegado el olivar, que es incuestionablemente el cultivo predominante de las Sierras Subbéticas: representa el

96% del total de la superficie cultivada en el Parque Natural. En lo que respecta a la cabaña ganadera de la zona está principalmente representada por los ganados caprino y ovino y, en menor proporción, por porcino, vacuno y equino.

#### La Sima de Cabra

El Geoparque Sierras Subbéticas atesora en sus entrañas multitud de cavidades, fisuras y manantiales, seguramente muchos de los cuales aún no hemos podido ni siquiera conocer y explorar. Entre sus joyas geológicas subterráneas, aparte de la Cueva de los Murciélagos, cabe destacar la Sima de Cabra, una impresionante cavidad natural que se hunde en la montaña verticalmente con una profundidad de 116 metros, abriéndose en su base como una campana y bifurcándose en varias galerías. Esta misteriosa sima ha sido mencionada durante siglos por numerosos escritores como referente de espacio tenebroso y siempre con un halo de misterio. El mismísimo Miguel de Cervantes, que la conoció durante una estancia en Cabra, la cita en El Quijote: "Otra vez me mandó que me precipitase y sumiese en la Sima de Cabra, peligro inaudito y temeroso y que le trajese particular relación de lo que en aquella oscura profundidad se encierra".

La primera exploración de la Sima en 1841 se considera el inicio de la espeleología en España. Aunque refieren las crónicas que en 1683 se realizó un descenso completo por la Sima, tratando de esclarecer el asesinato de un vecino. Un voluntario se internó en busca del cadáver, sólo después de confesarse con un sacerdote, y en presencia de unos 300 vecinos, autoridades y clérigos, que le recibieron jubilosos cuando resurgió de aquella cavidad, temida como si fuera antesala del infierno.

#### Viaducto de la Sima



El majestuoso viaducto de la Sima constituye una magnífica atalaya desde la que contemplar el paisaje de la campiña olivarera y Sierra Morena hacia un lado, y las Sierras Subbéticas que esconden la Sima bajo su pétrea coraza, hacia el otro. Cuesta imaginar sucesos penosos en este entorno donde reina la belleza y el sosiego de la naturaleza, pero en enero de 1936 tuvo lugar un descarrilamiento en este viaducto, que se saldó con numerosos viajeros heridos y cinco vagones destrozados.

A partir de Doña Mencía se suaviza el perfil altimétrico de la Vía Verde, poniendo término al prolongado ascenso iniciado en el río Guadajoz, dando paso a los pocos kilómetros a un descenso aún más contundente hasta el final de la Vía Verde, sólo interrumpido entre las estaciones de Cabra y Lucena. Profundas trincheras, recios terraplenes, un túnel y dos viaductos consiguen dominar y suavizar el abrupto paisaje de las Sierras Subbéticas en el trayecto hasta Cabra para facilitar la circulación de los

trenes de antaño y de los paseantes actuales.





Las trincheras más cercanas a Cabra, labradas con pericia y esfuerzo por los ingenieros y los obreros que construyeron este ferrocarril, constituyen verdaderas obras de arte paisajísticas. Los profundos tajos que abrieron en la dura roca han dejado al aire sus entrañas, desvelando así sus secretos ante los ojos expertos que sepan descifrar las historias escritas en sus estratos desnudos.



La llegada a una gran localidad como es Cabra supone un cambio importante en el paisaje natural que rodeaba a la Vía Verde, aunque se limita a recorrer su periferia meridional sin adentrarse en el callejero urbano ni en la zona industrial. La Vía rodea el

casco urbano por una cota más elevada, a modo de extensa balconada que ofrece unas amplias panorámicas sobre el entramado de calles salpicadas de jardines, plazas y monumentos. Cabra disfruta de una ubicación privilegiada, situada casi en el centro geográfico de Andalucía y dotada con abundantes manantiales y fértiles huertas, lo que ha marcado su devenir histórico. Se convirtió en una de las poblaciones más importantes del sur de la Córdoba medieval, dotándose en el período barroco de interesantes edificios civiles, conventos y hospitales religiosos que, a su vez, atesoran magníficos ejemplos de la imaginería andaluza. Su barrio del Cerro constituye el típico ejemplo de arquitectura popular cordobesa, con casas encaladas y engalanadas con macetas de flores.

#### Estación de Cabra





La estación de Cabra, cobijada a la sombra de frondosos árboles y reutilizada hoy día como restaurante, tiene estacionados en su andén una locomotora de vapor y otras piezas históricas. Estos elementos del patrimonio ferroviario inmueble y del material rodante cuidadosamente rehabilitados, sumados a la animación que generan los lugareños y visitantes reunidos bajo la marquesina de la estación, contribuyen a recrear el ambiente que debió reinar en esta estación el siglo pasado.

#### La Fuente del Río

La Vía abandona Cabra pasando junto a la Fuente del Río, un paraje natural donde se han sucedido intervenciones de la mano del hombre. 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'. Este manantial, afluente del río Genil, no sólo abastecía con su caudal a la población de Cabra, sino que a través de un sistema de canales y acequias daba vida a un amplio sistema de regadío en la vega del río Cabra, donde en su día se concentraban más de seiscientas huertas y de cuya producción vivía un gran número de egabrenses.



A partir de Cabra el trazado de la Vía abandona el contorno del Parque Natural Sierras Subbéticas, alejándose progresivamente de sus abruptas formas geológicas y de sus cumbres con escasa cobertura vegetal. En un primer momento discurre alternando



trincheras y terraplenes por una zona residencial de casas unifamiliares de alto nivel y rodeadas de jardín. En la franja más inmediata a la Vía se divisa un paisaje donde la vegetación mediterránea más naturalizada de árboles y matorral reclama su espacio frente al tapiz infinito de olivar. En primavera nace junto a la Vía una orla de flores vital y colorista que supone un contrapunto a la sobriedad del olivar.

En diversas ocasiones se entrecruzan los trazados de la Vía y de diversas carreteras, como es habitual en la periferia de una gran localidad, siendo la mayoría de estas intersecciones a desnivel.

# 5.2.3. La campiña sur de Córdoba, maridaje del olivar y el viñedo

Una vez pasado el viaducto del Alamedal comienza el término municipal de Lucena, donde la hegemonía paisajística del olivar es un hecho irrefutable: más del 76% del municipio de Lucena está ocupado por ese árbol milenario y retorcido que confiere una identidad propia a la totalidad de la Vía Verde del Aceite.

#### Travesía de Lucena

La Vía rodea por el norte el urbano de Lucena, percibiéndose señales de la vitalidad industrial que define a esta ciudad, centrada en el sector del mueble, la actividad agroalimentaria los metales. Se trata



de la segunda ciudad más populosa de la Vía Verde, y la segunda de toda la provincia de Córdoba, después de la capital. Esta circunstancia se traduce en una mayor presencia de naves industriales, zonas residenciales y equipamientos de servicios en el paisaje en torno a la Vía. No obstante, como también sucede en la mayoría de localidades por las que pasa la Vía, ésta no penetra de lleno en el callejero urbano sino que lo rodea discretamente hasta su estación (km 99), cuyo edificio de viajeros ha sido rehabilitado para servicios museísticos y el muelle anejo acondicionado como restaurante.

La Vía abandona con igual discreción Lucena, ahora sí internándose en un polígono industrial, pero sólo de manera tangencial y sin entrar en el ajetreo propio de estos espacios, aunque es un hecho que el paisaje circundante a la Vía ha cambiado radicalmente durante esta travesía periurbana industrial. También se divisa desde la Vía un enjambre de carreteras de mayor envergadura y autovías, salvadas nuevamente por el trazado de la Vía mediante un paso inferior y una impresionante pasarela.

Una vez acaba la travesía del polígono industrial, la Vía se abre nuevamente camino en medio de un paisaje agrícola con menor presencia antrópica. Todavía en el término municipal de Lucena, y por tanto en la comarca de la Subbética, se trata de un territorio de transición al paisaje alomado de la campiña sur cordobesa. La Vía avanza por un paisaje de olivar, ahora sobre el suave relieve de la campiña, combinado con viñas y salpicado por algunas encinas y frutales como higueras y membrillos en las huertas cercanas.

Progresivamente cobra presencia el paisaje propio de zonas de producción vitivinícola, con amplias extensiones de viñedos cubriendo las suaves lomas de la campiña, salpicadas en las zonas más elevadas por las edificaciones necesarias para la producción de sus caldos. Cuando la Vía llega a la aldea de Las Navas del Selpillar, cerca del pueblo de Moriles, se percibe por primera vez desde que se inició el itinerario de la Vía Verde en Jaén una cierta hegemonía paisajística de la vid sobre el olivo.

#### Estación de Las Navas del Selpillar

La antigua estación de Moriles-Horcajo, que daba servicio a la aldea lucentina de Las Navas del Selpillar y al joven pueblo de Moriles (data de 1912), alberga el Centro



Enogastronómico de la Ruta del Vino Montilla-Moriles (km 108). El amplio recinto de la estación, incluidas sus edificaciones, ha sido acondicionado cuidadosamente como un espacio museístico al aire libre dotado con paneles interpretativos sobre el fascinante mundo de la enología y también sobre la producción oleícola, que sigue ocupando un

lugar muy destacado en la economía y la historia local.

Un mirador habilitado ofrece magnífica vistas panorámicas sobre la campiña cordobesa, dominadas aún por el olivar desde este punto de observación. Sin embargo, una



vez se deja atrás la estación ya se aprecia en los alrededores de la Vía el cambio paisajístico y se observan algunos lagares, las explotaciones agro-industriales donde se realizan tras la vendimia las primeras fases para la transformación de la uva y la elaboración del mosto. Los lagares se organizaban situando en torno a un patio las estancias tanto de habitación como de labor, en lugares elevados de las explotaciones y con amplias vistas sobre los viñedos.

En la dependencia del lagar propiamente dicho, se producía la prensa de la uva y la extracción del zumo, y en la bodega contigua se realizaba el proceso de fermentación del mosto. El posterior reposo del vino en barrica de roble se solía realizar en las bodegas de crianza situadas en los cascos urbanos próximos. Otras piezas tradicionales del lagar eran la cuadra y el pajar, así como espacios para los aperos y herramientas.



La mayoría de lagares de la provincia de Córdoba se concentran en estas fértiles tierras cercanas a la Vía Verde en los términos municipales de Moriles, Montilla, Aguilar de la Frontera, Monturque y otros cercanos, siendo muchos de ellos visitables. El color blanquecino de estas tierras albarizas es una muestra de su aptitud para el cultivo de las vides, cuya producción está amparada por la Denominación de Origen Montilla-Moriles, a la que se acogen ocho municipios atravesados por la Vía Verde. El 95% de sus terrenos están cultivados con la variedad de uva Pedro Ximénez.

En este paisaje de mestizaje conviven, juntas pero no revueltas, amplias extensiones de tierra peinadas por hileras de vides y de olivos en torno a sus lagares y cortijos. Olivares y viñedos pintan sobre las blancas tierras con sus distintas tonalidades verdes un lienzo



La Vía Verde atraviesa los términos municipales de Moriles, Aguilar de la Frontera y Puente Genil, si bien a cierta distancia de todas estas localidades, lo que explica que éste sea el tramo menos frecuentado de la Vía Verde por la población local, pese a su atractivo paisajístico.



lleno de cromatismo y belleza.

de las Reservas Naturales de la Laguna del Rincón y la Laguna de Zóñar, que no se pueden divisar desde la Vía Verde.

En las proximidades, aunque lejos de la Vía Verde, se hallan unos humedales de gran valor ecológico en los que invernan aves acuáticas y que han favorecido la recuperación del pato malvasía. Se trata



Un nuevo cruce de la Vía con la carretera A-318 por una estilizada pasarela de color rojo proporciona un punto elevado de observación sobre la campiña cordobesa, con la Sierra del Castillo al fondo, con su piedra caliza



cubierta de vegetación y coronada por la Torre del Castillo de Anzur.

#### La Torre de Anzur

En los alrededores de la Torre de Anzur, de planta cuadrada y unos 15 metros de altura, se han encontrado restos de cerámica ibérica y romana, además de abundantes vestigios de la época medieval e islámica. Desde este recinto amurallado, que formaba parte de la franja fronteriza castellano-nazarí, se divisa un amplio panorama de la campiña cordobesa y sevillana. A sus pies discurre el arroyo de Navaluenga, que se cruza con la Vía Verde, y cerca queda el Tajo de Peñarrubia (551 m), el punto más elevado del municipio de Puente Genil.

El itinerario de la Vía Verde culmina en el recinto de la estación de Campo Real (km 120), cuyos edificios se encuentran en estado ruinoso, a unos 6 km del casco urbano de Puente Genil. En esta estación se encontraban las vías del Ferrocarril Linares-Puente Genil (la Vía Verde del Aceite) con la línea férrea que une Córdoba y Málaga, quedando el edificio de la estación precisamente en medio de esta bifurcación ferroviaria. Con el cierre de la línea, la estación de Campo Real quedó relegada a apeadero y posteriormente fue abandonada.

En Puente Genil, donde el sol se hace dulce, finaliza el itinerario de esta Vía Verde del Aceite que se inició en Jaén. De igual manera, podría ser este municipio cordobés el punto donde comience el viaje por la Vía Verde, deshaciendo el camino recorrido. Recorrer la Vía Verde de vuelta constituiría una experiencia paisajística novedosa y distinta, no equivaldría a dar marcha atrás en una moviola cinematográfica, invirtiendo simplemente el orden de las secuencias percibidas por el observador en su trayecto de ida. La visión del paisaje será indudablemente diferente en el retorno del caminante o ciclista, quien captaría perspectivas novedosas del entorno al cambiar el punto de visión.

Realizar un recorrido de ida y otro de vuelta sobre la Vía Verde del Aceite es una excelente oportunidad para disfrutar y aprehender al máximo su maravilloso paisaje.

La Vía Verde del Aceite es una de las más emblemáticas de la Red de Vías Verdes de Andalucía, que está constituida actualmente por 26 itinerarios, todos los cuales discurren sobre antiguos trazados ferroviarios, por lo que ofrecen similares condiciones de accesibilidad y seguridad. El presente trabajo sobre el Paisaje del entorno de la Vía Verde del Aceite podría ser el punto de inicio para el desarrollo de actuaciones más ambiciosas en torno a este perfecto binomio que conforman las Vías Verdes y los Paisajes de Andalucía.

Las Vías Verdes de Andalucía son caminos llenos de magia, tan ricos y diversos como los paisajes que recorren serpenteantes. Sus trincheras y túneles atraviesan sierras y montañas y sus majestuosos viaductos vuelan sobre los valles, mientras sus estaciones aguardan impacientes la llegada de los nuevos viajeros, ciclistas y caminantes. Las vías verdes andaluzas se asoman a las aguas saladas del litoral y las marismas, y recorren las orillas de ríos, arroyos y lagunas, adentrándose en fértiles vegas sorteando cultivos, huertas y naranjales. Surcan campiñas tapizadas de olivar y cereal, estepas áridas mechadas de mármol y sierras esculpidas desde antaño por la minería del hierro y el carbón. Son caminos históricos que conectan entre sí ciudades, pueblos, aldeas y cortijos, ermitas y santuarios, castillos y fortalezas, minas y yacimientos arqueológicos.

Las Vías Verdes son trazos que tejen el paisaje de Andalucía, en nuestra mano está convertirlas en arterias que surtan de bienestar y prosperidad a nuestra tierra.

#### 6. Lecturas recomendadas

AGENCIA DE OBRA PÚBLICA DE LA JUNTA DE ANDALUCIA. CONSEJERIA DE FOMENTO Y VIVIENDA. UNIVERSIDAD DE SEVILLA Y CENTRO DE ESTUDIOS PAISAJE Y TERRITORIO (2014). Infraestructuras, paisaje y sociedad. Potencial paisajístico de la red de carreteras de Andalucía y fomento del uso social.

AGUILAR PEREZ, Manuel. Unidades de Paisaje de la Vía Verde del Aceite. Universidad de Jaén. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Depto. de Antropología, Geografía e Historia. (Obtenido en internet).

AYCART LUENGO, Carmen (2007). "Vías Verdes: las pioneras". Ambienta, 32-38.

AYCART LUENGO, Carmen (2017). Guía turística. Vía Verde del Aceite (tramo de la provincia de Córdoba). Patronato Provincial de Turismo de Córdoba. http://viasverdes.com/publicaciones/PDF/Guia\_VVerde\_Aceite.pdf

CABALLERO SANCHEZ, Juan Vicente; DOMÍNGUEZ VELA, Juan José; ZOIDO NARANJO, Florencio. (2016). Experiencia del Paisaje, movilidad y red viaria. Junta de Andalucía. Consejería de Fomento y Vivienda. Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía. Universidad de Sevilla.

FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES. (2010). *Guía de las vías verdes,* vol. 2. Anaya Touring.

FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES. *Vía Verde del Aceite.* www.viasverdes.com/itinerarios.

GINÉS MUÑOZ, Fernando. (2007). *Recorrido por la Vía Verde de la Subbética. Materiales educativos*. CEP Priego-Montilla. Consejería de Educación. Delegación provincial de Córdoba. Junta de Andalucía.

INSTITUTO ANDALUZ DE PATRIMONIO HISTORICO. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía. http://www.iaph.es/web/canales/patrimonio-cultural/paisaje-cultural-andalucia/demarcaciones-paisajisticas-andalucia/

JUNTA DE ANDALUCIA. (2012). Estrategia de Paisaje de Andalucía.

JUNTA DE ANDALUCIA. (2015) Comisión de Seguimiento de la Estrategia de Paisaje de Andalucía. Situación y perspectivas de los paisajes de Andalucía. Informe de seguimiento y evaluación EPA 2012-2104.

JUNTA DE ANDALUCIA. CONSEJERIA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES. DIRECCIÓN GENERAL DE ARQUITECTURA Y VIVIENDA. (2006). Arquitectura de las grandes explotaciones agrarias en Andalucía. Cortijos, haciendas y lagares. Provincia de Córdoba.

MORENO VEGA, Alberto: LÓPEZ GÁLVEZ, Yolanda; SÁNCHEZ MUSTIELES, Diana. El Tren del Aceite: Un estudio histórico-arquitectónico a su paso por el sur de Córdoba. (Obtenido en internet).

NIETO, L. M. et al. "La Vía Verde del Aceite: Una ruta para el Geoturismo y Arqueoturismo". *Boletín Instituto de Estudios Giennenses*, 201 (Enero-Junio 2010), 343-361.

PALOMINO NICÁS, J. L. (2009). "El ferrocarril del aceite. Arteria de la campiña oriental andaluza". Fundación de los Ferrocarriles Españoles. *V Congreso de Historia Ferroviaria*. Palma, Octubre 2009.

RINCÓN GARCÍA, Wifredo. El olivo en el arte español. Instituto de Historia CSIC. I Congreso de cultura del olivo. (Obtenido en internet).

VV.AA. (2010) "Paisajes y patrimonio cultural en Andalucía. Tiempo, usos e imágenes". INSTITUTO ANDALUZ DE PATRIMONIO HISTORICO. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía. Los Montes-Subbética. Cuadernos, 27, pp. 382-403

VV.AA. (2010) "Paisajes y patrimonio cultural en Andalucía. Tiempo, usos e imágenes". INSTITUTO ANDALUZ DE PATRIMONIO HISTORICO. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía. Campiña de Jaén, La Loma. Cuadernos, 27, pp. 82-99

VV.AA. (2010) "Paisajes y patrimonio cultural en Andalucía. Tiempo, usos e imágenes". INSTITUTO ANDALUZ DE PATRIMONIO HISTORICO. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía. Campiña de Córdoba. Cuadernos, 27, pp. 117-133.

# **ANEXO 1**

Memoria del proceso participativo

El Paisaje del entorno de la Vía Verde del Aceite





# Índice

1.	Introducción	4
2.	Divulgación y realización del proceso participativo	6
	Resultados del Cuestionario	8
	Valoración del proceso participativo	. 16

# **Créditos**

Edita: Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de Andalucía.

Asistencia técnica: Asociación de Vías Verdes de Andalucía.

Redacción y edición digital: Carmen Aycart Luengo.

Fotografías: Patronato Provincial de Turismo de Córdoba, Rafael Ruiz Fuente, Carmen Aycart Luengo, Diputación Provincial de Jaén, Rafael Casas.

Año 2018.

# 1. Introducción

Esta Memoria forma parte de los trabajos desarrollados sobre el Paisaje del entorno de la Vía Verde del Aceite, cuyo objetivo es favorecer el conocimiento de los valores paisajísticos del entorno de la Vía Verde del Aceite mediante la elaboración de materiales con contenidos divulgativos dirigidos al conjunto de la población, con un lenguaje asequible y dotados de abundante información gráfica. Se persigue la concienciación e implicación de los ciudadanos respecto a la preservación de los valores paisajísticos del territorio atravesado por la Vía Verde del Aceite.

Tal y como se recoge en el Informe de seguimiento y evaluación de la Estrategia de Paisaje de Andalucía en el período 2012-2014 "se trata de trascender y sacar el interés y atención hacia el paisaje de los ámbitos profesional, científico o de la administración, donde ya se está instalando con cierta fuerza, para situarlo como hecho cotidiano en la sociedad". Este principio es el que ha marcado el enfoque global que tiene este trabajo.

En esta Memoria, que constituye el Anexo 1 de la Guía paisajística del entorno de la Vía Verde del Aceite, se recoge la información correspondiente al proceso participativo que se ha impulsado para conocer las percepciones, valoraciones y aspiraciones de la población local respecto al paisaje del entorno de la Vía Verde del Aceite. Esta acción ha sido llevada a cabo con la colaboración de la Asociación de Vías Verdes de Andalucía y de numerosas administraciones, entidades, empresas y particulares de las localidades cercanas a la Vía Verde. La implicación de la población local se ha conseguido mediante la utilización de herramientas asequibles y familiares para gran parte de la sociedad hoy día: cuestionario disponible en internet y divulgación mediante redes sociales, boletines y correo electrónico, fundamentalmente.

Durante las 5 semanas (del 16 de octubre al 19 de noviembre de 2017) en las que se ha mantenido activo el formulario, se ha registrado un total de **827 respuestas**. En las páginas siguientes se recoge información relativa a este proceso participativo, sus resultados, valoración y las principales conclusiones extraídas.

En el período mencionado comprendido entre los meses de octubre y noviembre de 2017 se han llevado a cabo las fases iniciales del trabajo: determinación de la metodología a utilizar, definición del cuestionario y divulgación continuada del mismo, incluyendo dos acciones principales al inicio y mitad del período de cumplimentación. A continuación, por último, se ha acometido el procesamiento de los datos obtenidos y la elaboración de la presente memoria.

Se ha optado por desarrollar un amplio proceso para conseguir la participación de numerosas personas sin llevar a cabo ningún filtro selectivo previo. Se ha buscado la respuesta de todos aquellos que deseaban participar, sin seleccionar a quienes se pudiera considerar a priori más cualificados para opinar por su competencia sobre la materia sobre la que se indagaba o por su experiencia profesional. Se han evitado preguntas de carácter personal — más allá de la edad, sexo y municipio de residencia o trabajo - para evitar que los potenciales participantes decidieran desistir de cumplimentar el cuestionario. Se han incluido varias preguntas con respuestas abiertas para favorecer la diversidad de opiniones evitando dirigir siempre al encuestador hacia opciones restringidas ya preestablecidas. De este modo, el proceso ha ganado en universalidad y en democratización del espectro de respondientes, si bien se ha traducido en una mayor complejidad a la hora de codificar e interpretar las respuestas obtenidas.

En el momento de elaboración del cuestionario se puso de manifiesto la dificultad de encontrar coincidencias en torno a la percepción y valoración del paisaje de su entorno cercano cuando los encuestados se hallan diseminados a lo largo de un itinerario de gran longitud (128 km) que atraviesa 14 municipios, algunos de ellos con términos municipales bastante extensos, pertenecientes a dos provincias y a 5 comarcas diferentes. Era presumible que los habitantes de municipios muy alejados entre sí en términos geográficos y administrativos tuvieran un profundo desconocimiento mutuo. De ahí la dificultad a la hora de seleccionar los hitos paisajísticos con los que se podrían sentir identificados, por la probabilidad de que ni siquiera supieran de la existencia de algunos de los elementos que se les ofrecían en el menú de selección. Esta circunstancia ha influido en la elaboración de algunas preguntas y de sus alternativas de respuesta, optándose por plantear cuestiones muy genéricas que pudieran tener sentido en el tipo de paisaje imperante en cualquiera de los municipios atravesados por la Vía Verde.

Los resultados de este proceso participativo han sido tenidos en cuenta para su incorporación en los restantes materiales desarrollados para la divulgación del presente trabajo: Guía paisajística, Folleto y Cuaderno sobre el Paisaje del entorno de la Vía Verde del Aceite.

# 2. Divulgación y realización del proceso participativo

La Vía Verde del Aceite discurre por 14 municipios, 5 de ellos en la provincia de Jaén y 9 en la provincia de Córdoba, habiendo sido invitados sus ayuntamientos y asociaciones locales a participar en el proceso participativo y a colaborar para lograr una amplia divulgación de los cuestionarios en sus ámbitos de influencia. Por su parte, la Asociación de Vías Verdes de Andalucía ha contado con la colaboración activa de aquellos socios que estaban directamente implicados en el territorio objeto del estudio: Diputación de Jaén, Consorcio de la Vía Verde del Aceite (que aglutina a los 5 municipios jiennenses de la Vía), Consorcio de la Vía Verde de la Subbética (que incluye a los 5 municipios de la Subbética cordobesa de la Vía), Ayuntamiento de Baena. Cabe mencionar también a dos socios de la Asociación de Vías Verdes de Andalucía, profesionales implicados en la investigación y el desarrollo turístico de la Vía Verde del Aceite, Pablo Luque Valle y Antonio Camacho Mesa, quienes han contribuido especialmente a la implementación de este formulario y al posterior análisis de las respuestas recibidas.

Por su parte, la Diputación de Jaén remitió el cuestionario sobre el Paisaje en el entorno de la Vía Verde del Aceite a los siguientes destinatarios:

- ✓ 5 ayuntamientos jiennenses de la Vía Verde del Aceite
- √ 558 participantes de marchas senderistas y cicloturistas organizadas por la Diputación
- ✓ Facebook del Programa Agenda 21 de la provincia de Jaén (266 seguidores)
- ✓ Facebook particulares: 1.318
- ✓ 15 Hoteles
- √ 3 Apartamentos turísticos

- √ 8 Alojamientos Rurales
- √ 1 Albergue
- √ 9 Pensiones, Hostales y Hospedería
- √ 1 Aula de la Naturaleza
- √ 39 Restaurantes
- √ 10 Empresas de servicios turísticos (guías culturales y de naturaleza)
- √ 1 Oficina de Turismo
- √ 5 Museos y Centros de Interpretación
- √ 39 Agencias de Viaje

A su vez, diversos ayuntamientos colgaron en sus respectivos sitios web la información que se les remitió, difundiendo activamente el formulario y animando a sus vecinos a cumplimentarlo. Así lo hizo el Ayuntamiento de Martos a través de sus canales municipales:

✓ Web municipal: media de 45.000 visitas al mes

✓ Facebook: 3.600 seguidores✓ Twitter: 1.118 seguidores

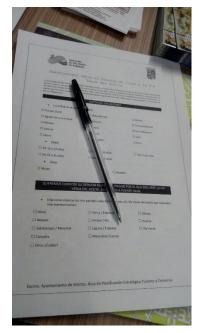
✓ Whatsapp: 450 usuarios

Además, técnicos del Ayuntamiento de Martos colocaron una mesa informativa en la propia Via Verde a su paso por el casco urbano, donde invitaban a los paseantes a cumplimentar ejemplares impresos del cuestionario, al igual que hicieron en el stand municipal durante la celebración de la XVI Feria de Turismo de Interior de Andalucía "Tierra Adentro" (Jaén, 27 al 29 de octubre de 2017).

El Ayuntamiento de Doña Mencía remitió la información a través de su perfil de Facebook a 1.479 seguidores, como también hizo la Mancomunidad de la Subbética Cordobesa, enviando el cuestionario a todos los alcaldes, concejales y técnicos del área de turismo de todos sus municipios, además de difundirlo a través de su boletín electrónico de noticias.

De igual forma, el cuestionario fue remitido a numerosos clubes (de montañismo, senderismo, espeleología, atletismo y ciclismo de montaña) y a asociaciones ciudadanas de diversas disciplinas y temáticas (docentes, ecologistas, personas con discapacidad ...) de gran parte de los municipios atravesados por la Vía Verde.

La implicación del sector privado en la divulgación del cuestionario ha tenido su máximo exponente en dos empresas, una cordobesa y otra jiennense. Por un lado, los gestores del Centro Cicloturista Subbética y punto de información turística situado en la estación de Doña Mencía han realizado una continuada difusión a los numerosos visitantes y clientes de sus instalaciones, así como a través de sus diversas redes sociales. Por otro, los Apartamentos rurales Vía Verde del Aceite, ubicados a pie de Vía en el término municipal de Alcaudete y que precisamente nacieron a raíz de la construcción de la Vía Verde, de cuyos usuarios se nutre en gran proporción su actividad de



alojamiento y restauración, difundieron el cuestionario a diversos grupos de Facebook, concretamente a:

- ✓ Grupo Alcaudete: 5.136 miembros
- ✓ Perfil de Apartamentos Vía Verde del Aceite: 1046 amigos
- ✓ Fan page Apartamentos Vía Verde del Aceite: 1045 me gusta
- ✓ Grupo Vía Verde del Aceite: 399 miembros
- ✓ Grupo Actividades Culturales Municipales de Alcaudete: 470 miembros
- ✓ Grupo Esencia de Jaén: 175 miembros
- ✓ Grupo MTB Alcaudetense: 126 miembros (ciclistas)

## 3. Resultados del Cuestionario

A lo largo de los meses de octubre y noviembre de 2017 se han obtenido 827 formularios cumplimentados, lo cual representa una cifra que se considera muy elevada. El número de cuestionarios cumplimentados por parte de cada municipio no puede ser interpretado como un reflejo matemático del grado de interés o implicación de su población en torno al paisaje de la Vía Verde del Aceite, sino más bien es correlativo a la intensidad de la campaña divulgativa realizada en ese municipio, que ha sido bastante desigual por diversas circunstancias ajenas a la temática objeto de estudio.

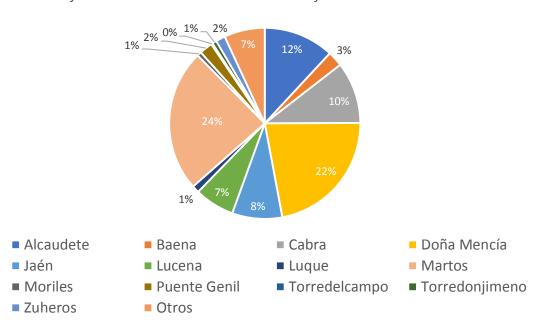


Grafico 1. Localidad de residencia o trabajo

De todos los cuestionarios recibidos, cerca de la mitad proceden de dos municipios: Martos, que ha generado un 24% del total y Doña Mencía, que alcanza un 22%. En ambos casos se ha producido una implicación muy activa de sus respectivos ayuntamientos en la divulgación de la campaña participativa, y también cabe mencionar el papel dinamizador que ha jugado el Centro Cicloturista Subbética ubicado en la antigua estación de Doña Mencía, por donde pasa un volumen importante de vecinos de la localidad y visitantes foráneos de la Vía Verde del Aceite. Les siguen en orden de importancia los municipios de Alcaudete, Cabra, Jaén y Lucena, sin olvidar que un 7% correspondió a encuestados procedentes de "otros" lugares.

El análisis de la edad y sexo de los encuestados arroja una importante participación de las personas con edades comprendidas entre los 36 y los 50 años (47%), seguidas de las franjas inmediatas de edad, resultando mínima la participación de los mayores de 65 años y los menores de 24 años. En cuanto al análisis de género, la participación masculina (62%) ha sido mayor que la femenina (38%). Estos porcentajes seguramente denotan la repercusión que ha tenido la implicación

muy activa de colectivos cuyos miembros tienen de forma mayoritaria una determinada edad y sexo, como es el caso de los clubs ciclistas locales.

inada edad y sexo, como es el caso de los clubs ciclistas loc

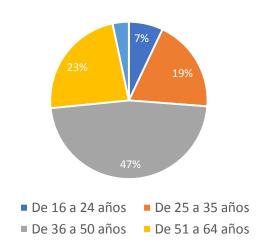
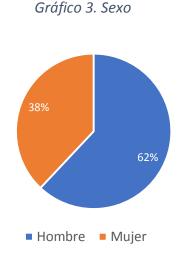


Gráfico 2. Edad



Ante la petición de Elija como máximo los tres paisajes naturales próximos a la Vía

Verde del Aceite que considere más representativos, se han obtenido un total de 814 respuestas, muchas de las cuales contendrían hipotéticamente hasta 3 opciones. Como era previsible, la respuesta que encabeza el listado con un rotundo predominio es el "olivar",

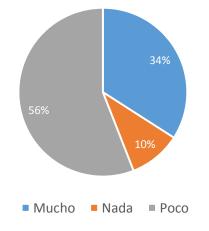


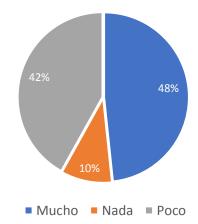
a la que corresponden 735 respuestas (el 90,3%). La siguiente opción seleccionada ha sido "sierra/montaña" (390 menciones). Entre las últimas opciones del ranking figura el "viñedo" (31 menciones) a pesar del protagonismo que alcanza en el tramo de la Vía cercano a la estación de Las Navas del Selpillar, pero se explica por el mínimo nivel de participación de los municipios implicados, cuyos cascos urbanos están situados a varios kilómetros de la Vía Verde y sus vecinos la utilizan esporádicamente. En 19 ocasiones fue marcada la opción de "otros", decantándose algunos de ellos por viaductos (4) y estaciones (2) de la Vía Verde.

En cuanto a las preguntas relativas a la percepción que se tiene sobre la evolución actual del paisaje en torno a la Vía Verde, los resultados obtenidos son los siguientes. A la pregunta de ¿Cree que el paisaje de la Vía Verde del Aceite está sufriendo un proceso de deterioro?, una amplia mayoría (56%) de las 810 respuestas señalan que "poco" y el 10% afirma que "nada". Entre quienes creen que están sufriendo "mucho" este deterioro progresivo (un 34%) seguramente se hallan quienes señalaron en otros puntos del cuestionario a la construcción de la Autovía del Olivar como una amenaza para el paisaje, así como la existencia de basuras y excrementos caninos en alguna travesía urbana. Hay también un encuestado que lamenta la desaparición de los linderos entre cultivos por el positivo efecto que tenían tanto en la conservación del ecosistema como en la diversidad visual del paisaje al romper la monotonía que impone el olivar.

Gráfico 4. ¿Cree que el paisaje de la Vía Verde del Aceite está sufriendo un proceso de deterioro?

Gráfico 5. ¿Considera que el paisaje en torno a su pueblo ha mejorado gracias a la existencia de la Vía Verde?





A la pregunta sobre si "Considera que el paisaje en torno a su pueblo ha mejorado gracias a la existencia de la Vía Verde", el 48% de los encuestados señalaron la opción de "mucho", decantándose el 42% por la opción de "poco" y sólo el 10% consideró que "nada". En este sentido, conviene recordar que la creación de la Vía Verde ha supuesto el acondicionamiento de la infraestructura y las edificaciones del antiguo Tren del Aceite construido a finales del siglo XIX y en estado de inactividad y progresivo deterioro desde 1984. Se trata por tanto de una operación de rehabilitación (se podría decir de reciclaje) de una infraestructura que ya estaba



perfectamente integrada en el paisaje, que era un elemento muy apreciado y evocado por la población local como referente de la identidad del territorio atravesado, y que estaba sufriendo un proceso de deterioro muy acelerado a la vista de todos (viaductos intransitables, estaciones en

ruinas, basuras y derrumbes en trincheras...). Por ello, la creación de la Vía Verde representó para muchos la recuperación de un patrimonio muy valioso hacia el que sentían un arraigo personal, que era devuelto a la sociedad para su uso y disfrute rescatándolo del abandono y el olvido.

En la pregunta de "Señale qué espacios naturales en las proximidades de la Vía Verde del Aceite le parecen más significativos" se ofrecía un menú de respuesta con una serie de espacios naturales protegidos que se distribuyen a lo largo de toda la Vía. Se obtuvieron 766 respuestas múltiples, además de 88 opciones de "otros" que remitían a una respuesta libre. De las selecciones realizadas sobre el

menú establecido, 437 votos (57%) correspondieron a "Parque Natural y Geoparque Sierras Subbéticas", seguida por "Monumento Natural Cueva de los Murciélagos" con 382 respuestas (50%) y por dos Reservas Naturales que son la Laguna del Conde o del Salobral (ésta tiene dos



nombres) y la Laguna Honda, que fueron seleccionadas en 269 y 177 ocasiones, respectivamente.

A considerable distancia aparecen entre las opciones marcadas las Lagunas de Zóñar y del Rincón, lo cual se explica fundamentalmente por el menor índice de participación de la población local de los municipios donde se ubican y por su mayor lejanía respecto a la Vía Verde.

Entre los espacios mencionados por quienes eligieron la opción de "otros" figuran muchos que no cuentan con figura legal de protección, encabezando la clasificación la Peña de Martos (24 referencias), seguida por el Pantano del Víboras y Pantano de las Casillas, los viaductos ferroviarios y el puente romano/medieval del Víboras, la Sierra de la Grana, el Laderón de Doña Mencía y los recintos de algunas estaciones. Se registran 8 menciones expresas al olivar, usándose en algunas ocasiones la expresión de "mar de olivos" y destacándose el valor de los ejemplares centenarios y la excelencia del aceite local.

Las preguntas dirigidas a evaluar la consideración que tiene la Vía Verde como espacio para la práctica de actividades al aire libre y disfrute de la población local han permitido contrastar la importancia que ha alcanzado este recurso en la vida cotidiana de los vecinos. Preguntados sobre ¿Cuál es el camino o sendero más popular para los vecinos de su pueblo?, al no ofrecerse un listado cerrado de opciones, las 525 repuestas emitidas son muy diversas, encabezadas por la "Vía Verde" con más de 300 referencias, de las cuales medio centenar aluden a ella sin mencionarla expresamente sino haciendo referencias a ciertos tramos entre estaciones, o trayectos que comunican localidades a través del antiguo tren. Estas expresiones aparecen con mayor frecuencia al referirse a tramos de la provincia de Jaén, de lo que quizás pueda deducirse que en los municipios cordobeses se ha generalizado la identificación de la Vía Verde por esta denominación, mientras que

en las localidades jiennenses esta imagen de marca no está tan consolidada.

Por otro lado, resulta muy significativo que se registran 18 menciones a la "Vía Verde del Aceite", pero ni una sola a "Vía Verde de la Subbética", lo cual es sorprendente dada la gran



consolidación que había logrado esa marca turística en los últimos años. Conviene

recordar la trayectoria que ha experimentado la Vía Verde desde que han ido entrando en servicio sus diferentes tramos. El trayecto de la Vía que discurre por la comarca de la Subbetica (desde Luque a Lucena/Las Navas del Selpillar) ha recibido desde el momento de su construcción la denominación de "Vía Verde de la Subbética" y así se ha reflejado durante más de una década en toda su señalética y acciones promocionales, folletos, carteles, eventos y apariciones en medios. En ese período, la denominación "Vía Verde del Aceite" era la marca identificativa utilizada exclusivamente para el tramo jiennense, siendo en febrero de 2016 cuando se inició el proceso para unificar a toda la Vía Verde bajo la denominación



conjunta de "Vía Verde del Aceite".

Es muy interesante comprobar la fuerza que parece haber alcanzado esta denominación a lo largo de toda la Vía en detrimento de nombres más parciales y localistas, ya que tampoco aparecen menciones a la "Vía Verde

Guadajoz-Subbética", como se venía conociendo al ramal de Baena.

Otra pregunta abierta lanzada en el mismo sentido, "¿Qué equipamiento deportivo y recreativo de su localidad considera más exitoso" obtuvo 489 respuestas muy diversas, con predominio de las referencias a polideportivos y pabellones deportivos bajo diferentes denominaciones (107), seguidas de 68 referencias a ciclismo y bicicletas, algunas de las cuales se refieren explícitamente a la Vía Verde, pues se hacen alusiones al Centro Cicloturista Subbética o mencionan en su respuesta algún lugar muy reconocible de la Vía Verde. A continuación figuran las 62 menciones expresas a la Vía Verde, las 14 referencias a campos de fútbol y 10 a las piscinas.

La última pregunta del cuestionario va dirigida a conocer la relevancia que tienen las huellas ferroviarias que la Vía Verde ha dejado en el paisaje entre la población

local: "Señale como máximo los tres elementos del patrimonio del Tren del Aceite presentes en la Vía Verde que aprecie más". De acuerdo con las 799 respuestas obtenidas, encabezan el ranking las estaciones (597), viaductos (553), túneles (391) y casillas (151), elementos todos ellos relativos a la infraestructura y los inmuebles del ferrocarril. Es decir, se decantan por aquéllos hitos paisajísticos que legó la construcción de la infraestructura ferroviaria, que permanecen como una huella indeleble en el territorio, y que jalonan los 128 kilómetros del recorrido de la Vía Verde, con una amplia visibilidad en el paisaje.

A continuación aparecen referencias a las piezas de material rodante que hay expuestas en algunas estaciones (Jaén, Luque y Cabra), con 160 menciones a las locomotoras y 100 a los vagones. El tiempo transcurrido desde su cierre hacia 1984 indica que muchos de los encuestados ni siquiera llegaron a conocer el Tren del Aceite, por lo que se puede deducir que estos elementos serán esencialmente para algunos de ellos unos elementos patrimoniales atractivos y valiosos en sí mismos, si bien otros encuestados sentirán un vínculo afectivo hacia estas locomotoras y vagones que constituyen una parte relevante de la memoria colectiva y la historia local de la que ellos han formado parte como individuos.



# 4. Valoración del proceso participativo

Teniendo en consideración la dispersión territorial de la población objeto del proceso participativo a lo largo de un itinerario de gran longitud (128 km) que atraviesa 14 municipios de dos provincias, así como el limitado período de tiempo disponible para llevar a cabo esta iniciativa, se estima que la opción de realizar un cuestionario a través de internet a todos los potenciales encuestados ha sido acertada. El análisis de los 827 formularios cumplimentados permite conocer la percepción sobre el paisaje cercano a la Vía Verde de una muestra bastante amplia de la población local. La apertura del proceso a todos los ciudadanos sin imponer ningún filtro previo responde a los principios estratégicos de este trabajo, que busca promover la participación ciudadana y propiciar la popularización del concepto del paisaje, más allá de los ámbitos profesionales y administrativos en los que ya está instalado.

Un beneficio adicional derivado de este sistema de difusión y participación a través de las redes sociales e internet es haber conseguido que la información referente a este trabajo sobre el paisaje haya alcanzado directamente a un número de ciudadanos mucho mayor que el conjunto de los 827 encuestados. Sólo haciendo un sencillo cálculo a partir de los miles de seguidores de las redes sociales locales de quienes se tiene constancia que han podido recibir el cuestionario (véanse los datos mencionados en el epígrafe 2), se estima que el proceso divulgativo ha tenido un impacto sobre un mínimo de 16.800 personas. Esta cifra se incrementaría bastante si se sumaran las acciones divulgativas realizadas sin que hayan recibido notificación los organizadores de la campaña, y las sucesivas réplicas que estos mensajes hayan ido generando en otras redes y grupos.

Entre las conclusiones del proceso participativo, se pueden destacar las siguientes:

✓ Se ha constatado una gran receptividad por parte de las autoridades locales y de la población en general a la hora de colaborar en la divulgación del proceso participativo y en la cumplimentación del cuestionario a través de internet, lo que denota no sólo un considerable aprecio hacia la Vía Verde del Aceite y hacia el paisaje que la circunda, sino también un generalizado interés por implicarse y participar cuando se les ofrece la

oportunidad de hacerlo. Aparte del alto nivel de participación registrado, en muchas de las respuestas abiertas del cuestionario se han recibido comentarios personalizados de algunas personas que mostraban un elevado grado de conocimiento y de concienciación hacia los valores y potenciales riesgos del paisaje de su entorno.

- ✓ La población local percibe la Vía Verde del Aceite como un ingrediente muy valorado de su paisaje más cotidiano y cercano, en el que los elementos del patrimonio ferroviario (estaciones, viaductos, túneles, casillas, locomotoras, vagones...) constituyen hitos muy apreciados, cuya preservación y rehabilitación demandan en la misma medida en que reprochan su falta de mantenimiento cuando procede.
- ✓ La Vía Verde del Aceite ha sido incorporada como un recurso recreativo de primer orden por parte de la población local, especialmente en los municipios por los que discurre próxima a sus cascos urbanos, pero también en aquellos que se encuentran más alejados, muchos de los cuales ya cuentan con un camino no motorizado de conexión con la Vía Verde. La Vía Verde se ha convertido en muchos municipios en el sendero o camino más transitado por los vecinos para pasear y disfrutar del paisaje circundante.
- ✓ La mayoría de los vecinos encuestados (66% sumando las respuestas de "poco" y "nada") consideran que el paisaje cercano a la Vía Verde no está sufriendo un proceso de deterioro, al tiempo que una gran mayoría (90%) percibe, en mayor o menor medida, que la existencia de la Vía ha contribuido a mejorar este paisaje.
- ✓ Se percibe una visión localista de la Vía Verde y del paisaje de su entorno, dado que los vecinos tienden a recorrer los tramos más próximos a sus lugares de residencia, como es natural, lo cual se hace aún más evidente en este caso, al ser objeto de estudio un itinerario de gran longitud que traviesa un territorio muy extenso. No obstante, también se ha comprobado a lo largo del proceso participativo que la existencia de esta

infraestructura de 128 km que atraviesa y vertebra este territorio ha estimulado una mayor comunicación entre municipios cercanos, contribuyendo así a la cohesión territorial y a la superación de límites geográficos y administrativos. Todo ello propicia la percepción del paisaje como un marco de convivencia e identidad compartida que aúna a quienes cobija.

- ✓ Los colaboradores en la divulgación del proceso (diputaciones, mancomunidades, ayuntamientos, empresas turísticas locales, docentes...) han valorado muy positivamente esta iniciativa impulsada por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de Andalucía con la colaboración de la Asociación de Vías Verdes de Andalucía en torno al paisaje de la Vía Verde del Aceite. Muchos de ellos han manifestado su deseo de recibir ejemplares de los materiales divulgativos elaborados sobre el Paisaje de entorno de la Vía Verde del Aceite para distribuirlos en sus ámbitos de competencia: la presente Guía (que estará disponible en formato PDF), 10.000 ejemplares del Folleto y 3.000 unidades del Cuaderno de Campo.
- ✓ Es reseñable que se han recibido en la Asociación de Vías Verdes de Andalucía muestras de interés por parte de los gestores de otras vías verdes andaluzas para que se desarrollen iniciativas similares en torno a ellas, concretamente desde la Vía Verde de La Maquinilla (Córdoba), Vía Verde de la Sierra Norte de Sevilla y Vía Verde de Almanzora (Almería).

En definitiva, este trabajo ha constituido una iniciativa muy interesante por sus resultados y por el impacto real que ha tenido sobre la población. Sería muy conveniente que se convirtiera en el inicio de una estrategia más prolongada y ambiciosa dirigida a promover la implicación ciudadana en una mayor apreciación y preservación de los valores paisajísticos del entorno de la Vía Verde del Aceite. Sin olvidar la demanda ya existente para que esta experiencia sea replicada en relación al paisaje de otras Vías Verdes de Andalucía.

\* \* \* \* \* \* \*



