El Ferrocarril Linares-Puente Genil. De camino de hierro a camino natural (Vía Verde del Aceite) y las posibilidades turísticas en su entorno.



Fotografía: L.G. Marshall. Estación de FF.CC de Jaén. 27 de Marzo de 1965.

Autor: José Luis Palomino Nicás.

ÍNDICE.

1.- INTRODUCCIÓN……..... 4
1.1.- JUSTIFICACIÓN Y OPORTUNIDAD DE LA INVESTIGACIÓN…….. 4
1.2.- HIPÓTESIS Y OBJETIVOS…… 5
1.2.1.- HIPÓTESIS……... 5
1.2.2.- OBJETIVO GENERAL…… 7
1.2.3.- OBJETIVOS ESPECÍFICOS..…… 8
1.3.- PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN……... 9
1.4.- ESTRUCTURA DE LA INVESTIGACIÓN…..……... 10
2.- MARCO TEÓRICO……... 11
2.1.- TURISMO SOSTENIBLE..…….. 11
2.2.- APLICABILIDAD DE LOS ODS AL TURISMO……. 16
2.3.- LAS VÍAS VERDES EN ESPAÑA…….…….. 18
2.3.1.- DEFINICIÓN DE VÍAS VERDES…….. 18
2.3.2.- PROGRAMA VÍAS VERDES RECONOCIMIENTO INTERNACIONAL…….…... 20
2.3.3.- ANTECEDENTES DE LA VÍA VERDE DEL ACEITE……. 21
2.3.4.- ORÍGEN DE LA VÍA VERDE DEL ACEITE. EL FF.CC. DE LINARES A PUENTE GENIL…….…….. 26
2.3.5.- VÍAS VERDES Y RED NATURA 2000…….…….. 31
2.4.- RELEVANCIA DEL PAISAJE Y SU VINCULACIÓN CON EL TERRITORIO…….…….. 36
2.5.- RECURSOS PATRIMONIALES...…..……..... 40
2.6.- MARCO SOCIOECONÓMICO…….……... 46
3.- MARCO METODOLÓGICO..…… 50
3.2.- PERFIL ALTIMÉTRICO DE LA VÍA VERDE DEL ACEITE..…….. 51
3.3.- DISTANCIAS KILOMÉTRICAS, COTAS Y % DE PENDIENTE…….……... 52
3.4.- ITINERARIOS. ANÁLISIS Y DESCRIPCIÓN…….…….. 54
3.4.1.- JAÉN – TORREDONJIMENO..…….…….. 54
3.4.2.- TORREDONJIMENO – VADO JAÉN..…….……61
3.4.3.- VADO JAÉN – LUQUE Y RAMAL DE BAENA..…..…… 67

3.4.4.- LUQUE – CABRA..…….…….. 78
3.4.5.- CABRA – CAMPO REAL……..…... 86
4.- ANÁLISIS DE RESULTADOS Y DISCUSIÓN……... 98
4.1.- ANÁLISIS DE RESULTADOS…….. 98
4.2.- DISCUSIÓN…….……..100
5.- CONCLUSIONES, LIMITACIONES Y FUTURAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN……...101
5.1.- CONCLUSIONES……..…101
5.2.- LIMITACIONES Y FUTURAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN…...104
6.- BIBLIOGRAFÍA Y WEBGRAFÍA.……105

RESUMEN.-

El presente trabajo de investigación pretende destacar la consideración de La Vía Verde del Aceite y su entorno como espacio turístico sostenible por medio de la georreferenciación, en base a la multitud de recursos patrimoniales de diversa índole que atesora a lo largo de su recorrido y en sus proximidades. El estudio se centra en las posibilidades económicas, socioculturales y medioambientales de la actividad turística en la zona, ampliando la concepción inicial de esparcimiento y ocio con que fue concebido este recorrido.

ABSTRACT.-

The present research work aims to highlight the consideration of the Olive Oil Greenway and its surroundings as a sustainable tourist space through georeferencing, taking into consideration the multitude of natural and heritage resources that it treasures along its route and in its surrounding area. This study focuses on the economic, sociocultural and environmental possibilities of the tourist activity in the area, expanding the initial conception of recreation and leisure with which this route was conceived.

1.- INTRODUCCIÓN.

1.1.- JUSTIFICACIÓN Y OPORTUNIDAD DE LA INVESTIGACIÓN.

La actividad deportiva y de ocio al aire libre muestra una tendencia ascendente desde las últimas décadas, probablemente como consecuencia de la importante sensibilización llevada a cabo por las distintas administraciones en fomentar la realización de actividades saludables, donde entornos como la Vía Verde del Aceite gozan de una gran consideración por parte de las poblaciones por las que discurre, ávidas de espacio físico para realizarlas y enmarcadas en trayectos rodeados de entornos naturales atractivos para desenvolverse cómodamente y obtener una experiencia gratificante a la vez que beneficiosa para la salud.

Por otro lado, podemos observar en la actualidad el amplio abanico de modalidades deportivas que pueden desempeñarse tanto en estos espacios como en su entorno, entre las que se encuentran la caminata, el senderismo, montañismo o ciclismo, entre otras, que satisfacen en gran medida las demandas y expectativas de sus usuarios.

Así mismo, la actividad turística en el medio natural se ha incrementado considerablemente en los últimos años, especialmente tras la pandemia por Covid-19, caracterizada por una gran variedad de actividades como por su estrecha relación con una tipología turística muy sensibilizada con el desempeño respetuoso de estas actividades en el entorno natural.

De otra parte, desde el inicio del programa “Vías Verdes” en España, se han revertido un considerable número de kilómetros de antiguos trazados ferroviarios en desuso para uso de la ciudadanía, facilitando en gran medida las necesidades de espacios naturales señalados anteriormente, de manera que podríamos considerar que estas plataformas constituyen en la actualidad las más extensas instalaciones deportivas y de ocio al aire libre, permitiendo la realización de actividades físicas, el desarrollo del turismo en el medio natural, y compatibilizando sobre estos espacios las necesidades de ocio y deporte.

Por otro lado, el concepto de sostenibilidad, si bien en ocasiones no es entendido correctamente y en toda su magnitud, se encuentra ampliamente extendido entre la sociedad, identificándose generalmente con actividades respetuosas en el entorno natural. Esta circunstancia facilita tanto a las poblaciones locales como a los visitantes, la percepción de la actividad turística sostenible como una opción para la mejora de su calidad de vida, de la experiencia turística, el enriquecimiento cultural y la preservación de su entorno natural.

Teniendo en cuenta sus amplias repercusiones en el ámbito económico, sociocultural y medioambiental, el turismo sostenible presenta razonables posibilidades de desarrollo en la Vía Verde del Aceite, atendiendo los amplios recursos patrimoniales, socioculturales, naturales, etnográficos o naturales, entre otros, que atesoran las poblaciones insertas en su recorrido y los espacios geográficos próximos a las mismas.

1.2.- HIPÓTESIS Y OBJETIVOS.

1.2.1.- HIPÓTESIS.

El turismo se ha configurado como una de las actividades con mayor peso en la economía española, aportando el [1]12,4% del PIB, según datos disponibles antes de la pandemia por Covid-19 de 2020, cuya transversalidad incide considerablemente en el resto de sectores y actores que se encuentran implicados directa, indirectamente y de modo inducido con el mismo. A consecuencia de la pandemia, se ha observado una tendencia ascendente hacia el turismo de interior, donde los numerosos espacios naturales que atesora el territorio español ofrecen multitud de posibilidades para realizar actividades en entornos saludables.

[1] INE. Cuenta satélite del turismo de España. Serie contable 2016-2020. Revisión estadística 2019. Aportación del turismo al PIB de la economía española por valor absoluto/porcentaje/índice, tipo de indicador y periodo.
Disponible online: https://www.ine.es/jaxi/Datos.htm?tpx=33434 (Consultado 01-09-2022)

Atendiendo esta nueva situación, los trayectos de Vías Verdes del país suponen una alternativa de ocio y turismo dentro de las actividades en contacto con la naturaleza.

Así, es posible caminar o recorrer en bicicleta trayectos inmersos en las distintas tipologías paisajísticas diseminadas por todo el territorio nacional, atravesar poblaciones con dilatada historia, conocer sus manifestaciones culturales, gastronomía... Por ello, se puede inferir a La Vía Verde del Aceite como un recurso turístico que permite la posibilidad de realizar turismo de modo sostenible, atendiendo las principales características y recursos que evidencia a lo largo de su recorrido entre la provincia de Jaén y Córdoba:

- Recorrido de 128 kms inmerso en la campiña giennense y cordobesa, con extensa variedad paisajística, próximo a sistemas montañosos y espacios naturales protegidos.
- A través de localidades con importante legado histórico, cultural y monumental.
- En zonas de tradición oleícola y vinícola con Denominaciones de Origen Protegidas registradas.
- Poblaciones con importante actividad turística y acreditada reputación gastronómica.

En este contexto, el interés de este trabajo radica en aportar una nueva dimensión al uso de La Vía Verde del Aceite, en cuanto a la proyección de los variados recursos que se encuentran disponibles para su aprovechamiento turístico, tanto en las poblaciones por las que discurre como en los espacios naturales próximos a la misma.

Con ello se pretende ofrecer una visión del trayecto concebido inicialmente como espacio para el ocio y esparcimiento de la ciudadanía, en otro de carácter holístico, cuyas capacidades les permiten enmarcarse dentro de los parámetros del turismo sostenible.

De otra parte, conforme se aprecia el desarrollo del resto de Vías Verdes en el país, se puede observar que su objetivo inicial de aprovechamiento lúdico para la ciudadanía, ha ido transformándose paulatinamente en diversas posibilidades complementarias relacionadas con la actividad turística, facilitándose la conexión de los recursos naturales y culturales existentes entre las poblaciones inscritas en los trayectos.

Atendiendo esta perspectiva, se puede apreciar el incremento de la actividad turística dentro de este espacio en los últimos años, probablemente a consecuencia de una mayor accesibilidad de los recursos ubicados a lo largo del hilo conductor de la Vía Verde del Aceite. Esta nueva configuración de posibilidades alrededor de la misma, además de favorecer la generación de sinergias, permite a sus poblaciones conectar con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas (ODS) (más conocidos como Agenda 2030) en aquellos aspectos que afectan a la actividad turística.

1.2.2.- OBJETIVO GENERAL.

En este contexto, el objetivo general de este trabajo pretende analizar el conjunto de elementos patrimoniales, tanto de la Vía Verde del Aceite como en su entorno próximo, como espacio idóneo para la proyección turística sostenible, donde sus repercusiones contribuyen favorablemente en la satisfacción general de las comunidades de acogida, la experiencia turística de sus visitantes, la preservación y valorización del patrimonio natural y cultural, así como en el asentamiento de la población local y en la generación y distribución de rentas entre la misma.

1.2.3.- OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

Dentro del contexto del objetivo general, se desprenden varios objetivos específicos que contribuyen a la finalidad y comprensión del trabajo de investigación:

- Conocer las características que rodean a la Vía Verde del Aceite mediante el establecimiento de itinerarios en sectores, al objeto de presentar los elementos más significativos dentro de los mismos, destacando el importante patrimonio arquitectónico industrial.
- Destacar los recursos turísticos más representativos de las poblaciones, al objeto de señalar la importancia de los mismos dentro de este contexto.
- Presentar las características principales del paisaje, exponiéndose imágenes para evidenciar su valor natural.
- Significar las figuras de protección medioambiental vinculadas al entorno de la Vía Verde del Aceite, así como lugares de interés, con el fin de presentar una aproximación al espacio objeto de estudio.
- Subrayar, junto a los recursos señalados anteriormente, el entorno natural del recorrido de la Vía Verde del Aceite, destacando principalmente el Parque Natural de la Sierra Subbética, con una extensa manifestación de fenómenos geológicos de gran singularidad y las figuras de protección medioambiental que atesora (Geoparque Mundial de la UNESCO, Lugar de Importancia Comunitaria (LIC), Zona de Especial Conservación para las Aves (ZEPA) y Zona de Especial Conservación de la Red Ecológica Europea “Natura 2000”).

De los objetivos señalados, se puede inferir un escenario propicio para las posibilidades del turismo sostenible en el espacio objeto de este estudio, presentándose los ingredientes necesarios para la consecución de las repercusiones en los ámbitos económico, sociocultural y medioambiental que este modelo turístico puede ofrecer.

1.3.- PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN.

Al objeto de llevar a cabo este estudio y con el fin de atender las hipótesis planteadas en el epígrafe anterior, se realizará una revisión bibliográfica cuya literatura sea pertinente para aproximarse al objetivo general y específicos que se han señalado con anterioridad. Para ello se observarán artículos científicos, boletines, revistas especializadas, publicaciones y trabajos de investigación con el fin de dar soporte y comprensión al planteamiento de este estudio.

Por otro lado, así mismo, este trabajo de investigación se presenta de manera descriptiva, con el fin de exponer y analizar la información disponible relacionada con el propósito del estudio para ayudar a la interpretación y finalidad del mismo.

Atendiendo la facilidad con la que las TIC's (tecnologías de la información y comunicación) nos permiten acceder a la información a través de internet, y teniendo en cuenta el importante volumen de búsquedas de recursos turísticos a través de la misma, se ha estimado conveniente añadir una dimensión cartográfica al estudio, al objeto de identificar y localizar a los mismos mediante su georreferenciación a través del sistema de información geográfica (SIG) de uso libre denominado "QGIS", mediante el cual se accede a bases de datos geográficas de libre acceso de diferentes entidades y organismos nacionales, como el Instituto Geográfico Nacional, Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía, Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía (SIMA), Datos Espaciales de Referencia (DERA) o a través de de la Infraestructura de Datos Espaciales de España (IDEE), entre otros. De este modo es posible visualizar e identificar con facilidad los recursos turísticos a través de cartografía digital, pudiéndose obtener información de sus características dentro de un entorno gráfico atractivo.

Si bien en la actualidad existe información disponible sobre la Vía Verde del Aceite (y de las Vías Verdes en general) a través de Internet, no se aprecia que exista información georreferenciada sobre la misma y de su entorno, considerando que de esta forma se accede al conocimiento de su patrimonio de

modo más eficaz, en el que su localización a través de cartografía digital presenta más intuitivamente todos los recursos disponibles, facilitándose su accesibilidad.

1.4.- ESTRUCTURA DE LA INVESTIGACIÓN.

La investigación se encuentra estructurada en capítulos, cuyo contenido se señala seguidamente:

En el Capítulo 1, de carácter introductorio, se justifica el motivo de la presente investigación y la oportunidad del mismo, se plantean las hipótesis de trabajo, los objetivos generales y específicos, el planteamiento metodológico realizado y la estructura del trabajo.

El capítulo 2 se dedica al “Marco Teórico” de la investigación. En el mismo se expone el marco teórico de referencia y se contextualiza el objeto de la investigación orientándola por medio del desarrollo de una perspectiva teórica. El marco, así mismo, tiene como finalidad aportar antecedentes e interpretaciones previas relacionadas con la investigación, sustentándose en la revisión bibliográfica de la cual se extrae información que apoya la construcción de este. Su objetivo final es interpretar y explicar el planteamiento de la investigación, concluyendo con una exposición de los hallazgos y sus consecuencias.

El tercer capítulo está destinado al “Marco Metodológico”. En el mismo se señala el modo en que se desarrollará el trabajo, al objeto de responder a las cuestiones planteadas y apoyar las hipótesis que se plantean.

El cuarto capítulo se corresponde con el “Análisis de Resultados y Discusión”. Dentro del “Análisis de Resultados”, se identifican los hallazgos habidos durante el proceso del “Marco Metodológico”, presentándose las evidencias originales de la investigación.

En el apartado de “Discusión”, se interpretan los resultados y se ubican en un contexto más amplio que el estudio original, al objeto de facilitar su comprensión.

El capítulo 5 se dedica a “Conclusiones, Limitaciones y Futuras Líneas de Investigación”. En este apartado se señalan las principales conclusiones que apoyan y sustentan la hipótesis principal y los objetivos. De igual modo, se indican las limitaciones que se han presentado durante el proceso de investigación, planteándose finalmente las posibles futuras líneas de investigación a raíz de los resultados del trabajo.

Finalmente, en el capítulo sexto se refleja la “Bibliografía y Webgrafía” consultada para la realización de la investigación, de gran utilidad para ampliar la visión de los aspectos tratados y apoyar el contenido del trabajo, figurándose la misma en orden alfabético y cronológico si hay más de una referencia de un mismo autor. Así mismo se incluye el “Índice de gráficos y tablas”.

2.- MARCO TEÓRICO.

2.1.- TURISMO SOSTENIBLE.

El concepto de sostenibilidad, si bien se encuentra bastante extendido entre la sociedad, no parece conocerse adecuadamente su significado, la amplitud del mismo y sus implicaciones. Al recibir información sobre este concepto a través de los distintos medios de comunicación, se observan interpretaciones del mismo que no suelen ser coincidentes, contribuyendo a cierta confusión que no facilita el conocimiento del verdadero sentido del mismo.

En relación a su aplicación en la actividad turística, en ese sentido lo expresa PULIDO, J.I y PULIDO M.C. (2015), al señalar que *“A pesar de ello, en general, la sostenibilidad sigue siendo un paradigma aún muy aceptado, aunque es cierto que, por un lado, en general, la sociedad lo acepta sin tener muy claro qué implica en realidad”*

En relación al origen de este término, podríamos considerar que se encuentra en el informe “Nuestro futuro común” de 1987, de la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y Desarrollo de Naciones Unidas (más conocido como el Informe Brundtland), en el que se incide en la necesidad de la

preservación del medio ambiente como vía para garantizar el futuro de las próximas generaciones, definiéndose al desarrollo sostenible como [2]*"la satisfacción de las necesidades de la generación presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades"*, erigiéndose como principio fundamental para el desarrollo a largo plazo, sustentándose en tres pilares para lograr de manera equilibrada los siguientes objetivos:

- Desarrollo económico
- Desarrollo social
- Protección del medio ambiente

A raíz de ello, el interés por el impulso al desarrollo sostenible se ha evidenciado y crecido en la conciencia ciudadana, dando lugar a su debate y suscitando el interés sobre esta cuestión dentro de la actividad turística en el seno de la Organización Mundial del Turismo (OMT).

En 1992, se celebra en Río de Janeiro la Cumbre de la Tierra, al objeto de discutir la forma de implementar el desarrollo sostenible. Durante el desarrollo de la posteriormente denominada "Cumbre de Río", los mandatarios mundiales acuerdan la adopción del Programa 21, [3]*"un plan de acción exhaustivo que habrá de ser adoptado universal, nacional y localmente por organizaciones del Sistema de Naciones Unidas, Gobiernos y Grupos Principales de cada zona en la cual el ser humano influya en el medio ambiente"*, con planes específicos de acción en el ámbito regional, nacional e internacional, encaminados al logro del desarrollo sostenible.

Dentro de este programa, la "Agenda 21 para la Industria de Viajes y Turismo" fija actuaciones para la planificación del desarrollo del turismo sostenible, significando al mismo tiempo el potencial para aportar prosperidad económica y la mejora del medio ambiente.

[2] Disponible online: https://www.un.org/es/ga/president/65/issues/sustdev.shtml (Consultado 04-09-2022)
[3] Disponible online: https://www.un.org/spanish/esa/sustdev/agenda21/index.htm (Consultado 04-09-2022)

Así mismo, el concepto de turismo sostenible se forja en el 41º Congreso de la Asociación Internacional de Expertos Científicos en Turismo (AIEST en Inglés) celebrado en 1991, tomando impulso mediante la aprobación de la Carta Mundial sobre Turismo Sostenible de Lanzarote en 1995, en la que se resalta el compromiso del turismo con la sostenibilidad y se asientan los principios básicos de esta definición turística.

En 1999 se adopta el Código Ético Mundial para el Turismo en Asamblea General de la OMT, cuyo contenido se enmarca en una serie de principios generales enfocados a asesorar a los actores clave intervinientes en la actividad turística como marco para el turismo responsable y sostenible, destacando en su preámbulo su voluntad de [4] *"fomentar un turismo responsable y sostenible, al que todos tengan acceso en ejercicio del derecho que corresponde a todas las personas de emplear su tiempo libre para fines de ocio y viajes, y con el debido respeto a las opciones de sociedad de todos los pueblos"*

Por otro lado, la Carta Europea de Turismo Sostenible en Espacios Naturales (CETS) de 1999, bajo la iniciativa de la Federación EUROPARC y cuya finalidad es la promoción del desarrollo turístico en clave sostenible en los espacios naturales protegidos de Europa, según MORAL, M. M. (2016) contempla al turismo sostenible como *"cualquier forma de desarrollo, equipamiento o actividad turística que respete y preserve a largo plazo los recursos naturales, culturales y sociales que contribuya de manera positiva y equitativa al desarrollo económico y a la plenitud de los individuos que viven, trabajan o realizan una estancia en los espacios protegidos"*

Por otra parte, en la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible celebrada en Johannesburgo en 2002, se aprueba el Plan de Aplicación, basado en el aprendizaje y progresos realizados desde la anterior Cumbre de Río de 1992, en el que se prevé adoptar un enfoque más específico, medidas concretas y metas cuantificables en plazos.

[4] Disponible online: https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2019-10/gcetpassportglobalcodees.pdf (Consultado 05-09-2022)

Transcurridos veinte años de la Cumbre de la Tierra de Río de Janeiro de 1992, los líderes mundiales vuelven a reunirse en esa ciudad en Junio de 2012, en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible, a la postre conocida como Conferencia Río + 20, con los siguientes fines:

- Asegurar el compromiso político renovado con el Desarrollo Sostenible
- Evaluar el progreso de su aplicación deficiente en el cumplimiento de los compromisos ya acordados
- Abordar los desafíos nuevos y emergentes

La conferencia se centrará en dos temas, [5]*"(a) la economía verde en el contexto del desarrollo sostenible y la erradicación de la pobreza, y (b) el marco institucional para el desarrollo sostenible.*

En el ámbito de la Unión Europea el interés por la sostenibilidad turística se refleja en la "Agenda para un Turismo Europeo Sostenible y Competitivo" de 2007, en la que, en su introducción, se señala que la Comisión reconoce en 2006 el papel central del turismo en la economía de los miembros de la UE, para lo que se adopta una nueva política turística cuyo principal fin se enfoca en contribuir a [6]"*mejorar la competitividad de la industria turística europea y crear más y mejores empleos mediante el crecimiento sostenible del turismo en Europa y el mundo entero"*

En España, cabe señalar la Estrategia de Turismo Sostenible 2030, enmarcada dentro del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia "España puede", una iniciativa del Gobierno Español desarrollada a través de la Secretaría de Estado de Turismo, alineándose con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 al objeto de asentar las bases para el desarrollo del turismo español orientado hacia un modelo de crecimiento sostenido y sostenible mediante el impulso de los pilares de la sostenibilidad,

[5] Disponible online: https://www.oitcinterfor.org/evento/documento-final-conferencia-r%C3%ADo20-conferencia-naciones-unidas-sobre-desarrollo-sustentable (Consultado 06-09-2022)
[6] Disponible online: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0621&from=ES (Consultado 06-09-2022)

resaltando su importancia en su segundo eje estratégico: [7]"*El turismo, como motor económico y social, debe ser una palanca de desarrollo sostenible del territorio, que contribuya a frenar la despoblación del medio rural y su consecuente deterioro, a redistribuir la prosperidad y la riqueza, a la protección y promoción del patrimonio y del medio natural, y a la mejora de la calidad de vida ciudadana"*

Atendiendo la necesidad ampliamente extendida de lograr un desarrollo sostenible, este fin se plasma a través de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), una iniciativa impulsada por Naciones Unidas y aprobados en Asamblea General de Naciones Unidas del 15 de Septiembre de 2015, que se concretan en 17 Objetivos y 169 Metas con el nombre "Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible"

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible, son formulados con el fin de que las naciones inicien una nueva senda para la mejora de la vida de las personas, sin que nadie quede atrás en el camino. Estos abarcan aspectos que persiguen desde la erradicación de la pobreza hasta la lucha contra el cambio climático, igualdad de la mujer, educación o la defensa del medio ambiente entre otros, mediante la participación de los gobiernos, la sociedad civil y las empresas. Dentro estos objetivos, tres se encuentran directamente relacionados con la actividad turística, especificándose los mismos en sus respectivas metas.

Cabe destacar la importancia de los ODS por el consenso de su contenido y por lograr involucrar a 193 estados miembros de la ONU, resaltando así mismo su período de vigencia de 15 años (hasta 2035).

Finalmente, atendiendo el concepto de desarrollo sostenible, la Organización Mundial de Turismo (OMT) lo define como [8]"*El turismo que tiene plenamente en cuenta las repercusiones actuales y futuras, económicas, sociales y*

[7] Disponible online: https://turismo.gob.es/es-es/estrategia-turismo-sostenible/Documents/directrices-estrategia-turismo-sostenible.pdf (Consultado 07-09-2022)
[8] Disponible online: https://www.unwto.org/es/desarrollo-sostenible (Consultado 07-09-2022)

medioambientales para satisfacer las necesidades de los visitantes, de la industria, del entorno y de las comunidades anfitrionas"

Tras lo anteriormente señalado, podemos observar que, si bien se aprecia una amplia difusión del concepto de desarrollo sostenible, no existe unanimidad respecto al significado y repercusiones del mismo, tal como lo señala Pulido et al. (2015) "*Pocos conceptos se han difundido y asumido en la conciencia colectiva mundial de una forma tan rápida y tan escasamente cuestionada como el de desarrollo sostenible, a pesar de que, aún hoy, se sigue discutiendo sobre el contenido y el alcance del mismo, y se sigue utilizando con distintos significados, incluso con connotaciones, a veces, contrapuestas*"

En relación al concepto de turismo sostenible, PULIDO, J.I. y PULIDO, M.C. (2015) señalan que se ha equiparado incluso con distintas tipologías turísticas como "*ecoturismo o turismo de naturaleza, se ha denominado con acepciones como las de turismo verde, turismo ecológico, turismo ambiental, geoturismo o slow tourism e, incluso, aún peor, se ha llegado a considerar como una tipología turística nueva, o hasta como un turismo alternativo".*

No obstante, se puede apreciar que tanto la sostenibilidad como su aplicación en el turismo, se contemplan a través de diversas disposiciones de carácter nacional e internacional con el ánimo de atender su regulación e implementación, así como para la proyección de los mismos como elementos vertebradores de la sociedad y portadores de los beneficios inherentes a la misma.

2.2.- APLICABILIDAD DE LOS ODS AL TURISMO.

En relación a la actividad turística, dentro de los ODS encontramos varios objetivos y metas que inciden directamente sobre las diversas repercusiones de esta:

1. **Objetivo 8. Trabajo decente y crecimiento económico.**
   Meta 8.9.-

- [9]*"De aquí a 2030, elaborar y poner en práctica políticas encaminadas a promover un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales"*

El turismo es una actividad productiva que involucra a diversos actores que conforman la transversalidad de la misma, necesitando de mano de obra en los diferentes sectores que intervienen (hostelería, intermediación, alojamiento, transporte, ocio…) y en la que la cultura y sociedad de las poblaciones locales pueden aprovechar su capacidad de generación de rentas, así como para su proyección cultural y la extensión del consumo de productos locales, aportando valor añadido e identificando y diferenciando al turismo sostenible de las distintas ofertas turísticas.

2. **Objetivo 12. Producción y consumo responsables.**
   Meta 12.b:

- [10]*"Elaborar y aplicar instrumentos para vigilar los efectos en el desarrollo sostenible, a fin de lograr un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y productos locales"*

Al igual que en la meta del objetivo señalado anteriormente, el turismo puede contribuir a generar empleo y promover la identidad cultural y el consumo de productos endémicos de las poblaciones locales. Una actividad turística sostenible, contribuye a la satisfacción de la población local y visitante, la preservación y valorización del patrimonio natural y cultural, así como en la generación y distribución de rentas entre la población de acogida.

3. **Objetivo 14. Vida submarina.**
   Meta 14.7:

[9] Disponible online: https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/economic-growth/ (Consultado 09-09-2022)

[10] Disponible online: https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/sustainable-consumption-production/ (Consultado 09-09-2022)

- [11]*"De aquí a 2030, aumentar los beneficios económicos que los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países menos adelantados obtienen del uso sostenible de los recursos marinos, en particular mediante la gestión sostenible de la pesca, la acuicultura y el turismo"*

La promoción del turismo sostenible, en particular en pequeños países insulares y en los países menos desarrollados que han apostado decididamente por el mismo, ha generado un grado de apreciación considerable entre los turistas que buscan realizar sus actividades en entornos sostenibles respetuosos, consolidando la proyección de una imagen atractiva como destino turístico, teniendo en cuenta que esta tipología de turismo es buscada cada día por más visitantes responsables y concienciados con la sostenibilidad. El incremento de la actividad turística en estos destinos, se traduce en el aumento de rentas y generación de empleo, pudiendo identificarse parte de su éxito en la imagen que mantienen y proyectan como destino sostenible, por lo que la actividad turística bajo estas premisas puede contribuir satisfactoriamente a la consolidación del desarrollo sostenible en los mismos.

A tenor de lo expuesto, podemos observar el vínculo entre sostenibilidad y turismo a través de las disposiciones de Naciones Unidas mediante los Objetivos de Desarrollo Sostenible, ofreciendo razonables posibilidades y perspectivas para que los países suscriptores del compromiso puedan alcanzar su desarrollo y consolidación.

2.3- LAS VÍAS VERDES EN ESPAÑA.

2.3.1.- DEFINICIÓN DE VÍAS VERDES.

Atendiendo la definición que nos ofrece la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), las describe del siguiente modo:

[11] Disponible online: https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/oceans/ (Consultado 11-09-2022)

[12]*"Las Vías Verdes son antiguos trazados de ferrocarril en desuso reutilizados como itinerarios no motorizados para ser recorridos a pie y en bicicleta.*

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

El diseño de las Vías Verdes aprovecha las ventajas de los trazados ferroviarios sobre los que discurren ofreciendo un máximo de facilidad y comodidad en su recorrido y garantizando la accesibilidad universal, incluyendo a personas con movilidad reducida. Además, la restricción del tráfico motorizado les proporciona un elevado nivel de seguridad"

De igual modo, la Asociación Europea de Vías Verdes, las define de la siguiente manera:

[13]*"Son vías de comunicación autónomas reservadas a los desplazamientos no motorizados, desarrolladas en un marco de desarrollo integrado que valore el medio ambiente y la calidad de vida, cumpliendo las condiciones suficientes de anchura, pendiente y calidad superficial para garantizar una utilización en convivencia y seguridad a todos los usuarios de cualquier capacidad física. En este sentido, la utilización de los caminos de servicio de canales y de las vías ferroviarias en desuso constituyen un soporte privilegiado para el desarrollo de Vías Verdes. (Declaración de Lille, 12 de septiembre de 2000)"*

Entre los objetivos de la Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV-EGWA), cabe destacar su propósito en [14]"*colaborar con las autoridades europeas, apoyando sus políticas en materia de sostenibilidad, medio ambiente, desarrollo regional y empleo".*

[12] Disponible online: https://www.viasverdes.com/pdf/Folleto_ViasVerdes_25anios.pdf (Consultado 11-09-2022)
[13] Disponible online: https://www.aevv-egwa.org/es/vias-verdes-2/ (Consultado 11-09-2022)
[14] Disponible online: https://www.aevv-egwa.org/es/nosotros/ (Consultado 11-09-2022)

Observando este objetivo, podemos apreciar la vinculación de las Vías Verdes con la sostenibilidad, y consecuentemente con las repercusiones de esta en la dimensión económica, sociocultural y medioambiental de las poblaciones por las que estos trazados discurren.

2.3.2.- PROGRAMA VÍAS VERDES. RECONOCIMIENTO INTERNACIONAL.

Atendiendo los premios internacionales que ha recibido el Programa Vías Verdes, y teniendo en cuenta la variedad de facetas por los que ha sido distinguido, podemos apreciar que las Vías Verdes gozan de una gran estimación en el ámbito internacional y evidencian un amplio interés a tenor de la variedad de organismos y entidades que han estimado su consideración.

El Programa Vías Verdes indica las siguientes acreditaciones otorgadas:

- [15]*"Premio Internacional de Buenas Prácticas del Programa Hábitat de la ONU, 2000.*
- *Premio Turismo Sostenible de la World Travel Market, 2003.*
- *Premio Europa Nostra a la Conservación del Patrimonio, 2004.*
- *Premio ConBici a la Movilidad Sostenible, 2005.*
- *Premio Europeo de Vías Verdes 2005. Distinción Especial en la categoría Acitividades y Promoción por la Serie de Televisión sobre vías verdes "Vive la Vía".*
- *Premio Telenatura 2006 a la mejor producción española por la serie sobre Vías Verdes "Vive la Vía".*
- *Premio Panda 2006 WWF-Adena a la mejor iniciativa de comunicación ambiental institucional.*
- *"Premio de la Red para la Promoción de las Ciudades Medias del Sudoeste Europeo" - CIUMED 2007.*
- *Premio Internacional de Buenas Prácticas del Programa Hábitat de la ONU, 2008. Finalista entrando en la Short List por su candidatura "La*

[15] Disponible online: http://www.viasverdes.com/programa_vv/reconocimientos.asp (Consultado 11-09-2022)

transferencia de la Buena Práctica Programa de Vías Verdes a otras regiones de España y del Mundo".

- *Premio Vía APIA 2008, a la transparencia informativa por la Asociación de Periodistas de Información Ambiental.*
- *Premio Ulyses de la Organización Mundial del Turismo (OMT) 2009.*
- *Premio de Turismo Responsabile Italiano e Turismo Cultura e UNESCO, 2011.*
- *Premio Especial de la IX edición del Premio Europeo de Vías Verdes por la App "Vías Verdes y Red Natura 2000", 2019.*
- *Premio Observatorio FiturNext 2020, reconocimiento a Vías Verdes como iniciativa finalista por su alta replicabilidad e impacto positivo sobre el desarrollo económico local, 2020".*

2.3.3.- ANTECEDENTES DE LA VÍA VERDE DEL ACEITE.

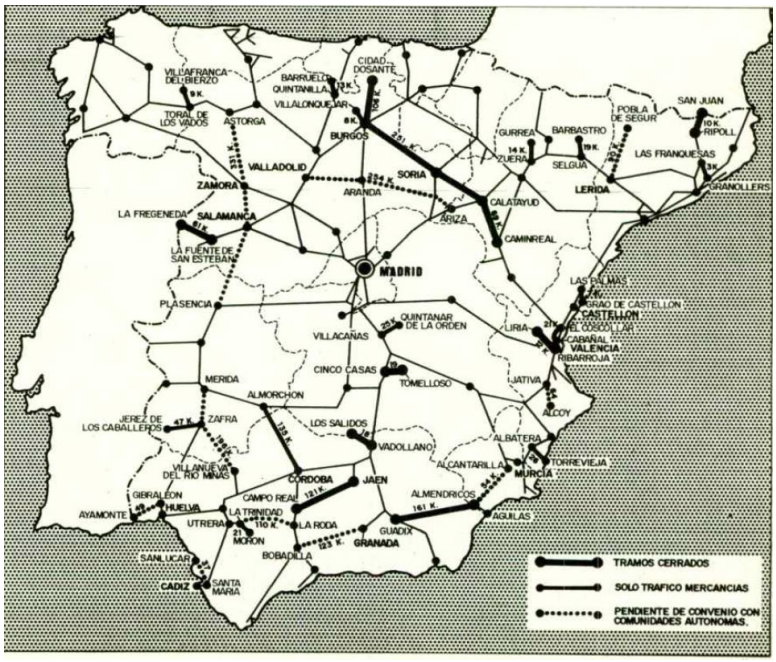
Atendiendo la definición anterior de Vías Verdes y sus características, es necesario considerar en el contexto español, los factores determinantes que darían lugar al origen de estas en nuestro país. En particular, la decisión adoptada en el Consejo de Ministros del Gobierno de fecha 30 de Septiembre de 1984, en el que se propone actuar en una serie de líneas ferroviarias consideradas altamente deficitarias de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE), lo que provoca que con fecha 1 de Enero de 1985 quedara clausurada al servicio de tráfico de mercancías y viajeros el trayecto de 121 kms. comprendido entre Jaén capital y la estación de Campo Real de la línea férrea de Linares a Puente Genil.

Junto a otras poblaciones insertas en tramos considerados deficitarios del resto del país, importantes poblaciones del FF.CC Linares-Puente Genil como Torredelcampo, Torredonjimeno, Martos y Alcaudete dentro de la provincia de Jaén y Luque, Doña Mencía, Cabra y Lucena en la provincia cordobesa, quedaron clausurados al servicio ferroviario.

De esta manera, quedaba suprimida prácticamente la totalidad del trayecto ferroviario que contaba en su origen con una longitud de 175'850 kms., ofreciendo transporte de viajeros y mercancías desde el 16 de Agosto de 1881

entre la localidad de Espeluy y Jaén, y encontrándose operativa la totalidad del recorrido desde el 22 de Enero de 1893, para dar cobertura tanto a sus poblaciones como a la extensa zona olivarera, cerealística y vinícola por la que discurría.

1.- Mapa de la red ferroviaria en España (Enero de 1985).



Fuente: https://www.vialibre-ffe.com/pdf/10841_pdf_01.pdf
(Consultado 11-09-2022)

Del mismo modo que en el resto de trayectos clausurados en el país, se apreciaba una considerable extensión de trazados que quedaban sin ningún tipo de aprovechamiento, y que el paso del tiempo hacía mella en el importante legado arquitectónico industrial de sus diversas instalaciones ferroviarias como estaciones, túneles, puentes y viaductos.

A partir de 1993, año en que nace el programa de Vías Verdes con el objetivo de reacondicionar para el uso ciudadano los trayectos ferroviarios clausurados, el Ministerio de Obras Públicas, Turismo y Medio Ambiente (MOPTMA) determina encargar junto a la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) y Ferrocarriles de Vías Estrecha (FEVE) un inventario de líneas férreas clausuradas en desuso.

Posteriormente, en 1995, el MOPTMA, RENFE, FEVE y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) suscriben un convenio de colaboración con la finalidad de implementar el programa de Vías Verdes en España, para el cual, tanto RENFE como FEVE aportarían los trazados clausurados para su acondicionamiento y transformación en Vías Verdes, realizando el MOPTMA la aportación presupuestaria necesaria.

El desarrollo como Vía Verde del tramo comprendido entre Jaén capital y Alcaudete en la provincia giennense, se lleva a cabo entre 1999 y 2002, acondicionándose y señalizándose la plataforma por el MOPTMA con cargo a la misma, añadiéndose posteriormente la financiación de la Junta de Andalucía, Diputación Provincial de Jaén y Ayuntamientos por cuyos términos municipales discurría el antiguo ferrocarril.

A partir del año 2000, se extiende la Vía Verde a través del trayecto cordobés, lo que origina distintas denominaciones de Vía Verde según tramo y provincia. Así, el tramo de la provincia de Jaén se denominaría “Vía Verde del Aceite”, mientras que los dos tramos de la provincia cordobesa se denominarían “Vía Verde Guadajoz-Subbética” y “Vía Verde de la Subbética”, todos ellos con gestión independiente entre sí.

Finalmente, en Febrero de 2016, se toma la determinación de unificar todos los tramos existentes de Vía Verde en ambas provincias (128 kms en total repartidos en 55 kms. en la provincia giennense y 73 kms. en la cordobesa) bajo la denominación común de “Vía Verde del Aceite”, concluyéndose este proceso en Abril de 2017 mediante la constitución de una asociación de carácter público-privado formada por las Diputaciones de Jaén y Córdoba, los 14 Ayuntamientos por cuyos términos municipales discurre la Vía Verde y un colectivo de empresas turísticas.

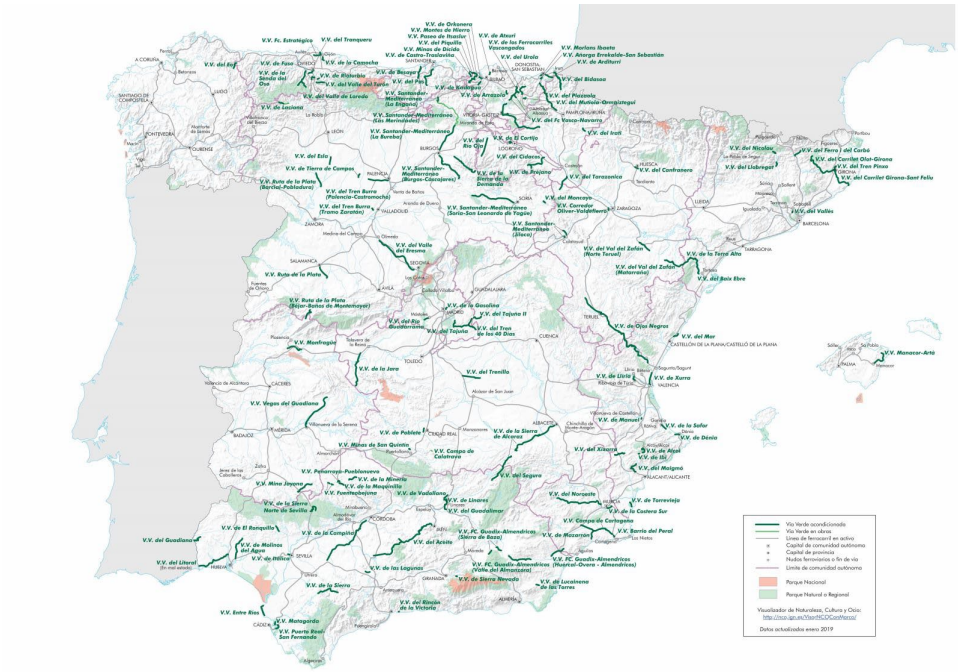
Como se ha señalado anteriormente, cabe destacar la importancia de los principales impulsores del Programa Vías Verdes, que han sido [16]“*el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, que es el máximo*

[16] Disponible online: https://www.viasverdes.com/pdf/Folleto_ViasVerdes_25anios.pdf (Consultado 11-09-2022)

inversor en la creación de estas infraestructuras, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), que está encargada de la coordinación y promoción a nivel nacional, y el titular de gran parte de los terrenos ferroviarios: Adif"

Así mismo, [17]*"la activa implicación de las Comunidades Autónomas, Diputaciones y Ayuntamientos, así como la participación entusiasta de grupos ciclistas, ecologistas y otros colectivos ciudadanos, ha permitido poner en marcha y dar vida a mas de 2.700 kms. de Vías Verdes".*

2.- Mapa Vías Verdes en España (Enero 2019)

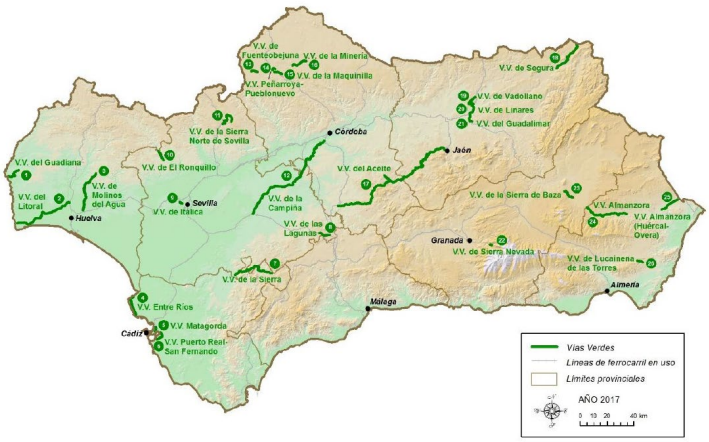


Fuente:http://www.viasverdes.com/img/archivos/Mapa%20Vias%20Verdes-2019-baja.jpg

(Consultado 12-09-2022)

[17] Disponible online: https://www.viasverdes.com/pdf/Folleto_ViasVerdes_25anios.pdf (Consultado 11-09-2022)

3.- Mapa Vías Verdes en Andalucía (2017)



Fuente: http://viasverdes.com/publicaciones/PDF/guiaviaverdeaceite.pdf
(Consultado 12-09-2022)

Tras este largo periplo para su implementación como Vía Verde, queda en disposición de uso la Vía Verde de Andalucía con mayor longitud, enmarcada en un territorio caracterizado por una amplia variedad paisajística y recursos patrimoniales, dentro de un entorno natural de gran valor ecológico, cuyas posibilidades turísticas aventuran un esperanzador futuro.

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



Fuente: http://viasverdes.com/publicaciones/PDF/guiaviaverdeaceite.pdf
(Consultado 12-09-2022)

2.3.4.- ORÍGEN DE LA VÍA VERDE DEL ACEITE. EL FF.CC. DE LINARES A PUENTE GENIL.

Tal como señala PALOMINO, J.L. (2009) *"Si ya en España se producía un considerable retraso en la difusión de la red ferroviaria con respectos a los países europeos, no menos dificultoso fue hacerlo llegar a zonas geográficas secularmente deprimidas como en el caso que nos ocupa",* la puesta en servicio del FF.CC. entre Linares y Puente Genil tuvo que sortear numerosos obstáculos hasta que entró en servicio definitivo todo el trayecto en 1893, pues hubieron de transcurrir más de 41 años desde que se concibiera el proyecto hasta la construcción de la totalidad de la línea férrea.

Es necesario remontarse hasta 1852 como fecha de partida de este proyecto, con origen en una reunión de contribuyentes en el Ayuntamiento de la ciudad de Jaén al objeto de lograr la conexión ferroviaria de la capital.

De las opciones que se llegaron a plantear, se estimó más conveniente la que pretendía la conexión de la capital con la línea ferroviaria existente en la localidad de Mengíbar, por donde discurría la línea general que enlazaba la capital del estado con Andalucía conectando con las ciudades de Córdoba y Sevilla.

Posteriormente, y como consecuencia de la visita de SS.MM. la Reina Isabel II a la ciudad de Jaén, al Excmo. Sr. Alcade de Jaén se le presentaba la oportunidad de solicitarle a la Reina su protección al proyecto ferroviario giennense, sin que la propuesta tuviera éxito. Tres años más tarde, es la Real Sociedad Económica de Amigos del País la que toma la iniciativa para lograr el respaldo del proyecto en Madrid.

Es necesario resaltar, que aunque hubo un proyecto inicial para la conexión de la ciudad de Jaén mediante un ferrocarril que partiera de la localidad de Mengíbar, enlazara con Jaén y continuara su recorrido por las poblaciones de Martos y Alcalá la Real para concluir en Granada, no fructificó a pesar del empeño de los representantes políticos de ambas provincias.

Hasta el año 1870, no se observan los primeros resultados de la presión ejercida por la Real Sociedad Económica de Amigos del País y de la defensa del proyecto en cortes de los diputados giennenses, lográndose que se promulgara la Ley de 2 de Julio de 1870, en la que se contemplaba la construcción de un ferrocarril partiendo de la línea general de Andalucía en la localidad de Mengíbar, enlazara con Jaén capital y varias poblaciones gienneses y cordobesas, finalizando en un puerto de la costa mediterránea. Sin embargo, dicha ley no se llevó a efectos y fue necesario esperar tres años más para que se promulgara la Ley de 7 de Marzo de 1783, la cual contemplaba la concesión administrativa para construir un FF.CC. que, enlazando con la línea general de Andalucía, conectara con Jaén capital y las localidades cordobesas de Cabra y Lucena, concluyendo en la población de Puente Genil.

Cabe señalar que la Real Sociedad Económica de Amigos del País observaba que era posible atender los propósitos de la Ley de 2 de Julio de 1870 con la de 7 de Marzo de 1873, considerando que las demandas de conexión ferroviaria de las ciudades de Jaén y Granada podrían compatibilizarse, enviando una carta con fecha 16 de Mayo de 1877 dirigida a las Cortes del Reino en la que propone la concesión de un FF.CC. que, partiendo de la localidad de Mengíbar, continuara su trayecto hacia Jaén capital, y se bifurcara en dos líneas en la localidad de Martos, una para continuar su recorrido por Alcaudete, Castillo de Locubín y Alcalá la Real (dentro de la provincia de Jaén) y Moclín en la provincia de Granada, finalizando en la capital granadina, y otra línea para dirigirse hacia las poblaciones cordobesas de Cabra, Lucena y Puente Genil, donde concluiría el trayecto.

Nuevamente es necesario esperar hasta el año 1877 para observar que la Ley de 7 de Marzo de 1873 seguía sin llevarse a efecto. En Enero de ese mismo año, se toma en consideración la ampliación del proyecto ferroviario con la conexión de la ciudad de Linares, ampliándose de este modo la extensión total del trazado desde Linares hasta Puente Genil, conectando con la vía general de Andalucía en la localidad de Espeluy. Posteriormente, el 9 de Julio se aprueba la Real Orden con el pliego de condiciones para construir la línea férrea, y un día después, se aprueba, según señala PALOMINO, J.L (2009) *“La Real Orden*

del 10 de Julio de 1877 por la que se otorga a D. Jorge Loring y Oyarzábal, la concesión de la definitiva línea Linares – Puente Genil, adquiriendo la condición de línea del Plan General de Ferrocarriles"

Es necesario destacar que a consecuencia de la situación comprometida que atravesaba el Tesoro del Estado, y teniendo en cuenta las modificaciones introducidas en la Ley de 21 de Julio de 1878 sobre financiación estatal, se ocasionaron parones en la construcción de las concesiones otorgadas, ya que la ley prohibía la emisión de Deuda Pública para la subvención de obra pública, por lo que las empresa concesionaria del FF.CC. Linares – Puente Genil detuvo la construcción de este ferrocarril ante el temor de no recibir las subvenciones estipuladas.

Un año más tarde, ante la situación del Tesoro Público estatal, la Real Sociedad Económica de Amigos del País de la provincia de Jaén, entiende que debe priorizar la llegada del ferrocarril a la capital giennense, dejando la construcción del resto del proyecto para otro momento en que las circunstancias fueran más favorables.

A finales de 1879, se observa que las obras inician su curso a cargo de la nueva concesionaria del proyecto ferroviario, la Compañía Andaluza de Ferrocarriles, avanzando su construcción entre finales de 1880 e inicios de 1881, produciéndose la llegada de la primera locomotora a la ciudad de Jaén el 6 de Julio de 1881 e inaugurándose oficialmente el servicio el 18 de Agosto del mismo año.

Finalizando el año 1881, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces suspende las obras en curso entre Jaén y Martos, a consecuencia del impago del Estado de las subvenciones para la construcción de esta línea férrea, deteniéndose de nuevo el proyecto ferroviario.

Ya en el año 1887, tras seis años de demora, una comisión formada por representantes de las poblaciones de las provincias de Jaén y Córdoba por las que está proyectado este FF.CC., miembros de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de la provincia giennense y cordobesa junto con miembros del

gobierno del país, se reúnen el 10 de Mayo en Madrid, consiguiendo que se aprobara con fecha 30 de Junio una nueva Ley de Ferrocarril de Linares a Puente Genil.

De nuevo, es necesario esperar tres años para la reanudación de los trabajos, finalizando oficialmente los que se encontraban en ejecución entre el trayecto de Campo Real a Cabra el 18 de Junio de 1891, y concluyéndose definitivamente los trabajos entre Cabra y Jaén, y entre Espeluy y Linares con fecha 22 de Enero de 1893.

Las estaciones, apeaderos (apd), cargaderos (cgd) y apartaderos (apt) que prestaron servicio en el trayecto entre Linares y Puente Genil fueron los que se señalan a continuación:

Linares-Zarzuela, La Tortilla (apt), Bailén, Espeluy, La Bética (apt), Mengíbar, Villargordo, Grañena (apt), Fernando Aranda (apt), Justino Flórez (apt), Jaén, Gordillo (apt), Moralduro (apt), Torredelcampo, Torredonjimeno, Martos, Los Castillejos (apt), Vado-Jaén, La Muela (apt), La Esperanza (apt), Alcaudete-Fuente de Orbe, Collado de las Arcas (apt), Luque, Baena (ramal enlazado con la línea Linares-Puente Genil en la estación de Luque en 1918), Zuheros (apd), Doña Mencía, Cabra de Córdoba, Cantera de Cabra (cgd), Lucena, Zapateros-Horcajo y Campo-Real.

Si bien las instalaciones ferroviarias señaladas fueron categorizadas según las funciones para las que se construyeron, gran parte de ellas cesaron en sus cometidos originalmente proyectados conforme se iban suprimiendo definitivamente su servicio al tráfico de viajeros o mercancías, mientras que otras, modificaron su categoría e incluso la ampliaron, y por lo tanto también fueron cambiando su denominación, (p.ej: cambio de apeadero (apd) a apeadero-cargadero (apd-cgd) con el transcurso del tiempo).

De igual modo sucedió con la denominación de las estaciones, cambiando algunas de ellas su nomenclatura original a lo largo de su vida ferroviaria, como indica PALOMINO, J.L. (2009) *“Si bien este ferrocarril se denominó “Linares-Puente Genil”, el trazado en sí concluía en la estación de Campo Real, que*

enlazaba con el ferrocarril Córdoba-Málaga, a escasa distancia de la estación de Puente-Genil.

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

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

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

La distancia total del trayecto entre Linares y Campo Real fue de175'859 kms. La del ramal entre Luque y Baena de 7 kms."

Podemos observar que la construcción de esta línea ferroviaria tuvo que sortear numerosos contratiempos desde la concepción inicial del proyecto en 1852 hasta la inauguración definitiva de todo el recorrido del trayecto el 22 de Enero de 1893.

Cabe señalar la importancia estratégica con la que el ferrocarril, en general, ha contribuido en el desarrollo económico y sociocultural de la sociedad, y muy particularmente del que discurriera entre Linares y Puente Genil, permitiendo la comercialización a gran escala de la riqueza olivarera, cerealística y vitivinícola de las poblaciones del trayecto, así como la democratización del acceso al transporte público, atendiendo las demandas sociales del país de finales del siglo XIX ávido de desarrollo y prosperidad.

En este sentido lo expresa RUIZ, E. O. y BARRADO BAUTISTA, A. (2006) señalando la importancia que manifestaba D. Jorge Loring y Oyarzábal (promotor de
este FF.CC) en el enunciado del proyecto de esta línea férrea: "*ligadas ya entre sí las ciudades más importantes de Andalucía por medio del ferrocarril, quedan aún comarcas enteras donde existen manantiales inagotables de riqueza…bien conocida es la gran importancia agrícola de ciudades como Lucena, Cabra, Baena, Martos y Jaén, cuya principal riqueza es la explotación de aceites, granos y caldos y que sin embargo, alejadas de las vías sienten entorpecido su comercio por los tardíos y defectuosos medios de transporte"*

Desde su puesta en servicio en 1893 hasta su cierre definitivo de gran parte del trayecto original en 1985, este FF.CC. prestó servicio ininterrumpidamente durante 92 años, concluyendo una etapa esencial en el transporte de mercancías y personas en la campiña giennense y cordobesa durante su vida ferroviaria, y abriendo una nueva al servicio de los ciudadanos como Vía Verde, facilitando el acceso al disfrute de los múltiples recursos patrimoniales que atesora dentro de un entorno natural privilegiado.

2.3.5.- VÍAS VERDES Y RED NATURA 2000.

La Red [18] *"Natura 2000 es una red ecológica europea de áreas de conservación de la biodiversidad. Consta de Zonas Especiales de Conservación (ZEC) establecidas de acuerdo con la Directiva Hábitat y de Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA) designadas en virtud de la Directiva Aves.*

Su finalidad es asegurar la supervivencia a largo plazo de las especies y los tipos de hábitat en Europa, contribuyendo a detener la pérdida de biodiversidad. Es el principal instrumento para la conservación de la naturaleza en la Unión Europea"

Atendiendo la finalidad de esta red y el propósito de las Vías Verdes, surge el proyecto "Vías Verdes y Red Natura 2000: Divulgación de Espacios Naturales Protegidos y Geoparques a través de la Red Estatal de Vías Verdes" como fruto de la colaboración entre la Fundación Biodiversidad del Ministerio para la Transición Ecológica (MITECO) en colaboración con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), al objeto de integrar y poner en valor la biodiversidad existente en torno a las Vías Verdes.

Teniendo en cuenta la extensa red de Vías Verdes en España (146 itinerarios con más de 2.700 kms), la gran atracción de la ciudadanía por estas plataformas y que los mismas discurren próximos a espacios naturales protegidos, se estimó que las Vías Verdes podrían contribuir a la divulgación

[18] Disponible online: https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/temas/espacios-protegidos/red-natura-2000/ (Consultado 17-09-2022)

medioambiental, pudiéndose articular al mismo tiempo una oferta turística sostenible en torno a estos trayectos.

El programa señala que algo más del 90% de las Vías Verdes del país cuentan con espacios naturales protegidos así como con geoparques, ofreciendo posibilidades turísticas sostenibles a lo largo de sus itinerarios, y desarrollando acciones encaminadas a integrar estos trayectos con los entornos naturales próximos.

El análisis de este programa [19]*"ha vinculado las Vías Verdes con los espacios protegidos que atraviesan o se encuentran en sus proximidades siendo el criterio hasta un máximo de 5 kilómetros de distancia de la vía verde, considerando esta longitud asequible para los visitantes que transiten en bicicleta –y en menor medida a pie- por las vías verdes".*

De este modo se han podido identificar y catalogar los espacios protegidos próximos a cada Vía Verde, describiéndose al mismo tiempo sus principales características.

Los datos que seguidamente se señalan sobre las Vías Verdes en España y los Espacios Naturales Protegidos, nos ofrecen una aproximación de la vinculación entre ambos:

- [20]*"El 91,7% de las Vías Verdes españolas tienen al menos un Espacio Natural Protegido a menos de 5 kms. de algún punto del itinerario.*
- *Únicamente 12 Vías Verdes no cuentan con ningún espacio protegido a menos de 5 kms. de distancia.*
- *La vinculación de las diferentes categorías o figuras de espacios protegidos con Vías Verdes es de 562 espacios que totalizan casi 65.000 kms² de superficie (descontadas las superposiciones entre espacios y los espacios marítimos).*

[19] Disponible online: https://www.viasverdes.com/rednatura2000/maparednatura2000.asp (Consultado 17-09-2022)
[20] Disponible online: https://viasverdes.com/noticias/noticia.asp?id=747&cat=* (Consultado 17-09-2022)

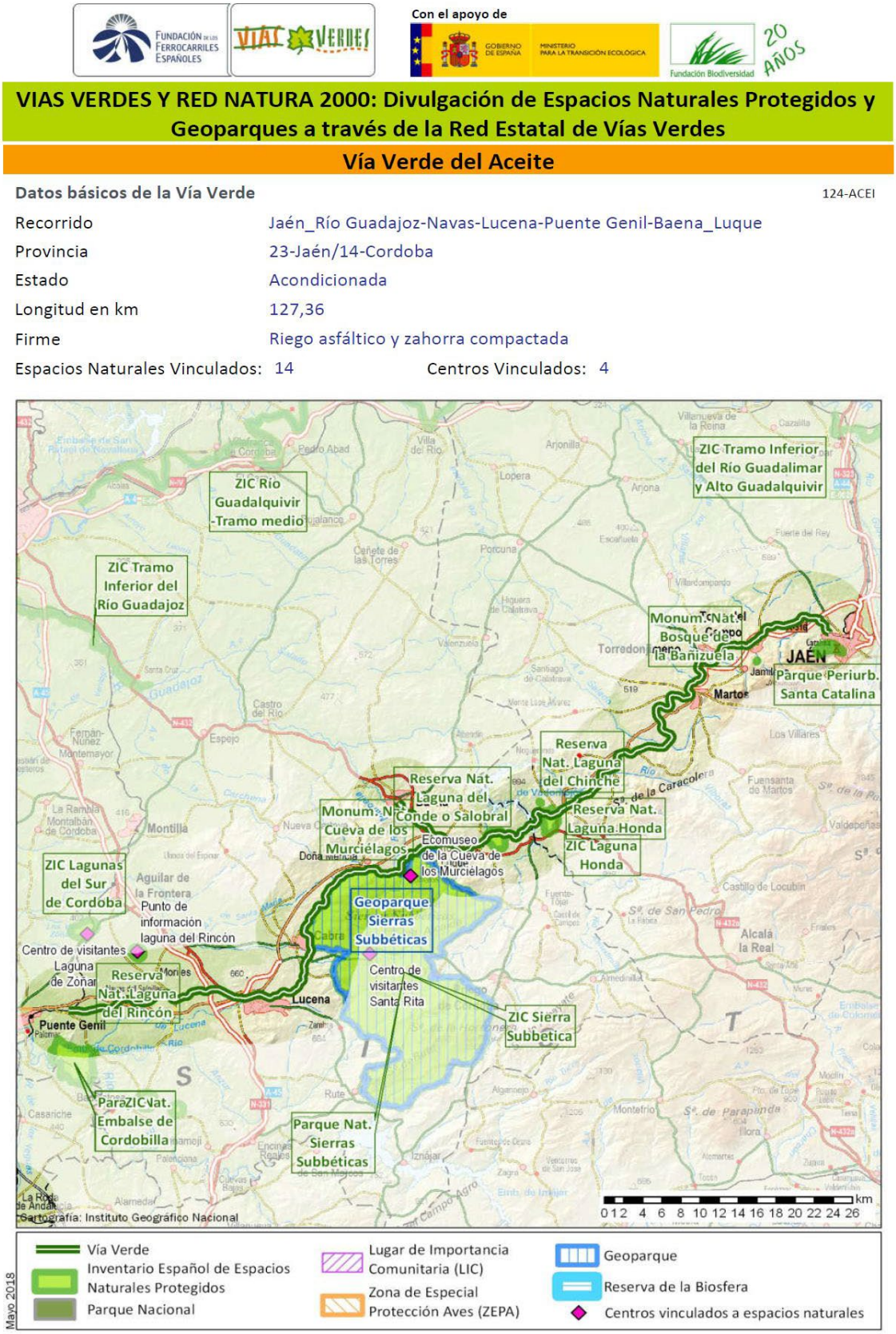
- *La superficie de espacios protegidos que se encuentran en un radio inferior a 5 kms. de las Vías Verdes es de 690.000 Ha o 6.900 kms², lo que supone el 10,6% de la superficie de todos los ENP vinculados (65.000 kms²).*
- *255 espacios del Inventario Español de Espacios Naturales Protegidos (Parques Nacionales y Espacios Protegidos) afectan a 107 Vías Verdes. Cabe destacar los Parques Nacionales de Doñana, Monfragüe y Sierra Nevada, en cuyas cercanías (menos de 5 kms.) se ubica alguna Vía Verde. El resto de espacios se refiere a Parques Naturales, Regionales, Paisajes Protegidos o Monumentos Naturales entre otros.*
- *La Red Natura 2000: 198 Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) se localizan en 100 Vías Verdes, y 89 ZEPAS (Zonas de Especial Protección para las Aves) se vinculan con 66 Vías Verdes.*
- *En España existen 48 Reservas de la Biosfera, de las cuales 17 se vinculan con 23 Vías Verdes.*
- *Respecto a los Geoparques, de los 12 que existen a nivel estatal, 3 Geoparques se localizan en las cercanías de 5 Vías Verdes.*
- *Se ha inventariado 101 Centros Ambientales vinculados a los Espacios Naturales Protegidos que afectan a 87 Vías Verdes".*

Así mismo, si bien con este programa se extiende la divulgación del conocimiento medioambiental en torno a las Vías Verdes, este proyecto [21]*"ayudará a atraer a ciudadanos y visitantes a estas vías verdes de mayor valor ambiental contribuyendo a un impacto socio-económico muy positivo en estos territorios rurales, y acercando el acceso a la naturaleza de una manera sostenible".*

En relación a la Vía Verde del Aceite a continuación se señalan las figuras de protección medioambiental vinculadas a la misma, considerando una distancia máxima de 5 kms. entre esta y los espacios protegidos.

[21] Disponible online: https://www.viasverdes.com/rednatura2000/principal.asp (Consultado 18-09-2022)

5.- Mapa de figuras de protección medioambiental vinculadas al entorno de la Vía Verde del Aceite. Vías Verdes y Red Natura 2000.



Fuente: https://www.viasverdes.com/img/archivos/124-ACEI.pdf (Consultado 18-09-2022)

Tabla 1.- Cuadro de Espacios Naturales Vinculados a la Vía Verde del Aceite. Vías Verdes y Red Natura 2000.

Nombre	Localidad	Figura de protección	Superficie en Ha	Dist. a la Vía Verde en Kms.
Parque Periurbano Sta. Catalina	Jaén	Parque Periurbano	197	1,1
Bosque de la Bañizuela	Torredelcampo	Monumento Natural	2	1,85
Laguna del Chinche	Alcaudete	Reserva Natural	5	0,86
Laguna Honda	Alcaudete	RA/HA/LIC/RAMSAR/ZIC/ZEPA	11	0,13
Laguna del Conde	Luque	Reserva Natural	73	0,16
Cueva de los Murciélagos	Zuheros	Monumento Natural	32	0,96
Sierras Subbéticas	Luque, Zuheros, Cabra	PN/GEOPARQUE/LIC/ZEPA/ZEC	32.056	0
Laguna del Rincón	Aguilar de la Frontera	Reserva Natural	10	4,85

*HA: Humedal Andaluz
*LIC: Lugar de Interés Comunitario
*PN: Parque Natural
*RAMSAR: Humedal de Importancia Internacional
*ZEC: Zona de Especial Conservación de la Red Ecológica Europea Natura 2000
*ZEPA: Zona de Especial Protección para las Aves
*ZIC: Zona de Importancia Comunitaria

Fuente: Elaboración propia.

Atendiendo la variedad de las figuras de protección medioambiental vinculadas al entorno de la Vía Verde del Aceite, podemos deducir que los espacios catalogados ofrecen enormes posibilidades para realizar actividades turísticas sostenibles dentro de estos entornos naturales, destacando el Parque Natural de las Sierras Subbéticas, caracterizado por las diversas figuras de protección ambiental que atesora, así como por encontrarse declarado Geoparque de la UNESCO.

2.4.- RELEVANCIA DEL PAISAJE Y SU VINCULACIÓN CON EL TERRITORIO.

La definición de la Real Academia Española de la Lengua sobre el término "paisaje", nos presenta varias acepciones:

- Parte de un territorio que puede ser observada desde un determinado lu gar.
- Espacio natural admirable por su aspecto artístico.
- Pintura o dibujo que representa un paisaje (espacio natural admirable).

Paisaje protegido:

Espacio natural que, por sus valores estéticos y culturales, es objeto de protección legal para garantizar su conservación.

De las acepciones que presenta esta definición, podemos inferir que el paisaje se compone de los elementos naturales que son inherentes al mismo (vegetación, suelo, ríos, sistemas montañosos…) pudiendo interpretarse sus manifestaciones físicas y estéticas según las percepciones subjetivas que recibamos.

Sin embargo, parece obvio que este contiene unas características que lo define e identifica, siendo parte integrante de la cultura, historia y tradiciones de las poblaciones que se asientan sobre los territorios, manifestándose con diversa incidencia antrópica.

En este sentido lo indica MATA OLMO, R. (2008) al señalar que "*La territorialización del paisaje, es decir, el reconocimiento de que cada territorio se*

manifiesta paisajísticamente en una fisonomía singular y en plurales imágenes sociales, hace del paisaje un aspecto importante de la calidad de vida de la población; porque el paisaje es, ante todo, resultado de la relación sensible de la gente con su entorno percibido, cotidiano o visitado. Por eso mismo, el paisaje es también elemento de identidad territorial, y manifestación de la diversidad del espacio geográfico que se hace explícita en la materialidad de cada paisaje y en sus representaciones sociales"

En el ámbito europeo, la relevancia del paisaje es contemplada tanto por el Consejo de Europa como por la Unión Europea, según indica AYCART, C. (2018) sobre *"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 otro lado, el Convenio Europeo del Paisaje celebrado en Florencia el 20 de Octubre del 2000 (recogido en BOE nº 31 de 5 de Febrero de 2008), identifica la vinculación del territorio y paisaje, aportando la visión política y jurídica al señalar que todo territorio es paisaje y que cada territorio se manifiesta con las características específicas propias de su paisaje, con independencia de su apreciación y calidad.

Según OLMO, R. (2008) el convenio define al paisaje como *"cualquier parte del territorio, tal y como es percibida por las poblaciones, cuyo carácter resulta de la acción de los factores naturales y humanos y sus interrelaciones".*

Así mismo, podemos considerar que la visualización del paisaje y su naturaleza, lleva implícita una actividad turística, en la que el turista muestra su interés por el conocimiento de sus características, los valores culturales del mismo y de sus poblaciones, implicando al mismo tiempo una cierta sensibilización e interés por su preservación.

Consecuentemente, de ello surge la necesidad de interpretar las manifestaciones culturales que las diversas tipologías paisajísticas presentan, como producto de la interacción de los turistas en los espacios naturales con las

poblaciones locales y los recursos patrimoniales que los caracterizan, de lo que podemos deducir la existencia de una considerable diversidad de paisajes culturales.

En este sentido, el Plan Nacional del Paisaje Cultural aprobado en Octubre de 2012, define al Paisaje Cultural como el [22]*"resultado de la interacción en el tiempo de las personas y el medio natural, cuya expresión es un territorio percibido y valorado por sus cualidades culturales, producto de un proceso y soporte de la identidad de una comunidad".*

Igualmente, también dentro de la legislación española, se aprecia que a la figura del paisaje se le presta atención a través de diversas disposiciones, entre las que se encuentran la Ley 33/2015 de 21 de Septiembre por la que se modifica la Ley 42/2007 de 13 de Diciembre "Ley de Patrimonio Natural y Biodiversidad" (recogida en BOE nº 227 de 22 de Septiembre de 2015) en la que se establecen medidas para su protección, Ley 45/2007 de 13 de Diciembre "Ley de Desarrollo Sostenible del Medio Rural" (recogida en BOE nº 299 de 14 de Diciembre de 2007), que considera al paisaje como recurso y tarea de conservación, o la Ley 8/2007 de 28 de Mayo "Ley del Suelo" (recogida en BOE nº 128 de 29 de Mayo de 2007), que incluye expresamente al patrimonio cultural y al paisaje.

Así mismo, la importancia del paisaje queda reflejada a través de la ratificación del Gobierno Español del "Convenio Europeo del Paisaje", en el cual se indica la importancia de la protección, gestión y ordenación del paisaje, y la necesidad de su integración en la formulación de políticas relacionadas con la ordenación territorial y urbana.

Por otro lado, en el ámbito de las competencias autonómicas, el interés en el paisaje y la articulación de medidas que afecten al mismo, se recogen en el Decreto 206/2006 de 28 de Noviembre de 2006 de la Junta de Andalucía con el "Plan de Ordenación del Territorio Andalucía", el cual se figura en BOJA nº 250 de 29 de Diciembre de 2006, en el que, entre otros aspectos, se señala la

[22] Disponible online: https://www.culturaydeporte.gob.es/planes-nacionales/planes-nacionales/paisaje-cultural.html (Consultado 22-09-2022)

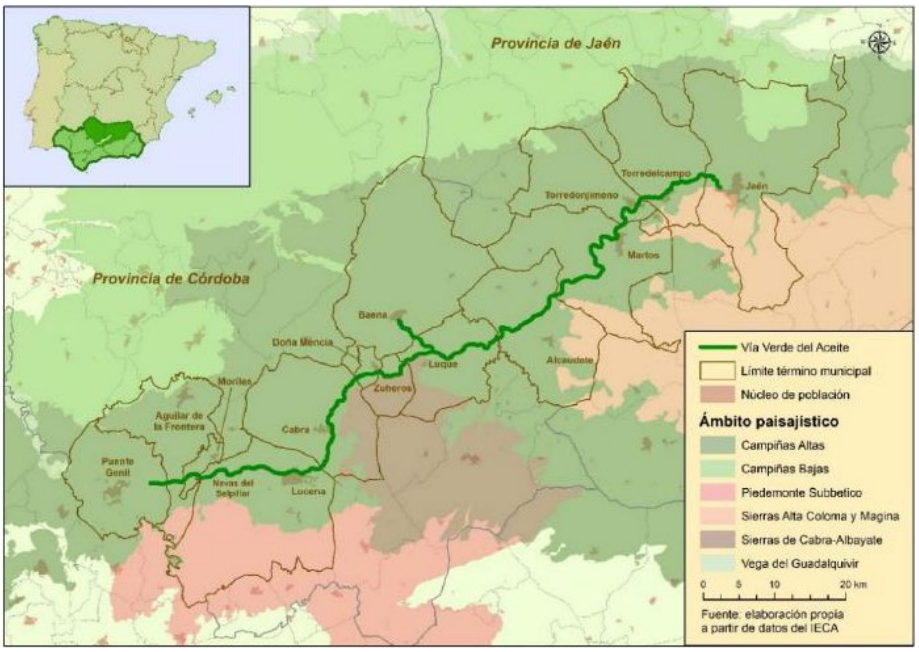
necesidad de incorporar a los paisajes andaluces como parte integrante del patrimonio de la comunidad, al patrimonio entre sí, y de este con el resto del territorio.

Por otra parte, igualmente en el ámbito autonómico andaluz, atendiendo la existencia de los trayectos ferroviarios clausurados insertos dentro de los variados entornos paisajísticos por los que discurren, el informe de seguimiento y evaluación de la Estrategia de Paisaje de Andalucía correspondiente al periodo 2012 a 2014, toma en consideración la [23]*"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".*

A tenor de lo expuesto, podemos apreciar la importancia del paisaje y las posibilidades para el turismo sostenible que se presentan junto al desarrollo de las Vías Verdes, observándose el interés de las distintas administraciones por su consideración y regulación legislativa a través de una considerable base jurídica que se ha establecido del mismo, presentándose al mismo tiempo como una oportunidad para la difusión cultural y medioambiental de este a través de su puesta en valor, así como por las repercusiones socioeconómicas con las que incide en las poblaciones insertas dentro de su ámbito.

[23] Disponible online: http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal_web/web/temas_ambientales/ordenacion_territorio/paisaje/epa_web.pdf (Consultado 23-09-2022)

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



Fuente:http://viasverdes.com/publicaciones/PDF/guaviaverdeaceite.pdf (Consultado 23-09-2022)

2.5.- RECURSOS PATRIMONIALES.

Considerando que los recursos patrimoniales suponen un elemento vital e indispensable para acceder al desarrollo sostenible, especialmente en espacios naturales y en zonas rurales, ya sea a través de sus manifestaciones culturales o naturales, podemos deducir que los mismos presentan una incidencia directa en el desarrollo económico y social dentro del entorno de estos espacios.

Debemos considerar que el medio natural y rural, se encuentra desde hace algún tiempo en proceso de transformación que afecta a la estructura socioeconómica de estos.

En particular, el grueso del sector agropecuario disminuye a costa de elevar la participación del sector terciario particularmente en la economía española, manifestándose esta tendencia en estos espacios con un incipiente interés del turista por los ámbitos rurales y naturales, en los que el patrimonio natural y

cultural de estos territorios se proyectan como elementos determinantes para la actividad turística.

En este sentido lo expresa CEBRIÁN ABELLÁN, F. (2013), significando que en el medio rural "*Ha habido una transformación profunda desde su originaria vocación agropecuario y forestal (que ha marcado las dinámicas y sobre todo ha condicionado su base económica, sectorialmente reducida y vinculada al sector primario), a la plurifuncionalidad, que asigna un protagonismo creciente al medio rural. Se han incorporado actividades vinculadas al sector servicios que han contribuido a alterar estas estructuras"*

En general, y quizás muy particularmente en España, en el ámbito europeo asistimos a una progresiva degradación del medio rural, motivado por diversos factores que hacen poco atractivo este y que, entre otras consecuencias, provoca el declive de su economía, la despoblación de estas zonas, su envejecimiento y el deterioro del patrimonio existente.

En términos similares lo señala CEBRIÁN ABELLÁN, F. (2011), indicando que "*En los espacios rurales se mantiene una crisis estructural, crónica, vinculada al sector primario, pero que se ha extendido al resto de actividades, y que tiene como expresión más representativa la pérdida de población, la emigración, el envejecimiento o la caída de rentas"*

Partiendo de la premisa de que, en términos generales, el turismo es una actividad beneficiosa y generadora de rentas, el medio rural y natural ofrece posibilidades para corregir el paulatino deterioro que este manifiesta, en particular, para frenar el éxodo rural y retener la población local mediante la generación de actividad turística a través de la valorización de los recursos patrimoniales existentes. De ello podemos deducir la necesaria vinculación del patrimonio y desarrollo sostenible (económico, sociocultural y medioambiental) como elemento clave en el éxito para la proyección del turismo en estos espacios.

Referido al ámbito rural, en este sentido lo manifiesta SÁEZ ABAD, R. (2007) al señalar que "*Para atraer al turismo y entrar de lleno en la sociedad del ocio, es necesaria la puesta en valor del patrimonio como un recurso de desarrollo,*

ya que nadie mejor que él es capaz de atraer visitantes dispuestos a sostener las infraestructuras y servicios locales, fijando a un tiempo la población"

Sin entrar en el debate de las diversas definiciones sobre las tipologías turísticas (turismo vede, rural, ecológico, cultural, de naturaleza, agroturismo…) que la literatura nos ofrece, podríamos considerar que, en general, la ciudadanía se identifica con las diversas tipologías del turismo en función de los recursos patrimoniales a los que accede para su experiencia turística, y de modo simplificado, podría resumirse entre los se que se identifican con el patrimonio cultural (incluido el inmaterial) y con el patrimonio natural.

Si estimamos al binomio patrimonio natural-cultural como la materia prima esencial dentro de las diversas tipologías turísticas, y si bien el patrimonio cultural en particular es un recurso destacado para el desarrollo de la actividad turística en lugares con importantes recursos vinculados con la historia y la monumentalidad, el patrimonio natural se configura como la herramienta clave para ampliar las posibilidades de desarrollo turístico sostenible y acceder a los beneficios económicos, socioculturales y medioambientales que repercuten sobre las poblaciones locales dentro de los espacios naturales y zonas rurales, sobre todo por la peculiaridad de sus manifestaciones paisajísticas, históricas o socioculturales, entre otras, y que al igual que en el patrimonio cultural, también se proyecta con una amplia difusión en infinidad de espacios geográficos diseminados por todo el país.

En línea con esta idea lo manifiesta MARTÍNEZ QUINTANA, V. (2017), afirmando que "*Todas las modalidades de turismo, especialmente el turismo de naturaleza, deben albergar los principios de sostenibilidad para el desarrollo y gestión de las zonas de destino turístico, la autenticidad socio-cultural de las comunidades anfitrionas y la participación de todos los agentes".*

Si bien el paisaje tiene un papel destacado como reclamo turístico en los espacios naturales y rurales, este no sería suficiente por sí mismo para atender las actuales demandas turísticas en entornos naturales. Actualmente, el turista busca realizar diversas actividades que en su conjunto le reporten una

experiencia gratificante, por lo que el conjunto de recursos patrimoniales son parte indispensable para lograr sus objetivos.

La Conferencia General de la ONU para la Educación, la Ciencia y la Cultura, en su 17ª reunión celebrada en Paris en 1972, aprueba las siguientes definiciones del término patrimonio:

Patrimonio Cultural:

[24]*"los monumentos: obras arquitectónicas, de escultura o de pintura monumentales, elementos o estructuras de carácter arqueológico, inscripciones, cavernas y grupos de elementos, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia, - los conjuntos: grupos de construcciones, aisladas o reunidas, cuya arquitectura, unidad e integración en el paisaje les dé un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia, - los lugares: obras del hombre u obras conjuntas del hombre y la naturaleza así como las zonas, incluidos los lugares arqueológicos que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista histórico, estético, etnológico o antropológico".*

Patrimonio Natural:

[25]*"los monumentos naturales constituidos por formaciones físicas y biológicas o por grupos de esas formaciones que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista estético o científico, - las formaciones geológicas y fisiográficas y las zonas estrictamente delimitadas que constituyan el hábitat de especies, animal y vegetal, amenazadas, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista estético o científico, - los lugares naturales o las zonas naturales estrictamente delimitadas, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista de la ciencia, de la conservación o de la belleza natural".*

[24] Disponible online: https://whc.unesco.org/archive/convention-es.pdf (Consultado 27-09-2022)

[25] Disponible online: https://whc.unesco.org/archive/convention-es.pdf (Consultado 27-09-2022)

Así mismo, la UNESCO considera que el patrimonio cultural no se circunscribe a monumentos y colecciones de objetos, entendiendo que comprende también [26]*"expresiones vivas heredadas de nuestros antepasados, como tradiciones orales, artes del espectáculo, usos sociales, rituales, actos festivos, conocimientos y prácticas relativas a la naturaleza y el universo, y saberes y técnicas vinculados a la artesanía tradicional",* denominándolo Patrimonio Cultural Inmaterial.

Podemos observar que todos ellos tienen incidencia en la actividad turística, conformando al Patrimonio como un medio para transmitir experiencias y conocimientos entre generaciones, con potencial para el acceso y disfrute a la diversidad cultural a través de sus diversas manifestaciones. Al mismo tiempo contribuye al enriquecimiento del capital social, favorece al sentimiento de pertenencia, tanto individual como colectivo, ayudando al mantenimiento y consolidación de la cohesión social y territorial.

Así mismo, podemos apreciar que la sostenibilidad aplicada al turismo requiere la concurrencia de varios elementos señalados, tal como indica VINUESA, M. Á. T., y TORRALBA, L.T. (2018), al señalar la sostenibilidad del turismo en el marco de *"la dialéctica territorio, patrimonio y turismo, porque el territorio, entendido como construcción social, tiene naturaleza integradora y ello permite avanzar en la identificación de algunas claves de la sostenibilidad de los destinos patrimoniales, entendidos estos como piezas valiosas y diferenciadoras del sistema turístico y de las estructuras urbanas y territoriales del siglo XXI"*

Por otra parte, es posible observar que, en su conjunto, el patrimonio cultural de prácticamente todas las localidades atravesadas por la Vía Verde del Aceite se encuentra dentro de alguna ruta cultural.

Seguidamente se señalan las rutas, poblaciones y patrimonio que se enmarca en las mismas.

[26] Disponible online: https://es.unesco.org/fieldoffice/santiago/cultura/patrimonio (Consultado 27-09-2022)

Tabla 2.- Rutas/Itinerarios Culturales de las poblaciones vinculadas a la Vía Verde del Aceite.

Localidad	Ruta o Itinerario	Patrimonio
Jaén	Ruta de los Nazaríes	Ciudad en su conjunto
Jaén	Ruta de los Castillos y las Batallas	Castillo de Sta. Catalina
Torredelcampo	Ruta de los Nazaríes	Población en su conjunto
Torredelcampo	Ruta de los Castillos y las Batallas	Castillo del Berrueco
Torredonjimeno	Ruta de los Nazaríes	Población en su conjunto
Torredonjimeno	Ruta de los Castillos y las Batallas	Castillo de Torredonjimeno
Martos	Ruta de los Nazaríes	Población en su conjunto
Martos	Ruta de los Castillos y las Batallas	Castillo de la Villa y de la Peña
Alcaudete	Ruta de los Castillos y las Batallas	Castillo Calatravo de Alcaudete
Luque	Ruta del Califato	Población en su conjunto
Baena	Ruta del Califato	Población en su conjunto
Baena	Caminos de Pasión	Población en su conjunto
Baena	Ruta Bética Romana	Parque Arqueológico Torreparedones
Zuheros	Ruta del Califato	Población en su conjunto
Zuheros	Ruta de los Omeyas	Población en su conjunto
Cabra	Ruta del Califato	Población en su conjunto
Cabra	Caminos de Pasión	Población en su conjunto
Lucena	Ruta del Califato	Población en su conjunto
Lucena	Caminos de Pasión	Población en su conjunto
Puente Genil	Caminos de Pasión	Población en su conjunto
Puente Genil	Ruta Bética Romana	Villa Romana de Fuente Álamo

Fuente: Elaboración propia.

Igualmente, en los términos municipales de Jaén y Torredelcampo se encuentran los restos de varias fortificaciones medievales englobadas en la Ruta Arqueológica de los Torreones.

Por otro lado, las localidades de Jaén, Torredelcampo, Martos, Alcaudete, Baena, Doña Mencía, Cabra, Lucena, así como varios tramos de la Vía Verde del Aceite, forman parte del itinerario del Camino Mozárabe de Santiago, bajo el amparo del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente en el marco de la Red Rural Nacional.

Atendiendo lo expuesto, podemos apreciar que los recursos patrimoniales, en sus diferentes definiciones, son parte esencial para el desarrollo de la actividad turística sostenible, contemplándose su repercusión e importancia en el ámbito global a través de su consideración en la UNESCO en el seno de las Naciones Unidas.

Al mismo tiempo, parece razonable considerar que la pervivencia de los recursos patrimoniales depende en gran medida de su vínculo con el desarrollo del turismo sostenible, al objeto de que las repercusiones de este pueden revertir sobre los mismos y prolongar sus efectos en el tiempo sobre el conjunto del patrimonio, los turistas, así como en las poblaciones de acogida.

En este sentido, los diversos recursos e itinerarios culturales que conectan a lo largo de la Vía Verde del Aceite, en sus poblaciones y en los entornos naturales próximos a ella, configuran un importante conjunto de elementos que amplifican sus posibilidades turísticas.

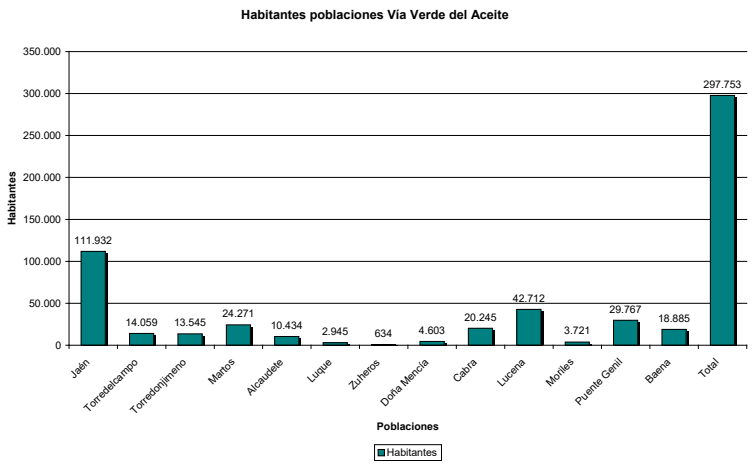
2.6.- MARCO SOCIOECONÓMICO.

La Vía Verde del Aceite discurre en sus 55 kms. de longitud dentro de la provincia de Jaén, partiendo de Jaén capital y atravesando los términos municipales de las localidades de Torredelcampo, Torredonjimeno, Martos y Alcaudete. Los restantes 73 kms. correspondientes a la provincia de Córdoba, se prolongan a través de los términos de Luque, Baena, Zuheros, Doña Mencía, Cabra, Lucena, Moriles, Aguilar de la Frontera y Puente Genil, si bien la Vía Verde del Aceite no atraviesa el núcleo urbano de estas dos últimas poblaciones. No obstante, teniendo en cuenta la proximidad de la población de Puente Genil al inicio de la Vía Verde en el tramo cordobés y al uso que de ella hace su población, se ha considerado conveniente incluirla como parte de las poblaciones afectadas por la dinámica de este trayecto.

La siguiente gráfica refleja el número de habitantes de las poblaciones insertas en la Vía Verde del Aceite. Entre todos los municipios suman una considerable población, con un total de 297.753 habitantes (cifras del INE a fecha 1 de Enero de 2021). La población más habitada corresponde a Jaén capital con 111.932 habitantes, seguida de Lucena con 42.712 habitantes,

Puente Genil (29.767 habitantes), Martos (24.271 habitantes) y Cabra (20.245 habitantes). Seguidamente se encuentra un grupo de localidades cuya población se encuentra entre los 10.000 y 20.000 habitantes, constituido por Baena (18.885 habitantes), Torredelcampo (14.059 habitantes), Torredonjimeno (13.545 habitantes) y Alcaudete (10.434 habitantes). A estos les siguen un grupo con población inferior a los 5.000 habitantes formado por Doña Mencía (4.603 habitantes), Moriles (3.721 habitantes), Luque (2.945 habitantes) y Zuheros (634 habitantes).

Gráfica 1.- Habitantes de las poblaciones de la Vía Verde del Aceite.



Fuente: Elaboración propia a partir del padrón municipal del INE a fecha 1 de Enero de 2021.

La provincia de Jaén es la principal productora de aceite de oliva a escala mundial, con alrededor de 66 millones de olivos repartidos en algo más de medio millón de hectáreas, siendo así mismo muy significativa la producción de aceite de oliva en el área geográfica cordobesa lindante a la Vía Verde del Aceite. Esta discurre prácticamente en su totalidad inmersa en un extenso manto verde de olivos, evidenciándose en el paisaje alrededor de esta y pudiendo deducir con facilidad que la principal actividad económica está ligada a la explotación del olivar y su transformación en las distintas variedades de

aceite de oliva que se producen, destacando la producción de aceite con Denominación de Origen Protegida de Baena, cuya zona geográfica comprende, además de esta localidad, las poblaciones de Luque, Zuheros, Doña Mencía y Cabra, todas ellas dentro del recorrido de la Vía Verde del Aceite, así como el aceite con Denominación de Origen Protegida de Lucena, que incluye la propia localidad de Lucena, Moriles y parte del término municipal de Puente Genil, así mismo dentro del trayecto de la Vía Verde a excepción de su núcleo de población.

En relación a la trascendencia de la actividad oleícola, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación lo señala significando que [27]"*El sector no solo tiene una indiscutible importancia económica, sino que también tiene una gran repercusión social, ambiental y territorial. Más de 350.000 agricultores se dedican al cultivo del olivar, el sector mantiene unos 15.000 empleos en la industria y genera más de 32 millones de jornales por campaña…A nivel regional, la producción de aceite de oliva se localiza en Andalucía con el 80% del total, donde Jaén es la principal provincia productora con aproximadamente el 37% del total. Asimismo, los procesos de transformación y distribución de sus producciones, incluidos sus subproductos, constituyen la principal actividad de numerosos municipios y una industria asociada que vertebra y cohesiona, en muchos casos, el medio rural donde se asienta, apoyándose en un fuerte movimiento cooperativo de base".*

De igual modo, los viñedos comienzan a hacer su presencia a partir de la localidad de Cabra, extendiéndose a Lucena y Campo Real, punto final del recorrido (o de inicio según el sentido con que se aborde) de la Vía Verde del Aceite, y su explotación es parte destacada en la economía de esta zona, donde bodegueros de las localidades de Baena, Doña Mencía, Cabra, Lucena, Moriles y Puente Genil se agrupan bajo la prestigiosa Denominación de Origen de Montilla-Moriles.

[27] Disponible online: https://www.mapa.gob.es/es/agricultura/temas/producciones-agricolas/aceite-oliva-y-aceituna-mesa/aceite.aspx (Consultado 29-09-2022)

Respecto a la actividad industrial, existen industrias de transformación agroalimentaria, textil, del mueble de madera o de componentes auxiliares de automoción, principalmente ubicadas entre las poblaciones de Martos, Alcaudete, Cabra, Lucena y Puente Genil, si bien su repercusión es considerablemente menor que la actividad agraria en torno al olivo y la vid.

Por otra parte, el turismo tiene incipiente relevancia tanto en la capital giennense como en núcleos de cierta población como Martos, Cabra o Lucena, donde el oleoturismo comienza a evidenciarse como actividad turística emergente, junto al importante legado de recursos culturales de estas ciudades, sin olvidar los recursos naturales del conjunto del Parque Natural de las Sierras Subbéticas.

En relación a las infraestructuras de transporte terrestre, el acceso por carretera tanto a la Vía Verde del Aceite como a los recursos entorno a la misma, resulta trascendental para la realización de actividades turísticas, siendo las carreteras A-316, N-432 y A-318 las principales vías de acceso a la Vía Verde del Aceite, cuyos recorridos se dibujan prácticamente paralelas a esta, y desde las cuales parten una serie de carreteras comarcales que permiten acceder a los distintos puntos de interés diseminados en todo el recorrido.

Por otro lado, los accesos mediante ferrocarril quedan restringidos a las estaciones de ferrocarril convencional de Jaén y Puente Genil, las más próximas a la Vía Verde del Aceite, encontrándose ambas en los extremos del recorrido, si bien también la estación de Ave de Puente Genil-Herrera situada a unos 6 kms. del centro urbano de Puente Genil, así mismo permite acceder a esta localidad.

De otra parte, podemos observar que, en su conjunto, las poblaciones afectadas directamente por el recorrido de la Vía Verde del Aceite poseen una dimensión demográfica adecuada para ofrecer servicios propios del sector turístico, *"compuesto principalmente por los alojamientos turísticos, la intermediación turística, la restauración turística, la información turística y la comercialización turística"*, atendiendo la clasificación de PULIDO

FERNÁNDEZ, J.I y CÁRDENAS GARCÍA, P.J. (2013), contribuyendo en gran medida en la economía del sector terciario de estas poblaciones.

Tras lo anteriormente señalado, podemos apreciar que, junto a la red de comunicaciones, la dimensión económica y demográfica del área afectada por el recorrido de la Vía Verde del Aceite presenta un tamaño adecuado para albergar unas razonables posibilidades de desarrollo del pilar socioeconómico dentro de la sostenibilidad turística del conjunto de las poblaciones.

3.- MARCO METODOLÓGICO.

Al objeto de apreciar los recursos patrimoniales y las características de estos a lo largo del trayecto de la Vía Verde del Aceite y en sus espacios próximos, se ha estimado conveniente establecer itinerarios, dividiéndose en tramos comprendidos entre las antiguas estaciones del trayecto, con el fin de presentar sus aspectos más destacables.

Así mismo, y con el ánimo de mostrar sus principales características e identificar más fácilmente su ubicación, se añade una gráfica del perfil altimétrico de todo el recorrido, con indicación de los distintos puntos kilométricos y su altitud sobre el nivel del mar, tabla con distancia kilométrica entre estaciones, diferencia de cota entre las mismas y expresión de la pendiente existente indicada en %, y modelo digital del terreno (MDT) del trayecto y entorno a fin de presentar la proyección espacial de su relieve.

El propósito de dividir el recorrido del trayecto en sectores, se encuentra enfocado en señalar la ubicación e identificación de los recursos, tanto los característicos de la arquitectura industrial del siglo XIX de la Vía Verde del Aceite como de los de diversa índole próximos a la misma, que en su conjunto componen el grueso de elementos para su desarrollo turístico. Tal como se ha apuntado, se muestra un extenso legado de patrimonio industrial que se manifiesta en diversas infraestructuras ferroviarias construidas a finales del siglo XIX (viaductos, pontones, taludes, túneles, viviendas ferroviarias, aguadas…), que caracterizan a estos antiguos ferrocarriles y los distingue singularmente.

Para referenciar los recursos patrimoniales y lugares de interés turístico, se ha elaborado una base de datos de estos mediante el programa de información geográfica “QGIS”, generándose una serie de puntos distribuidos a lo largo del espacio objeto de este estudio, diferenciados según el patrimonio al que pertenecen y conteniendo información sobre su nombre, tipo de recurso, localidad o término municipal al que pertenece e imagen del mismo, trasladándolos a la web por medio de la herramienta “QGIS2WEB” y haciéndolos interactivos para los usuarios de internet.

Por otra parte, y al objeto de contrastar la evolución del paisaje y su entorno, se añaden imágenes de lugares cuando la explotación comercial de este ferrocarril se encontraba en servicio, comparadas en su misma ubicación actual.

3.2.- PERFIL ALTIMÉTRICO DE LA VÍA VERDE DEL ACEITE.

Atendiendo las características constructivas de los trazados ferroviarios, es conveniente significar el grado de accesibilidad y facilidad para el tránsito de personas que han legado para las Vías Verdes, ya que las plataformas ferroviarias se construían y se siguen construyendo salvando la diferencia de cotas del terreno mediante pendientes suaves, al objeto de que el gran tonelaje que han de arrastrar los convoyes pueda ser remolcado por la tracción de las máquinas y los trenes autopropulsados, siendo la pendiente en todo el trayecto no superior al 1,5%, considerándose bajo su grado para transitarlo. Esta circunstancia resulta de gran importancia y trascendencia, ya que la práctica ausencia de dificultad para recorrerlo invita al uso de la Vía Verde y, en general, a sus recursos turísticos, si bien para el acceso a algunos de los existentes en las proximidades de la misma es aconsejable el uso de medios motorizados.

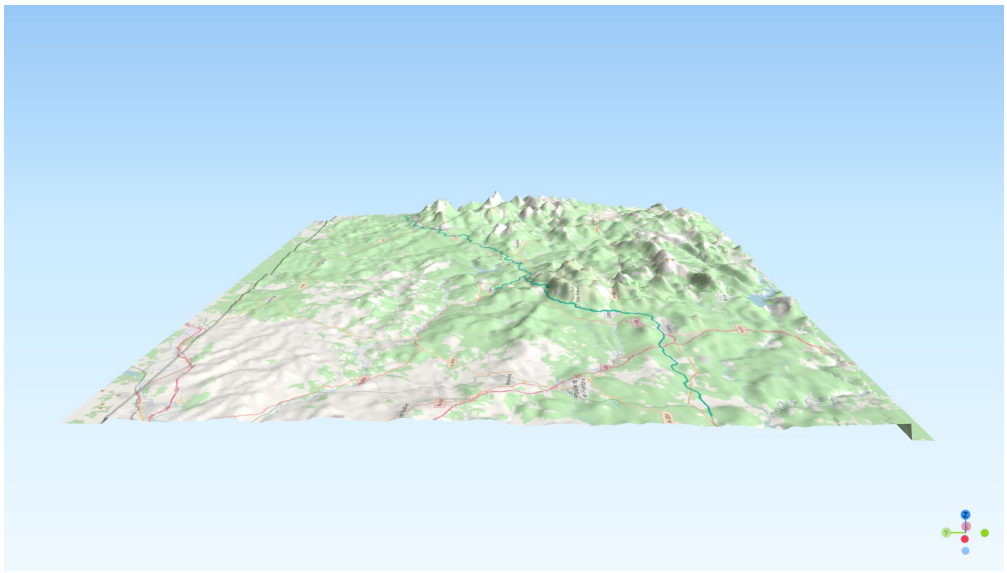
A continuación se inserta gráfico del perfil altimétrico de la Vía Verde del Aceite, indicándose distintos puntos kilométricos del recorrido y su altitud en metros sobre el nivel del mar (m s.n.m), con el fin de obtener una visualización de los desniveles existentes en el trayecto, y un modelo digital del terreno (MDT) en el que se aprecia el relieve de la misma y su entorno a lo largo de su recorrido.

Gráfica 2.- Perfil altimétrico de la Vía Verde del Aceite.



Fuente: Elaboración propia a partir del software QGIS.

7.- Modelo digital del terreno (MDT) del recorrido de la Vía Verde del Aceite y su entorno.



Fuente: Elaboración propia a partir de MDT y del software QGIS.

3.3.- DISTANCIAS KILOMÉTRICAS, COTAS Y % DE PENDIENTE.

Observando el perfil altimétrico señalado anteriormente de la Vía Verde del Aceite, y con el fin de comprobar la ausencia de dificultad para transitarla, a continuación se muestra un cuadro donde se señalan las distancias entre distintos puntos y estaciones, diferencia de cotas y expresión del % de pendiente entre los mismos.

Tabla 3.- Distancias kms., diferencia de cotas y pendiente expresada en %.

Trayecto	Distancia en kms.	Dif. de cota en mts.	Pendiente en %
Jaén-Torredelcampo	11,6	95	0,81
Torredelcampo-Torredonjimeno	4,3	16	0,37
Torredonjimeno-Martos	8,2	32	0,39
Martos-Vado Jaén	12,9	122	0,94
Vado Jaén-Alcaudete	11,4	54	0,47
Alcaudete-Viaducto del Guadajoz	7,2	88	1,22
Viaducto del Guadajoz-Laguna del Salobral	3,9	33	0,84
Laguna del Salobral-Luque	6	69	1,15
Luque-Zuheros	7	77	1,10
Zuheros-Doña Mencía	3	43	1,43
Doña Mencía-Cabra	12,5	95	0,76
Cabra-Lucena	12,5	62	0,49
Lucena-Navas del Selpillar	8,5	116	1,36
Navas del Selpillar-Campo Real	11,5	75	0,65
Luque-Baena	7,9	96	1,21

Fuente: Elaboración propia.

Al objeto de expresar el porcentaje de pendiente existente entre trayectos, se ha utilizado la siguiente formulación:

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

Tal como puede apreciarse en el cuadro, el trayecto entre Torredelcampo y Torredonjimeno (p.ej) posee una pendiente del 0,37 %, lo que significa que, de media, cada cien metros que se avanza en el plano horizontal, se asciende o desciende (según el sentido de la marcha) 0,37 metros respecto al punto de origen, con lo que podemos apreciar la suave pendiente existente en el trayecto, no siendo superior al 1,5 % en toda la Vía Verde del Aceite, tal como se indicó anteriormente.

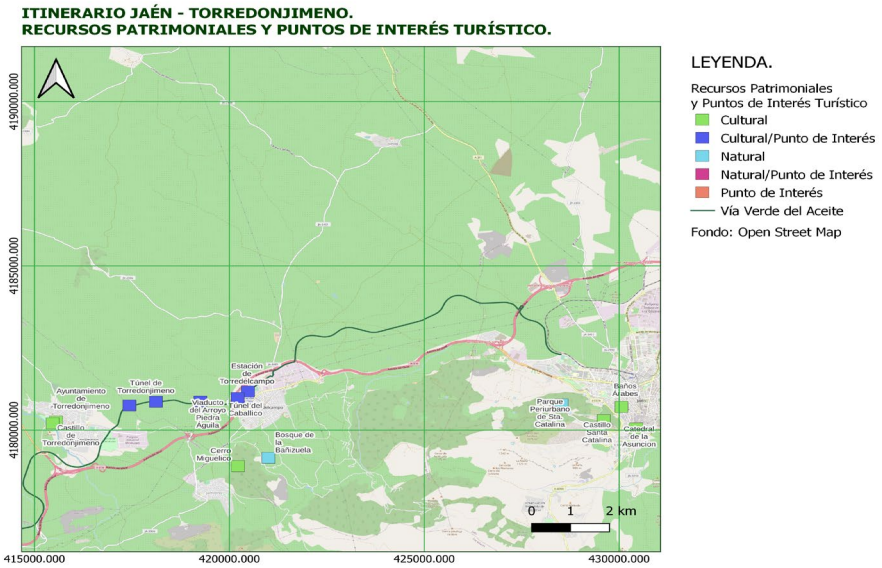
3.4.- ITINERARIOS. ANÁLISIS Y DESCRIPCIÓN.

3.4.1.- JAÉN – TORREDONJIMENO.

Distancia: 15,9 kms.

Pendiente media: 0,72%

8.- Recursos Patrimoniales y Puntos de Interés Turístico. Itinerario Jaén – Torredonjimeno.



Fuente: Elaboración propia a partir del software QGIS.

Se ha considerado iniciar el recorrido a través de la Vía Verde del Aceite tomando como punto de partida la ciudad de Jaén, por encontrarse el punto kilométrico 0 de la misma, si bien es lógico que se puede abordar desde cualquier estación o punto accesible a ella en el sentido que se estime más oportuno.

Respecto a los recursos turísticos que la ciudad de Jaén ofrece, se ha estimado conveniente destacar sólo algunos de los más representativos, ya que significar el conjunto de los recursos existentes (no sólo de Jaén capital, sino también del resto de poblaciones) supondría una extensión considerable de contenido, que quizás merecería abordarse desde otra perspectiva.

La capital giennense atesora un casco urbano caracterizado por sus vínculos en la cultura árabe, judía y cristiana, asentado así mismo sobre vestigios de pobladores de la época calcolítica, íbera y romana. Sus numerosas iglesias y conventos atestiguan el paso de las etapas históricas de la ciudad, fundamentalmente de la conquista árabe, la reconquista cristiana, así como del renacimiento y barroco. Sin embargo, podría considerarse que cobran relevancia por su magnitud y trascendencia histórica tres recursos culturales destacados: Los Baños Árabes, el Castillo de Santa Catalina y la Catedral de la Asunción (todos declarados Bien de Interés Cultural)

Los Baños Árabes tienen su origen en el siglo XI, edificados sobre los restos de otros baños romanos. Se encuentran en el sótano del Palacio de Villardompardo, y destacan por ser unos de los baños árabes mejor conservados de Europa, lo que les llevó a ser distinguidos con el premio Europa Nostra en 1984.

El Castillo de Santa Catalina (o Alcázar Nuevo) remonta sus orígenes al siglo VIII, construyéndose una alcazaba califal en el siglo IX, que a su vez se asentaba sobre vestigios de un oppidum íbero, pasando a manos cristianas en 1246 tras la conquista de la ciudad por Fernando III el Santo en 1246, y sufriendo diversas transformaciones y nuevas edificaciones a partir de este período. Desde su emplazamiento es posible contemplar una espectacular panorámica de la campiña norte, el valle del Guadalquivir, Sierra Morena, Sierra Mágina e incluso la Sierra de Cazorla, Segura y Las Villas. La panorámica sur nos brinda espectaculares vistas de la Sierra de Grajales, la Sierra Sur y de la Sierra de Jabalcuz, configurándose como un mirador privilegiado de casi toda la provincia de Jaén.

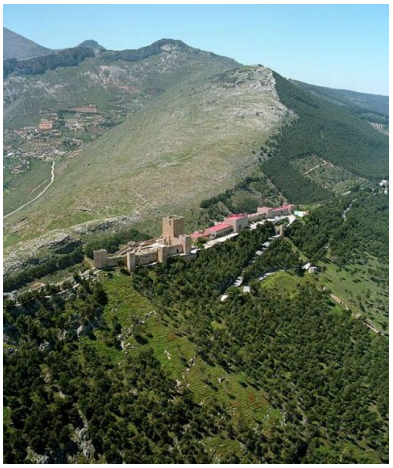
El tercero monumento a destacar en la ciudad de Jaén es la Catedral de la Asunción, obra del arquitecto Andrés de Vandelvira, joya del renacimiento español y modelo para otras catedrales iberoamericanas de México, Chile, Perú y Cuba. Sus orígenes se remontan al siglo XVI, mandada edificar sobre restos de otra de estilo gótico, que a su vez se asentaban sobre una mezquita mayor.

9.- Catedral de la Asunción de Jaén.



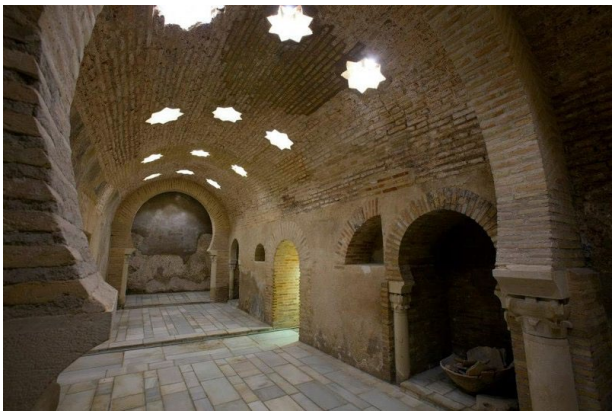
Fuente: Fotografía del autor.

10.- Castillo de Santa Catalina.



Fuente: https://www.andalucia.org/es/jaen-turismo-cultural-castillo-de-santa-catalina

11.- Baños Árabes de Jaén.



Fuente: https://www.andalucia.org/en/jaen-cultural-tourism-centro-cultural-banos-arabes-palacio-de-villardompardo

En relación a los recursos naturales de la capital giennense, cabe destacar el Parque Periurbano de Santa Catalina, situado [28]*"en el monte "Santa Catalina, El Neveral, La Imora y el Almendral", cuya titularidad es del Excmo.*

[28] Disponible online: https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/landing-page/-/asset_publisher/4V1kD5gLiJkq/content/parque-periurbano-santa-catalina/20151 (Consultado 01-10-2022)

Ayuntamiento de Jaén, si bien este monte se encuentra consorciado con la Consejería.

La geología predominante son las calizas del secundario que originan suelos de características generalmente pobres y ocupados por repoblaciones de Pinus halepensis *(Pino carrasco), realizadas durante los años 50.*

Se trata de un espacio natural que tradicionalmente presta un servicio público para actividades de ocio, sobre todo al municipio de Jaén"

Al iniciar nuestro recorrido desde el inicio de la Vía Verde del Aceite en Jaén, se puede observar la magnitud de la extensión de olivar que envuelve al trayecto. En los primeros kilómetros, en el margen izquierdo sentido de la marcha, bordeamos la Sierra de Jabalcuz y de La Grana, apreciándose la vegetación de pinar que se asienta sobre sus laderas y que contrasta con el manto verde de olivar del margen derecho que se extiende hacia el valle del Guadalquivir. Al llegar al km. 2'7, apreciaremos uno de los elementos constructivos característicos del patrimonio industrial del siglo XIX y que se observará a lo largo de todo el trayecto debido a las características geológicas del terreno por el que discurría este ferrocarril. Se trata de los taludes, cuyo fin era contener los frecuentes deslizamientos de terreno que se producían hacia la plataforma ferroviaria mediante la construcción de muros con cierta inclinación sobre el plano vertical. Así lo señalan NIETO, L.M., SÁNCHEZ, M., OLID, J., FERNÁNDEZ, T., LÓPEZ, M.D. y CASTILLO, J.C. (2010). significando que *"los deslizamientos son comunes, pudiendo observarse tanto en vista panorámica como afectando puntualmente a la Vía Verde. De hecho, durante la construcción del ferrocarril (finales del siglo XIX, 1873-1893, LÓPEZ-TEBA, (2002), los deslizamientos produjeron numerosas modificaciones del trazado inicial y conllevaron la utilización de gran cantidad de construcciones correctivas…".* En esta ocasión, el talud se ubica a ambos lados de la Vía y está formado por bloques regulares de sillería caliza, tal como se puede observar seguidamente.

12.- Automotor Jaén-Puente Genil. (c. 1961).



Fuente: https://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=4407&start=100 (Consultado 01-10-2022)

13.- Vía Verde del Aceite. Jaén.



Fuente: Fotografía del autor.

14.- Taludes en el Km. 2,7 de la Vía Verde del Aceite.



Fuente: Fotografía del autor.

15.- Sierras de Jabalcuz y de La Grana.



Fuente: Fotografía del autor.

Al llegar a la antigua estación de Torredelcampo, merece la pena desplazarnos a visitar el Bosque de la Bañizuela, declarado Monumento Natural

(BOJA núm. 49, de 12 de marzo de 2010), donde podremos encontrar especies como la madreselva, la coscoja o el quejigo, destacando el Arrayán de la Bañizuela, catalogado como árbol singular dentro del Inventario de Árboles y Arboledas de Andalucía. De igual modo, en las inmediaciones del pueblo, a la falda de la Sierra de la Grana, se encuentra el Cerro Miguelico, donde se conservan restos de una muralla ciclópea que en su interior alberga restos de la época visigoda e islámica. Posee la declaración de Bien de Interés Cultural.

Pasados unos metros de la estación de Torredelcampo ubicada en el Km. 11,1, nos introducimos en otro icono de la arquitectura industrial del trayecto, el túnel del Caballico, construido en curva y con una longitud de 333 mts. Cabe resaltar la construcción en su interior de unos huecos con estructura similar a nichos, denominados troneras, cuya función era cobijar a los obreros que pudieran verse sorprendidos por la circulación de un tren mientras realizaban trabajos de mantenimiento o reparaciones en su interior.

16.- Boca oeste del túnel del Caballico.



Fuente: Fotografía del autor.

17.- Tronera en el interior del túnel.



Fuente: Fotografía del autor.

A unos 700 mts. de la salida del túnel en el sentido de la marcha, nos encontraremos con, probablemente, el elemento más destacable de la arquitectura ferroviaria presente en la Vía Verde del Aceite: El viaducto metálico.

Se trata del viaducto sobre la arroyada de la “Piedra del Águila”, construido en tres luces, con estructura reticular metálica ensamblada con remaches, apoyado sobre tres pilastras y pilares de roca caliza y de 104,50 mts. de longitud. Al igual

que el resto de viaductos y pequeños pontones existentes a lo largo del recorrido, fue construido por los reputados constructores franceses de estructuras metálicas “Daydé et Pille” (posteriormente integrados en “Eiffel Constructions Métalliques”), quienes realizaron numerosas obras estructurales entre las que destacan el puente canal de Briaire (1895) o la cúpula y nave transversal del Grand Palais (1900) en Francia, así como diversas obras en las colonias del ultramar francés y los viaductos metálicos del ferrocarril de Linares a Puente Genil.

A 1.14 kms. de este viaducto, atravesaremos el viaducto “Bajo”, de similares calidades constructivas del anterior, con dos luces, una pilastra y de 82,80 mts. de longitud.

18.- Viaducto sobre la Arroyada de la “Piedra del Águila”



Fuente: Fotografía del autor.

19.- Viaducto “Bajo”



Fuente: Fotografía del autor.

Tras dejar atrás el viaducto, el margen derecho en sentido de la marcha, nos permite apreciar el dominio del olivar sobre un sinfín de suaves crestas que descienden hasta el valle del Guadalquivir, divisándose en el horizonte la silueta de Sierra Morena.

20.- Vista panorámica de olivar y Sierra Morena en el horizonte.



Fuente: Fotografía del autor.

21.- Variedad de arboleda, arbustos y herbáceas sobre la VVA.



Fuente: Fotografía del autor.

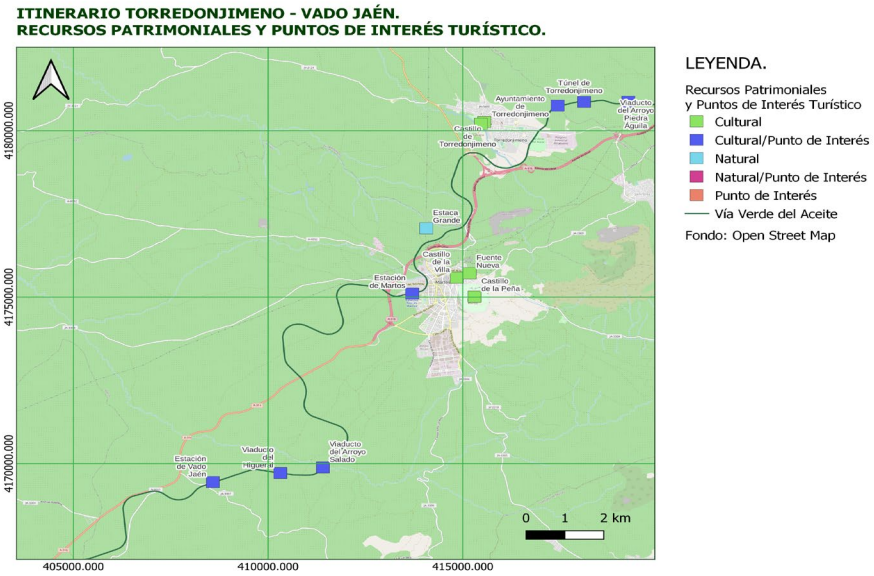
Tras recorrer 1.15 kms encontraremos el túnel de Torredonjimeno, de 165 mts. de longitud y construido en curva. Una vez lo atravesamos, a 500 mts. llegaremos a la ubicación de la antigua estación de Torredonjimeno (actualmente inexistente), final de esta primera etapa.

Cabe resaltar la variada vegetación silvestre presente a ambos lados del trayecto, así como en terraplenes y cunetas, donde se asientan pequeñas arboledas de almendros, encinas, higueras o manzanos silvestres, así como matas de arbustos como el tomillo, majuelo, romero, rosal silvestre o plantas herbáceas características como la amapola, jaramago, hinojo o acanto, entre otras, que aportan sus característicos olores para disfrutar de una gratificante experiencia sensorial mientras caminamos a lo largo de la Vía Verde.

3.4.2.- TORREDONJIMENO – VADO JAÉN.

Distancia: 21,1 kms.
Pendiente media: 0,42%

22.- Recursos Patrimoniales y Puntos de Interés Turístico. Itinerario Torredonjimeno-Vado Jaén.



Fuente: Elaboración propia a partir del software QGIS.

Antes de iniciar este recorrido, es recomendable pasear por el centro histórico de Torredonjimeno, catalogado como Bien de Interés Cultural, con diversas edificaciones religiosas, destacando su Ayuntamiento, mezcla de estilo gótico, mudéjar, renacentista y barroco y el Castillo de la Orden Calatrava, en cuyo interior se custodia un importante tesoro visigodo. Ambos edificios se encuentran declarados Bien de Interés Cultural.

Una vez se inicia la marcha y nos aproximamos a la localidad de Martos, destaca en el horizonte su majestuosa Peña (1.003 m s.n.m), en cuya cima reposan las ruinas de un Castillo de la Orden Calatrava edificado en el siglo XIII sobre los restos de una fortaleza árabe, que a su vez se erigió sobre una primitiva fortaleza íbero-romana. Junto al Castillo de la Villa o “Fortaleza Baja”, fueron declarados monumentos históricos en 1985 y ambos constituían una de las defensas más importantes de la Orden Calatrava frente al Reino Nazarí de Granada mediante un lienzo de muralla y varias torres vigía.

Destaca así mismo en la ciudad la Fuente Nueva, fuente monumental del siglo XVI de estilo renacentista-manierista, así como variadas edificaciones religiosas.

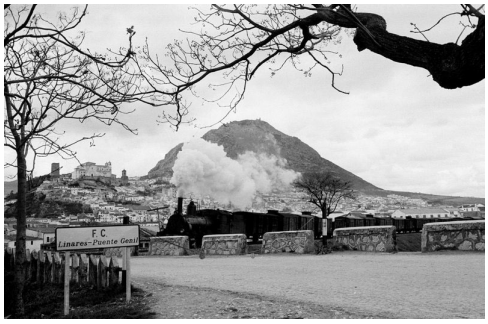
Ambas fortalezas, junto a la fuente, poseen la declaración de Bien de Interés Cultural.

23.- Castillo de la Peña de Martos.



Fuente: https://arqarqt.revistas.csic.es/index.php/arqarqt/article/view/252/442 (Consultado 02-10-2022)

24.- Tren saliendo de Martos. P.N. Ctra. de Santiago.



Fuente: https://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=4407&start=120 (Consultado 02-10-2022)

25.- Antiguo P.N. Ctra. de Santiago con Vía Verde. Martos.



Fuente: Fotografía del autor.

Dentro de los recursos naturales, sobresale la “Estaca Grande”, un olivo de unos 300 años de antigüedad próximo a la Vía Verde del Aceite, catalogado como árbol singular y protegido dentro del Inventario de Árboles y Arboledas de Andalucía, a través de la Ley 8/2003 de la Flora y Fauna Silvestres de la Junta

de Andalucía (BOJA 218/2003 de 12 de Noviembre y BOE nº 288 de 2 de Diciembre de 2003).

Una vez abandonamos la antigua estación de Martos, el trayecto presenta una sucesión de curvas de amplio radio inmersas en la espesura del olivar, para enfilar un descenso que nos lleva a dos viaductos separados entre si por 1,18 kms. El primero es el viaducto del Arroyo Salado (2º viaducto de mayor longitud del trayecto), con una longitud de 208,7 mts, apoyado sobre dos robustos pilares de sillería caliza y con una profundidad máxima de 50 mts. A continuación llegaremos al viaducto del Higueral, en cuyo extremo podremos disfrutar de una espectacular panorámica de la Peña de Martos, Sierra de la Grana y Sierra de Jabalcuz alzándose sobre el tupido manto verde de olivos que cubren las suaves lomas de la campiña marteña.

26.- Viaducto del Salado.



Fuente: Fotografía del autor.

27.- Viaducto del Higueral.



Fuente: Fotografía del autor.

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



Fuente: Fotografía del autor.

29. Sierra de la Pandera desde el viaducto del Higueral.



Fuente: Fotografía del autor.

A partir de este punto del trayecto, el margen izquierdo en sentido de la marcha nos muestra ya la presencia de la Sierra de la Caracolera y comienza a asomar la de Ahíllos, próximas a las estaciones de Vado-Jaén y Alcaudete, respectivamente.

Dentro de la variada vegetación que podemos apreciar, el paisaje aún está dominado en el margen derecho del sentido de la marcha, por la infinita extensión de olivar, si bien las sierras referidas anteriormente muestran sus laderas manchadas de pinares. Así mismo, la característica vegetación mediterránea se manifiesta representada por encinas, majuelos, zarzas, higueras, así como matas de romero, tomillo y pinceladas dispersas de jaramagos, alternándose continuamente en los márgenes, terraplenes y cunetas de la plataforma del antiguo ferrocarril. En este último tramo de trayecto hasta llegar a la antigua estación de Vado-Jaén, el olivar se mezcla con la vegetación boscosa y matorral en las laderas de la Sierra de la Caracolera, dibujando un variado espectro de colores, según indica AYCART, C. (2018) "*Esta diversidad vegetal permite apreciar en el paisaje la estacionalidad climática, conformando estampas diferentes y dinámicas según la época del año. En otoño algunos lugares dispersos de estos cerros y de los márgenes de la Vía se tiñen de colores ocres y rojizos y se tapizan de flores multicolores en primavera".*

Pasado el viaducto del Higueral, se han de recorrer 1,8 kms. hasta llegar a la estación de Vado Jaén, final del itinerario propuesto. Dicha estación se encuentra ubicada en plena campiña, sin paso por núcleo urbano de ninguna población. La misma se construyó para realizar cruces de trenes entre las estaciones colaterales de Martos y Alcaudete, y no ocasionar retrasos a las circulaciones debido a la gran distancia existente entre ambas. Su ubicación geográfica, al igual que la de los municipios de Torredelcampo, Martos y Alcaudete se encuentra dentro de la certificación "Destino Starlight" así como "Reserva Starlight" en la Sierra Sur de Jaén, dotando a este espacio de las condiciones ideales para la creciente actividad del turismo astronómico. [29]"*La Reserva Starlight de la Sierra Sur de Jaén conserva un patrimonio natural fuera de lo común, y su gran tesoro es su magnífico cielo nocturno".* Ambas certificaciones *Starlight* se encuentran avaladas por la UNESCO, la OMT y la Unión Astronómica Internacional.

A escasos metros de la estación, la carretera JA-307 nos permite dirigirnos al Castillo del Víboras (declarado Bien de Interés Cultural), edificación de origen árabe del siglo IX, encomendada a la Orden militar de Calatrava tras su conquista, y ubicada sobre una cima rocosa desde la que se puede divisar una profunda panorámica que nos permite apreciar toda la envergadura del embalse del Víboras, la Sierra de la Pandera, Cerro del Hoyo y Cerro de la Horca dentro de la Sierra Sur de Jaén.

[29] Disponible online: https://www.andalucia.org/es/astroturismo/reservas-y-destinos-starlight/reserva-starlight-sierra-sur-de-jaen (Consultado 02-10-2022)

30.- Castillo de Víboras.



Fuente: Fotografía del autor.

31.- Panorámica del embalse del Víboras y Sierra Sur



Fuente: Fotografía del autor.

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

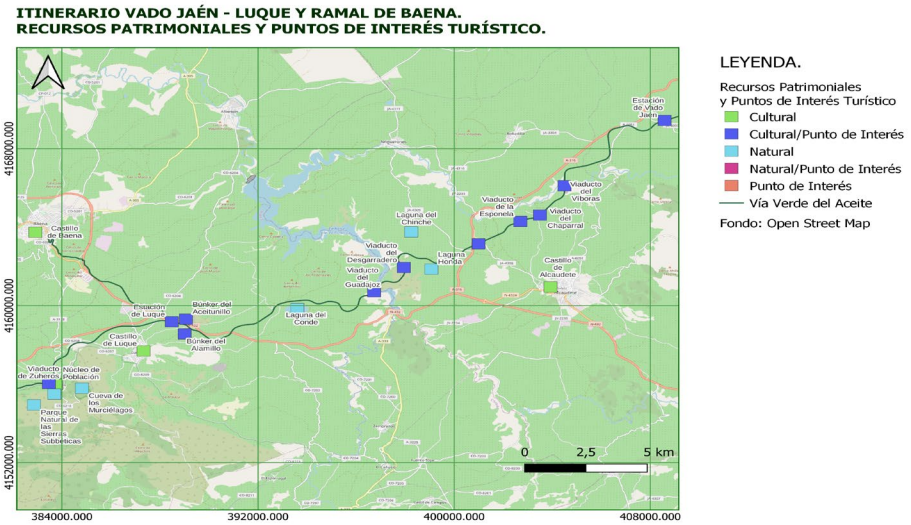
Distancia: Vado Jaén – Luque: 28,5 kms.

Pendiente media: 1,40%

Distancia: Luque – Baena: 7,9 kms.

Pendiente media: 0,82%

32.- Recursos Patrimoniales y Puntos de Interés Turístico. Itinerario Vado Jaén – Luque y Ramal de Baena.



Fuente: Elaboración propia a partir del software QGIS.

El siguiente itinerario se caracteriza por una variada riqueza paisajística y patrimonial, bordeándose la Sierra de la Caracolera, Ahillos y Orbes en su margen izquierdo sentido de la marcha, la Sierra de la Lastra y la Llorosa en el margen derecho, destacando la profundidad visual que nos ofrece el paisaje una vez que se sobrepasa la Reserva Natural de la Laguna Honda y del Salobral, hasta llegar a la falda del Parque Natural de las Subbéticas en la antigua estación de Luque.

33.- La Peña de Martos desde la VVA en Vado Jaén.



Fuente: Fotografía del autor.

34.- Sierra de la Caracolera y Ahillos.



Fuente: Fotografía del autor.

A partir de este punto, se inicia un descenso sobre largos tramos en línea recta que nos llevarán al viaducto del Víboras, el de mayor envergadura de toda la Vía Verde del Aceite, con 222,35 mts. de longitud, una altura máxima de 70 metros sobre el cauce del río y apoyado en tres pilastras de excelente sillería caliza. El mismo viaducto es un excelente mirador que nos permite divisar con extraordinaria profundidad y con un radio de 360º, tanto el paisaje del recorrido ya realizado como del trayecto aún por recorrer próximo a la Subbética cordobesa. Desde el viaducto podemos así mismo observar a escasos metros de distancia sobre el cauce del río Víboras, un pequeño puente medieval precedido por unos metros de una antigua calzada romana próxima a este.

35.- Panorámica desde el viaducto del Víboras.



Fuente: Fotografía del autor.

36.- Viaducto sobre el Río Víboras.



Fuente: Fotografía del autor.

De otra parte, así mismo, cabe destacar las características geológicas que son apreciables particularmente desde los viaductos, tal como señalan Nieto et al., (2010), significando que en esta zona "*hay numerosos viaductos que facilitan las vistas panorámicas de los relieves situados al norte, pertenecientes a la Cuenca del Guadalquivir, y al sur, donde es posible observar las montañas subbéticas…En los barrancos se ven estructuras geológicas como pliegues, fallas y secuencias estratigráficas".*

A 1.9 kms. de distancia de este viaducto, se encuentra el del Chaparral, que salva al arroyo del que toma el nombre, con una profundidad de 20 mts. sobre el cauce del arroyo y con una longitud de 70 mts. Este viaducto presenta la peculiaridad de ser más ancho que el resto (5 mts. aprox.) por tener que insertar un radio de curva algo más amplio para dar paso al tendido ferroviario cuando se construyó. A continuación, recorridos 120 mts. del mismo, encontramos de nuevo otro ejemplo de la arquitectura industrial del pasado siglo XIX. Se trata de una pequeña vivienda que daba morada al operario de la vía. La fotografía que se adjunta puede dar una idea de sus reducidas dimensiones, edificada en dos plantas de unos 24 mts ² cada una y con un pequeño huerto. Avanzando 900 mts. se encuentra el viaducto de la Esponela, que salva el arroyo del que toma su nombre, y otro excelente mirador sobre la campiña olivarera que se extiende infinita sobre el horizonte. Al igual que el anterior viaducto, tiene 70 mts. de envergadura y características constructivas similares.

37.- Antigua vivienda de obrero ferroviario.



Fuente: Fotografía del autor.

38.- Viaducto del Chaparral.



Fuente: Fotografía del autor.

39.- Viaducto de la Esponela.



Fuente: Fotografía del autor.

40.- Panorámica desde el viaducto de la Esponela.



Fuente: Fotografía del autor.

En relación a la vegetación que envuelve a esta parte del trayecto, podemos apreciar la continuidad de las especies arbóreas, matorral y plantas señaladas en la etapa anterior (zarzas, majuelos, higueras, encinas, romero, tomillo, jaramagos…). No obstante, comienzan a apreciarse densos paños de pinares abrigando la ladera de la Sierra Caracolera.

Una vez dejamos atrás este viaducto, sólo restan 2.1 kms. para llegar a la antigua estación de Alcaudete, en cuyo recinto existen aún elementos característicos de las explotaciones ferroviarias del siglo XIX y de buena parte del siglo XX. Nuevamente, antes de llegar a la misma observamos una vivienda

(en aceptable grado de conservación) que albergaba al guardabarrera que protegía el paso a nivel del ferrocarril con la carretera. Seguidamente, a la izquierda, se observan dos enormes depósitos de agua sobreelevados denominados “cubatos”, cuyo fin era almacenar agua para las calderas de las máquinas a vapor de los trenes que circulaban en esta línea férrea, vertiéndose sobre estos mediante dos “aguadas” ubicadas a ambos lados de la estación. Así mismo, junto al edificio de viajeros, podemos apreciar el muelle de mercancías, con una báscula para el pesaje de vagones ubicada al final del mismo.

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



Fuente: Fotografía del autor.

42.- Depósitos de agua (cubatos) en la estación de Alcaudete.



Fuente: Fotografía del autor.

43.- Estación de Alcaudete y aguada.



Fuente: Fotografía del autor.

44- Muelle de mercancías y báscula. Estación de Alcaudete.



Fuente: Fotografía del autor.

La localidad de Alcaudete se encuentra a 5 kms de la Vía Verde del Aceite. Situada a los pies de la Sierra de Ahillos dentro de la comarca de la Sierra Sur de Jaén, con un importante legado histórico que se manifiesta en su casco urbano de origen medieval, destacando sus edificaciones de carácter religioso y, sobre todo, su castillo, declarado Bien de Interés Cultural, de origen Almohade y reestructurado tras la reconquista bajo la Orden de Calatrava.

45.- Castillo de Alcaudete.



Fuente: https://www.andalucia.org/es/alcaudete-turismo-cultural-castillo-de-alcaudete (Consultado 04-10-2022)

El siguiente tramo que abordamos, una vez dejamos atrás la estación, se caracteriza por brindarnos unas excelentes vistas panorámicas sobre la Subbética cordobesa y los relieves montañosos de las Sierras de Albayate, Horconera y de Cabra, formando estas dos últimas parte integrante del Parque Natural de las Sierras Subbéticas. A partir de esta parte del recorrido, el olivar pierde su protagonismo para encontrarnos rodeados de vegetación de matorral, que siembra las cunetas de la Vía Verde y los costados de las suaves lomas y barrancos que caen hacia el embalse de Vadomojón. Así mismo, particularmente la luz solar que se proyecta sobre el horizonte durante la mañana, nos brinda imágenes con contrastes acentuados sobre las sierras que se perfilan en el horizonte, haciendo que destaquen sobre el fondo azul del cielo matutino.

Tras cruzar la pasarela de la Vía Verde sobre la carretera A-316, seguidamente podremos desplazarnos hacia la laguna del Chinche una vez se cruza el recorrido con la carretera JA-4309 y avanzar dirección a la pedanía Los Noguerones. Transcurridos unos 600 mts, se ha de continuar 1.7 kms. hasta llegar a la laguna. [30]*"Esta laguna se encuentra en el límite de las zonas externas de las cordilleras Béticas con la depresión del río Guadalquivir, dentro del término jiennense de Alcaudete. Se declaró como Reserva Natural en 1989 y tiene una superficie total de 129,90 ha, repartidas entre la zona de Reserva, 5,41 ha, y la Zona Periférica de Protección, 124,49 ha".*

[31]*"Es un espacio de relativa importancia para la invernada de algunas aves y un lugar de paso en las rutas migratorias de otras. Se pueden encontrar especies como el porrón común, pato cuchara, ánade real, o pato colorado, entre otras. Por tanto, la mejor época para visitar la laguna es en invierno".*

A 1,5 kms. de la intersección de la Vía Verde con la carretera JA-4305 encontraremos la Laguna Honda, también conocida como Laguna Grande, un excelente lugar para los entusiastas de la contemplación de avifauna, donde aves como la malvasía, focha común, flamenco, cabeciblanca o la grulla la frecuentan, encontrándose distanciada unos 130 mts. de la Vía Verde y con una superficie de 11 Ha. Según nos señala AYCART, C. (2018), "*Esta laguna, declarada Reserva Natural, Humedal Andaluz, LIC y Sitio Ramsar, es una de las pocas que hay en la provincia de Jaén, de forma semicircular, enmarcada por vegetación de tarajes y juncos, tiene aguas con alto nivel de salinidad, poco profundas y de carácter estacional, ya que se seca en verano".*

[30] Disponible online: https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/web/guest/areas-tematicas/espacios-protegidos/legislacion-autonomica-nacional/reservas-naturales/reserva-natural-laguna-del-chinche (Consultado 04-10-2022)

[31] Disponible online: https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/web/ventanadelvisitante/detalle-buscador-mapa/-/asset_publisher/Jlbxh2qB3NwR/content/laguna-del-chinche-5/255035 (Consultado 09-10-2022)

[32]"Además de ser Reserva Natural, sobre el área protegida de la Laguna Honda también recaen otras figuras de protección como son Humedal de Andalucía, y además ha sido incluido como Sitio Ramsar, por su relevantes valores naturales".

46.- Laguna Honda.



Fuente: Fotografía del autor.

47.- Flamencos sobre la laguna.



Fuente: Fotografía del autor.

48.- De izquierda a derecha: Vista de la Sierra de Albayate, Horconera y Cabra desde el Km. 52,9 de la Vía Verde del Aceite.



Fuente: Fotografía del autor.

[32] Disponible online: https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/web/guest/areas-tematicas/espacios-protegidos/legislacion-autonomica-nacional/reservas-naturales/reserva-natural-laguna-del-chinche (Consultado 10-10-2022)

A 2 kms. de distancia de este punto se encuentra el viaducto del Desgarradero, que salva el arroyo y barranco del mismo nombre, y a otros 2 kms. de este, llegaremos al límite geográfico natural que limita a las provincias giennense y cordobesa, el río Guadajoz, salvado por el viaducto del mismo nombre, con una longitud de 207 mts y una altura de 50 mts. aproximadamente sobre el cauce del río. A diferencia del resto de viaductos de la Vía Verde del Aceite, este se asienta sobre pilares de sillería caliza introducidos sobre el lecho del río, los cuales dan soporte a dos estructuras metálicas de celosía que sostienen el tendido que conecta ambos márgenes del río. Esta construcción es un elemento destacado dentro del paisaje que la rodea, y así mismo, un excelente mirador sobre el amplio y profundo cauce del río Guadajoz, la Sierra de Ahillos y de Orbe próximas a Alcaudete, así como sobre la cola del embalse de Vadomojón.

49.- Viaducto sobre el río Guadajoz.



Fuente: Fotografía del autor.

50.- Cauce del río Guadajoz desde el viaducto.



Fuente: Fotografía del autor.

Una vez que llegamos al extremo del viaducto, nos encontramos ya en el trayecto cordobés de la Vía Verde del Aceite. Nada más pisar la provincia cordobesa nos encontramos nuevamente con una vivienda en muy mal estado que daba servicio al operario de vía del antiguo FF.CC. de Linares a Puente Genil, una muestra lamentable del estado de conservación de gran parte de este patrimonio a lo largo del trayecto.

A partir de este punto, un suave descenso de 4.7 kms. nos lleva hasta la Laguna del Conde o del Salobral, catalogada Reserva Natural y Zona Especial para la Protección de Aves (ZEPA), con una extensión de 73 Ha. Desde el mirador habilitado en el margen izquierdo de la Vía Verde, se puede apreciar el profundo campo de visión del entorno, donde ya se vislumbra la presencia de la Subbética. Al igual que en el resto de lagunas existentes en esta zona, sus aguas son salobres y dependientes de la pluviometría, pudiendo encontrarse incluso seca en verano.

[33]*"Debido a la suave inclinación del terreno y la poca profundidad del humedal, acoge numerosas aves limícolas que utilizan la laguna como zona de paso y de reproducción. Las especies de aves más significativas son la cigüeñuela común, el avefría europea, el alcaraván común y el aguilucho cenizo, entre otras numerosas especies"*

A 6 kms. de distancia de la Laguna Honda concluye el itinerario propuesto en la antigua estación de Luque, donde podremos apreciar diversas instalaciones ferroviarias de características similares a las existentes en la anterior estación de Alcaudete.

A 600 mts. antes de llegar a la estación luqueña, cabe señalar la existencia de dos elementos de la arquitectura militar de la Guerra Civil española. Se trata de los búnkeres del Aceitunillo y del Alamillo, ubicados a ambos márgenes de la Vía Verde del Aceite y distanciados unos 800 mts. el uno del otro en línea recta. Fueron construidos para controlar el paso del FF.CC. Linares – Puente Genil y la carretera Córdoba - Granada

[33] Disponible online: https://www.andalucia.org/es/luque-espacios-naturales-laguna-del-conde-o-salobral
(Consultado 13-10-2022)

51.- Laguna del Conde y Subbética Cordobesa.



Fuente: Fotografía del autor.

52.- Nido de ametralladores del búnker del Aceitunillo.



Fuente: Fotografía del autor.

Desde la estación de Luque, parte un ramal que permite a la Vía Verde del Aceite acceder a la localidad de Baena, situada a 7'9 kms. de esta. A mitad del recorrido, aproximadamente, un excelente mirador nos permite apreciar una espléndida panorámica de la silueta de la Subbética cordobesa así como de la localidad de Zuheros y su castillo nazarí. Al final de este ramal, la explanada que albergaba la estación de Baena, nos brinda una magnífica estampa de esta localidad, caracterizada por el conjunto de casas encaladas enraizadas en la tradición árabe. Así mismo destaca su casco histórico con sus edificaciones religiosas y la antigua fortaleza – castillo del siglo IX, declarado Bien de Interés Cultural en BOE nº 155 de 29/06/1985.

53.- Panorámica de Baena.



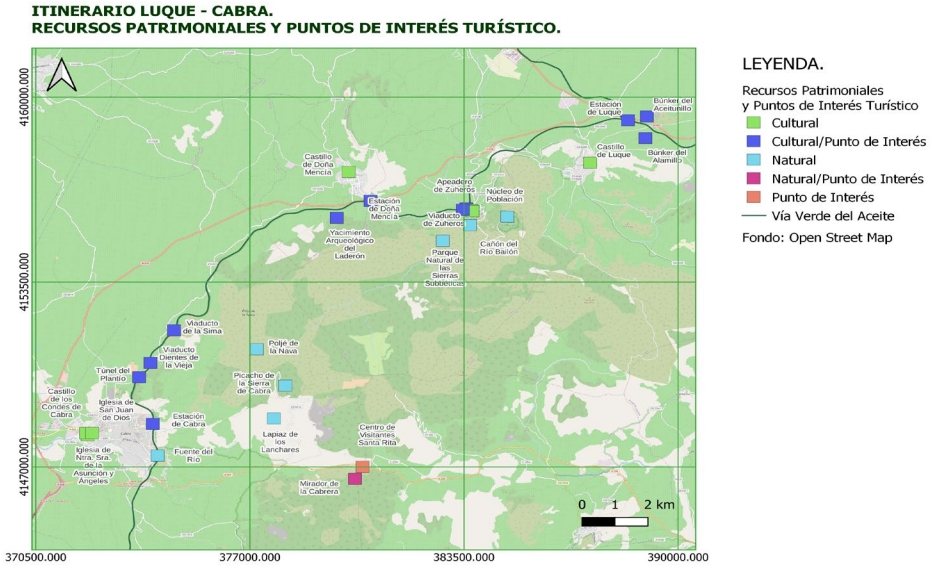
Fuente: https://www.andalucia.org/en/baena (Consultado 13-10-2022)

3.4.4.- LUQUE – CABRA.

Distancia: 22,5 kms.

Pendiente media: 0,11%

54.- Recursos Patrimoniales y Puntos de Interés Turístico. Itinerario Luque – Cabra.



Fuente: Elaboración propia a partir del software QGIS.

La población de Luque sobresale por encontrarse situada a la falda del macizo rocoso de la Subbética, resaltando el blanco de sus edificaciones sobre el fondo del mismo. Como en gran parte de las poblaciones que atraviesa la Vía Verde del Aceite y que fueron frontera con el Reino Nazarí de Granada, el castillo de Luque es el elemento más destacado de su núcleo urbano. Se encuentra catalogado como Bien de Interés Cultural, edificado en el siglo IX, reconstruido en el s. XIII bajo el dominio Nazarí y conquistado por Fernando III el Santo en 1246. Se asienta sobre una mole rocosa que le permite divisar con enorme profundidad la extensa campiña que le rodea.

55.- Castillo de Luque.



Fuente: https://www.andalucia.org/en/luque

El siguiente itinerario que se propone, se distingue por bordear el perímetro del Parque Natural de las Sierras Subbéticas, uno de los recursos naturales más sobresalientes próximos a la Vía Verde, caracterizado por su alto valor ecológico que han originado la declaración de este espacio como "*Zona de Especial Conservación para las Aves (ZEPA) en 2003, se haya incluido en la lista de Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) de la Región Mediterránea en 2006 y se haya reconocido como Geoparque de España (2006) por el Comité Europeo de la Red Europea de Geoparques (European Geoparks Networks),Geoparque Mundial de la Unesco (2015) y Zona de Especial Conservación (ZEC) de la Red Ecológica Europea Natura 2000 en 2012".* Cabe destacar la incidencia en la actividad turística que señala la Red Europea de Geoparques, en la que, entre sus cometidos, se encuentra [34]"*garantizar la conservación y difusión del Patrimonio Geológico, al tiempo que se impulsa el desarrollo local a través del turismo geológico".*

El conjunto de estas acreditaciones, ponen de relieve la importancia de los recursos naturales del Parque Natural de las Sierras Subbéticas, identificándolo al mismo como lugar de alto valor ecológico y atractivo para la actividad turística en un entorno sostenible.

[34] Disponible online: https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/web/ventanadelvisitante/detalle-buscador-mapa/-/asset_publisher/Jlbxh2qB3NwR/content/del-r-c3-ado-bail-c3-b3n/255035 (Consultado 16-10-2022)

Antes de iniciar el siguiente itinerario, observamos que nada más salir de la antigua estación de Luque, el perfil del trazado comienza a ascender suavemente, transmitiéndonos una sensación de dominio sobre la profundidad del paisaje que se perfila en el margen derecho de la falda de la Subbética en la que ya empezamos a adentrarnos. El recorrido que seguidamente se aborda nos brinda uno de los entornos paisajísticos más sobresalientes del conjunto de la Vía Verde, en el que la Sierra Subbética se eleva y domina a sus pies el trayecto del antiguo ferrocarril.

Una vez llegamos al antiguo apeadero de la localidad de Zuheros, destaca el emplazamiento de esta pequeña localidad, declarada Bien de Interés Cultural con la categoría de Conjunto Histórico, ubicada sobre un conjunto rocoso bajo la ladera del cerro de los Murciélagos y en la que sobresale su castillo Nazarí y el conjunto de casas blancas que se agrupan a su alrededor. Así mismo, a 60 mts. del antiguo apeadero ferroviario nos topamos con el viaducto de Zuheros, erigido para salvar el barranco del río Bailón. Tiene una longitud de 104 mts. y se encuentra apoyado sobre dos pilastras de sillería caliza que enlazan tres tramos rectos alineados en forma de curva. El propio viaducto es un excelente mirador desde el que podemos observar el espectacular cañón sobre el río Bailón que se alza frente al mismo, destacando como elementos significativos del entorno, tanto el viaducto por su singularidad constructiva como el cañón sobre el río por su belleza natural.

56.- Zuheros.



Fuente: https://www.andalucia.org/en/zuheros

57.- Cañón del río Bailón desde el viaducto de Zuheros.



Fuente: Fotografía del autor.

Tal como se ha señalado anteriormente, la variedad de recursos geológicos disponibles en este espacio constituyen un elemento significativo del entorno, que los caracteriza e identifica como recursos singulares y de alto valor natural.

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

Otro de los atractivos naturales más destacados se encuentra a 4.6 kms. de la localidad de Zuheros, donde se haya la Cueva de los Murciélagos, catalogada como Monumento Natural mediante Decreto 226/2001 de 2 de Octubre por el que se declaran determinados Monumentos Naturales de Andalucía (BOJA nº 135 de 22/11/2001), cuyo interior alberga un impresionante paisaje subterráneo de formaciones geológicas y representaciones gráficas de la prehistoria.

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



Fuente: https://www.facebook.com/ferrocarrilenandalucia/photos/a.621771821228891/1407863805953018/?type=3&theater&ifg=1 (Consultado 19-10-2022)

59.- Viaducto de Zuheros.



Fuente: Fotografía del autor.

[35] Disponible online: https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/web/ventanadelvisitante/detalle-buscador-mapa/-/asset_publisher/Jlbxh2qB3NwR/content/del-r-c3-ado-bail-c3-b3n/255035 (Consultado 19-10-2022)

60.- Cueva de los Murciélagos.



Fuente: https://www.andalucia.org/es/zuheros-espacios-naturales-cueva-de-los-murcielagos (Consultado 19-10-2022)

61.- Calle de Zuheros y la Sierra Subbética.



Fuente: https://www.verpueblos.com /andalucia/cordoba/ zuheros/foto/ 1378045/ (Consultado 19-10-2022)

La magnitud de la cueva y sus características nos las describen MATEOS, M.R, FERNÁNDEZ, A.H y ROJAS, R.H. (2019) del siguiente modo:

"*El acceso principal de la cueva tiene 1.000 mts. de altura, una superficie de 324,591 m² y un recorrido de unos dos kilómetros, siendo una de las cuevas más grandes de Córdoba y una de las formaciones más hermosas del parque natural de las Sierras Subbéticas. Ofrece tanto espectaculares formaciones de estalactitas y estalagmitas como la posibilidad de conocer un yacimiento Neolítico con el arte del Paleolítico Superior y pinturas rupestres animalísticas y humanas de gran interés, lo que ha propiciado su declaración como Bien de Interés Cultural, como es el caso de las representaciones de cabras, muy esquematizadas y nítidas, únicas en su estilo, y las figuras humanas pintadas durante el Neolítico (6.000-3.000 a.C) y la Edad del Cobre o Calcolítico (3.000-2.000 a.C). Atravesaremos el macizo calcáreo de la Sierra de Cabra, Acompañando al río Bailón desde su nacimiento hasta su llegada ala Depresión del Guadalquivir, al norte de Zuheros. Recorreremos paisajes de enorme belleza que el agua ha ido modelando sobre las rocas calizas durante miles de años; rocas que se formaron en el mar, hace cerca de 170 millones de años, y que hoy día constituyen las montañas".*

Tras cruzar el viaducto sobre el Río Bailón, 3 kms. de suave pendiente nos separan de la estación de Doña Mencía. A unos 150 mts. antes de llegar a la misma, encontramos otro elemento significativo de la arquitectura industrial del siglo XIX. Se trata de dos taludes a ambos lados de la explanación, construidos en sillería de piedra caliza y ensamblados a un paso superior que da servicio a la carretera CO-6203, evidenciando su robustez constructiva tras 129 años de servicio.

62.- Taludes y paso superior en Doña Mencía.



Fuente: Fotografía del autor.

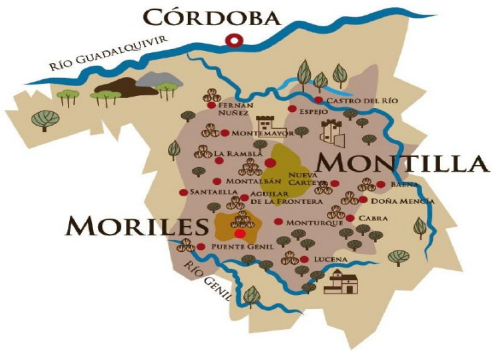
63.- Castillo de Doña Mencía.



Fuente: https://www.andalucia.org/ mencia-cultural-en/dona-tourism-castillo-de-dona-mencia (Consultado 19-10-2022)

La localidad atesora un interesante patrimonio cultural, en el que, junto a sus iglesias, destaca el Castillo de Doña Mencía del siglo XIV (declarado Bien de Interés Cultural), del cual sólo quedan restos de parte del lienzo de la muralla, del patio de armas y su enorme torre del Homenaje. Así mismo, Doña Mencía se encuentra en el área geográfica de la Denominación de Origen Protegida Montilla-Moriles, donde sus bodegas de reputada tradición vinícola se encuentran abiertas a que los visitantes descubran el proceso de elaboración, la historia de sus caldos y degusten las diferentes variedades de vinos.

64.- Distribución geográfica de la D.O.P “Montilla-Moriles”



Fuente: https://www.aprenderdevino.es/montilla-moriles-i/#&gid=1&pid=3
(Consultado 20-10-2022)

Frente a la población, se encuentra el yacimiento arqueológico del Laderón, ubicado sobre un cerro amesetado, cuyos orígenes datan de la edad del bronce, apreciándose vestigios del recinto amurallado íbero y de dos cisternas de época romana. Desde el mismo se proyecta una espectacular panorámica sobre la campiña cordobesa.

Continuando el recorrido en dirección a Cabra, se atraviesa un túnel (último del trayecto de la Vía Verde) y dos viaductos. Se trata del túnel del Plantío, situado en el Km. 80,7 de la Vía Verde, construido en curva y con una longitud de 139 mts. Se encuentra clasificado entre los denominados túneles “falsos”, ya que no fue construido horadando el terreno, sino mediante sillares para posteriormente cubrirse con tierra y evitar posibles desprendimientos del terreno adyacente.

Seguidamente, a 2.3 kms. del túnel, se encuentra el viaducto de la Sima, con calidades constructivas similares a los grandes viaductos anteriores, apoyado sobre dos grandes pilastras que conforman tres luces y con 132 mts. de longitud. El mismo es un excelente mirador sobre el que es posible contemplar otro punto destacado de la Subbética Cordobesa, el Picacho, en el margen izquierdo sentido de la marcha así como el paisaje de olivar que queda bajo la Vía Verde en el flanco derecho sentido del avance. El siguiente viaducto, el de los Dientes de la Vieja, situado a 1.4 kms. del anterior, presenta igualmente

estructura constructiva similar al resto que se han señalado, con una longitud de 25 mts. Desde el mismo podemos distinguir el contraste que perfila la línea paisajística que divide la campiña de olivar, de la arboleda, arbusto y matorral que caracteriza la ladera de la Sierra Subbética.

65.- Túnel del Plantío. Boca norte.



Fuente: Fotografía del autor.

66.- Vía Verde y Olivos en la falda de la Subbética.



Fuente: Fotografía del autor.

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



Fuente: http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=4407&Stara=280 (Consultado 21-10-2022)

68.- Viaducto de la Sima.



Fuente: Fotografía del autor.

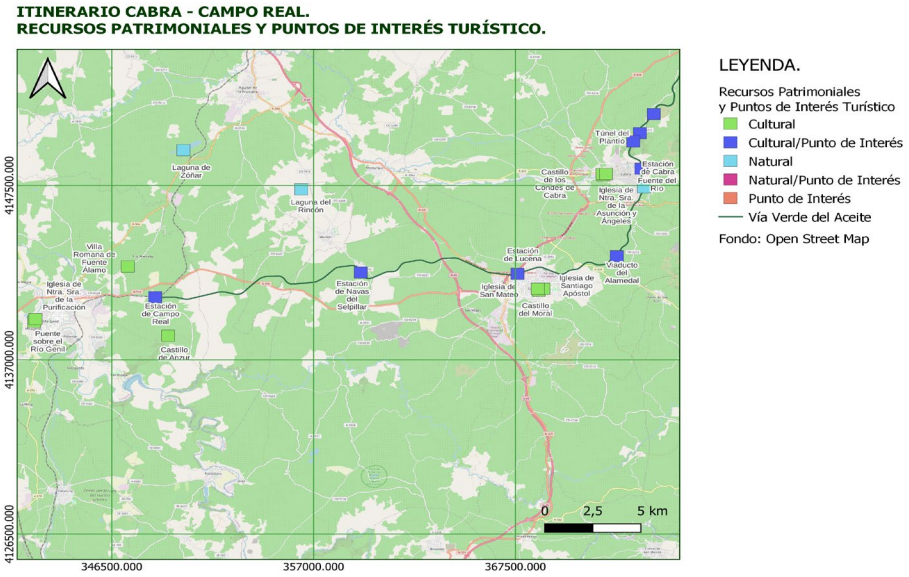
Desde la salida de la boca sur del túnel del Plantío, sólo restan 2 kms. para concluir el recorrido en la estación de Cabra, final del itinerario propuesto.

3.4.5.- CABRA – CAMPO REAL.

Distancia: 32,5 kms.

Pendiente media: 1,28%

69.- Recursos Patrimoniales y Puntos de Interés Turístico. Itinerario Cabra – Campo Real.



Fuente: Elaboración propia a partir del software QGIS.

La localidad de Cabra atesora un rico patrimonio histórico y cultural que se manifiesta en numerosas edificaciones de carácter civil, militar y religioso, destacando las iglesias con características barrocas de la parroquia de Ntra. Sra. de la Asunción y los Ángeles (construida sobre una antigua mezquita aljama y declarada Bien de Interés Cultural en 1982) y la Iglesia de San Juan de Dios (siglo XVI). Dentro del arte religioso sobresalen obras muy representativas de la imaginería andaluza. Así mismo existen varios yacimientos arqueológicos importantes con vestigios de época neolítica, íbera y romana. Respecto a la arquitectura militar, cabe distinguir el Castillo de los Condes de Cabra, (declarado Bien de Interés Cultural), de origen árabe (siglo IX) y encomendado a la Orden de Calatrava en el siglo XIII, del que sólo quedan restos de la muralla, de la torre del Homenaje y otra torre del conjunto fortificado.

Al igual que las localidades de Baena, Doña Mencía y Lucena, la población de Cabra también se encuentra dentro del área geográfica de la Denominación de Origen del vino Montilla-Moriles, con bodegas centenarias dedicadas a la elaboración de las distintas variedades de vino que ampara dicha Denominación de Origen Protegida.

En relación a los recursos naturales disponibles, la proximidad del Parque Natural de las Sierras Subbéticas invita a descubrir sus peculiaridades a través de los senderos establecidos en el mismo, pudiéndose contemplar diversas formaciones como cañones, barrancos o cuevas como la del Murciélago señalada anteriormente, que el curso del agua ha ido modelando a lo largo de miles de años, tras discurrir por arroyos, riachuelos o aflorando en manantiales como el de la Fuente del Río, lugar de nacimiento del río Cabra y catalogado como Bien de Interés Cultural.

Por otra parte, son destacables varios fenómenos asociados al paisaje kárstico presentes en el Parque Natural, como el lapiaz de Los Lanchares, sobre la ladera del Picacho de la Sierra, situado a 1.217 m s.n.m, desde cuyo mirador conocido como el “Balcón de Andalucía” se divisan multitud de localidades de la geografía andaluza repartidas en cinco provincias. Desde este mismo punto se puede observar otro importante fenómeno característico del paisaje kárstico: El poljé de La Nava, una depresión de grandes dimensiones rodeada de roca caliza situado a los pies del Picacho, de cuyas entrañas aflora el río Bailón, que se desliza abruptamente unos kms. más debajo de su curso en el cañón del mismo nombre en la localidad de Zuheros. Frente al Picacho, en la falda del cerro de La Cabrera, se encuentra el mirador del mismo nombre, donde es posible contemplar una amplia panorámica sobre gran parte de la Subbética Cordobesa.

70.- Castillo de los Condes de Cabra.



Fuente:https://www.andalucia.org/es/cabra-turismo-cultural-castillo-de-los-condes-de-cabra (Consultado 22-10-2022)

71.- Poljé de La Nava y Picacho de Cabra.



Fuente: htpps://www.andalucia.org/es/cabra-espacios-naturales-el picacho-de-cabra (Consultado 22-10-2022)

Un punto de interés para los visitantes (próximo al mirador de La Cabrera antes citado), localizado en el km. 11,2 de la carretera A-339 entre Cabra y Priego de Córdoba, es el centro de visitantes de Santa Rita, lugar idóneo para conocer los fenómenos geológicos del Parque Natural, los yacimientos prehistóricos existentes, así como la flora y fauna característica de la zona mediante paneles informativos muy ilustrativos y didácticos.

En relación a la vegetación del Parque Natural de las Sierras Subbéticas, existen más de 1200 especies vegetales catalogadas, contando con 30 endemismos, encontrándose algunos de ellos en peligro de extinción. De las especies arbóreas, matorral y herbáceas destacan las encinas, lentiscos, quejigos, arces, acebuches, retama y romero.

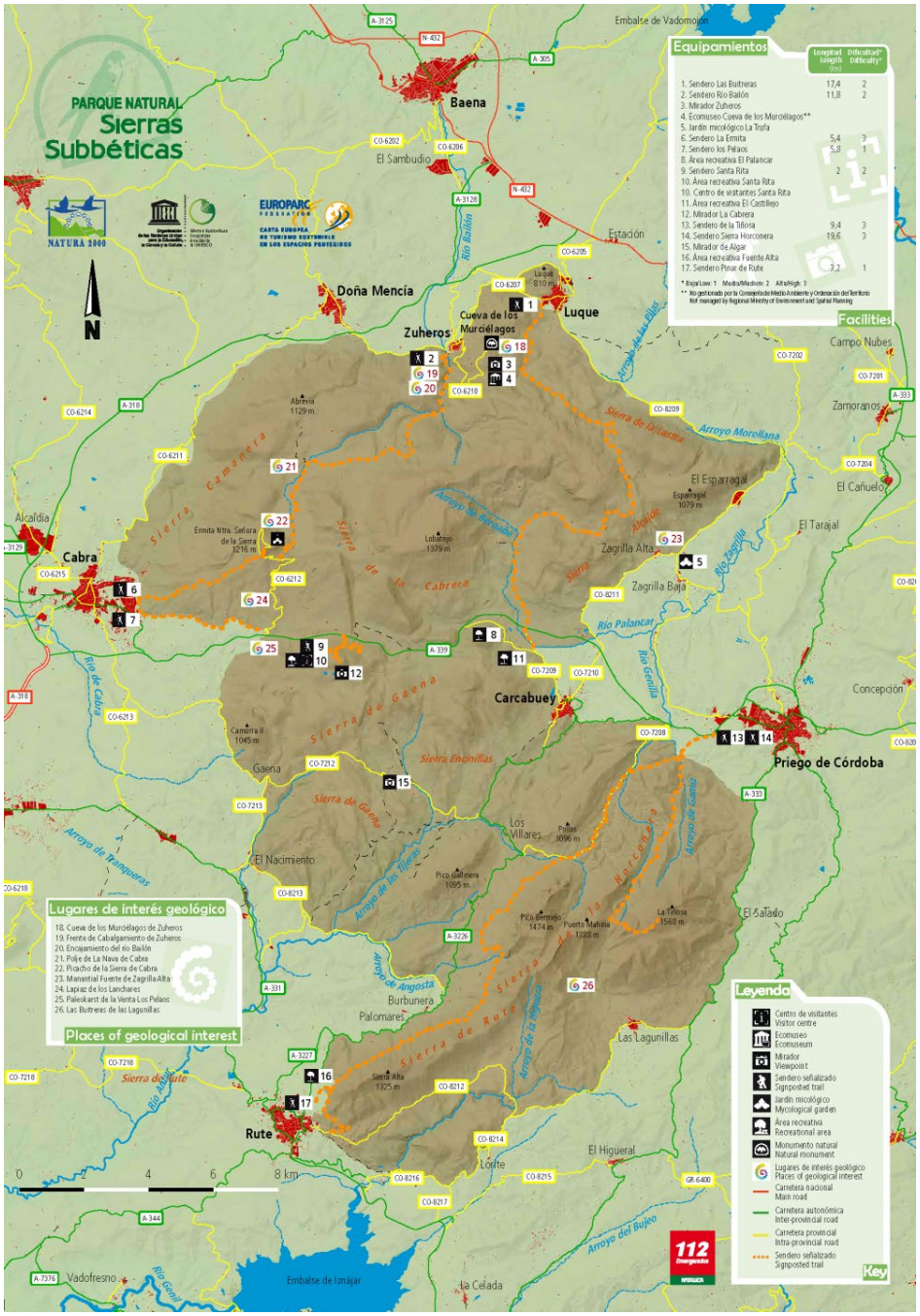
Respecto a la avifauna, sobresale la presencia del buitre leonado, halcón peregrino y el águila real, constituyendo un espacio ideal para el desarrollo del turismo de observación de avifauna.

Una vez observados el conjunto de recursos, equipamientos y servicios disponibles, tanto en las localidades próximas al Parque Natural como en el

mismo, se puede apreciar que se presentan unas atractivas posibilidades para el desarrollo turístico sostenible, dentro del espacio conformado por las propias características de la Vía Verde como por el alto valor ecológico y el entorno privilegiado que manifiesta la Subbética cordobesa.

En este sentido, Rivera et al., (2019) lo manifiestan, indicando "*Como principales instalaciones de atracción turística, el parque natural cuenta con un centro de visitantes (Santa Rita), un ecomuseo y centro de interpretación de la Cueva de los Murciélagos, declarada Monumento Natural, y una red de miradores, senderos y áreas recreativas. Y son precisamente los georrecursos de la zona y diversos equipamientos ligados a los mismos los que se conforman como principales atractivos turístico-recreativos y didáctico-científicos por ser tan ilustrativos de la diversidad biológica, paisajística, arqueológica y cultural del espacio protegido".*

72.- Lugares de interés geológico y equipamientos en el Parque Natural Sierras Subbéticas.



Fuente: https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/web/guest/landing-page-%C3%ADndice/asset_publisher/zX2ouZa4r1Rf/content/conoce-el-geoparque-sierras-subb-c3-a9ticas/20151
(Consultado 23-10-2022)

Situados en la estación de Cabra para iniciar el recorrido en dirección a Lucena, se percibe el ambiente característico de las estaciones ferroviarias de

antaño, conformado en este lugar por la existencia de un vagón de mercancías, un pequeño tractor de maniobras y, sobre todo, por una enorme máquina de vapor. Así mismo se pueden observar dos enormes cubatos de agua y una marquesina, elementos representativos de la infraestructura ferroviaria de este antiguo ferrocarril.

73.- Máquina de vapor en la estación de Cabra.



Fuente: Fotografía del autor.

74.- Fuente del Río. Nacimiento del Río Cabra.



Fuente: https://turismodelasubbetica.es/de/cabra/item/fuente-del-rio (Consultado 26-10-2022)

Tras avanzar 700 mts. en dirección a Lucena, en el margen izquierdo encontramos la Fuente del Río, describiéndola AYCART, C. (2018) como "*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"*

A partir de este punto del recorrido, la Vía Verde del Aceite comienza a deslindarse del perímetro del Parque Natural de las Sierras Subbéticas, adentrándose poco a poco en la campiña, donde el olivo, de nuevo, se alza protagonista cubriendo las suaves lomas y la llanura, pero ahora acompañado de extensos viñedos.

Transcurridos 5’8 kms. de trayecto se encuentra el último viaducto de la Vía Verde, el del Alamedal, salvando el arroyo del que toma nombre. Tiene una longitud de 70 mts. y es considerado el primero en España construido en acero. A 5’7 kms. de este, llegaremos a Lucena, segundo núcleo de población más importante del trayecto.

En su casco urbano, la ciudad alberga un variado patrimonio conformado por numerosos monumentos de carácter civil (fundamentalmete palacios y casas señoriales), arquitectura religiosa (iglesias, ermitas, conventos) así como restos arqueológicos de origen romano, abarcando distintos estilos arquitectónicos que van desde el gótico-mudéjar, manierismo o neoclásico, pero sobresale la extensa obra barroca de edificaciones de carácter religioso. Así mismo, su historia destaca la coexistencia de las culturas que se asentaron en la ciudad; [36]*“La convivencia de cristianos, judíos y árabes le dieron el nombre de ciudad de las tres culturas”.* De entre su extenso legado patrimonial cabe destacar el Castillo del Moral, una fortaleza hispano-musulmana del siglo XI. La iglesia de Santiago Apóstol, de estilo gótico-mudéjar y la Iglesia de San Mateo, considerada una de las mejores obras del Barroco andaluz.

Los tres monumentos se encuentran declarados Bien de Interés Cultural.

[36] Disponible online: https://www.andalucia.org/es/lucena-tu-historia (Consultado 30-10-2022)

75.- Castillo de Moral.



Fuente: https://www.andalucia.org/en/lucena-cultural-tourism-castillo-del-mora-y-museo-arqueologico-etnologico-de-lucena (Consultado 28-10-2022)

76.- Iglesia de Santiago Apóstol.



Fuente: https://u12busaj.wordpress.com/2013/12/24/judería-y-barrio-de-santiago/de-lucena (Consultado 28-10-2022)

La ciudad, junto con las localidades de Baena, Doña Mencía y Cabra, forma parte del área geográfica de la Denominación de Origen Protegida de los vinos de Montilla-Moriles antes señalada, con prestigiosas bodegas centenarias. De igual modo, parte del término municipal de Lucena se encuentra bajo la DOP del "Aceite de Lucena". Ambas DOP ponen de manifiesto las raíces ancestrales de la tradición y cultura del olivar y el viñedo, conformando el maridaje de estos que se traduce en la rica oferta gastronómica que caracteriza a este territorio y a Andalucía en su conjunto.

Los 9 kms. que separan Lucena de la antigua estación de Navas del Selpillar (actualmente reconvertida en Centro Enogastronómico Olivino dentro de la Ruta del vino Montilla-Moriles), permiten al viajero observar cómo el otrora paisaje monocultivo de viñedos va perdiendo su hegemonía que paulatinamente le arrebata los extensos paños de olivos que parecen buscar protagonismo, plasmando sobre el terreno la evidencia del maridaje entre olivo y vid que perdura insistentemente con el transcurso del tiempo y que identifica paisajísticamente a este territorio en los últimos kms. del recorrido de la Vía Verde del Aceite.

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



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

(Consultado 30-10-2022)

78.- Estación de Navas del Selpillar.



Fuente: Fotografía del autor.

Entre los recursos naturales destacables próximos a este trayecto, encontramos la Reserva Natural de la laguna del Rincón, situada a 7 kms. de la antigua estación. Tiene una superficie de 149,42 ha. Así mismo posee la declaración de Lugar de Interés Comunitario (LIC), Zona Especial de Protección de Aves (ZEPA) y Zona de Especial Conservación (ZEC) y es espacio protegido de la Red Natura 2000.

A 11 kms. de esta laguna, se encuentra así mismo la Laguna de Zóñar, con una extensión de 397,20 ha. encontrándose protegida con las mismas figuras de la Laguna del Rincón mencionada anteriormente. Ambas dan cobijo y comparten las mismas especies de avifauna debido a su proximidad, albergando a patos colorados, chorlitejos chicos, garzas imperiales o ánades reales. Otras especies más amenazadas como la malvasía cabeciblanca, la cerceta pardilla o los aguiluchos laguneros también encuentran refugio en estas lagunas.

79.- Reserva Natural Laguna del Rincón.



Fuente:https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/web/guest/areas-tematicas/espacios-protegidos/legislacion-autonomica-nacional/reservas-naturales/reserva-natural-laguna-del-rincon
(Consultado 01-11-2022)

80.- Reserva Natural Laguna de Zóñar.



Fuente:https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/web/guest/areas-tematicas/espacios-protegidos/legislacion-autonomica-nacional/reservas-naturales/reserva-natural-laguna-de-zonar
(Consultado 01-11-2022)

Los últimos 12 kms. de la Vía Verde del Aceite, discurren entre viñedos y olivar, junto a la variada gama de plantas y arbustos silvestres que nos ha acompañado durante todo el recorrido, continuando la tónica del trayecto anterior hasta concluir en la estación de Campo Real, fin del recorrido de la Vía Verde. Esta antigua estación fue la primera construida en el extremo cordobés del antiguo FF.CC. Linares-Puente Genil, para lo que hubo que insertar una bifurcación en el ferrocarril existente entre Córdoba y Málaga, al objeto de iniciar su tendido ferroviario en dirección a la provincia de Jaén.

Frente a la estación de Campo Real, se divisa con claridad el Castillo de Anzur, una antigua fortaleza de origen andalusí del siglo X, de la que actualmente queda su torre vigía. Desde su posición elevada se domina ampliamente buena parte de la campiña cordobesa y sevillana, y en sí mismo, el Castillo constituye un excelente mirador donde es posible contemplar espectaculares panorámicas de 360º con una profundidad visual extraordinaria. Posee declaración de Bien de Interés Cultural.

81.- Estación de Campo Real. (Ruinas)



Fuente: Fotografía del autor.

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



Fuente: Fotografía del autor.

83.- Panorámica desde el Castillo de Anzur.



Fuente: https://twitter.com/pablo_mansilla/status/1080080286006808581
(Consultado 04-11-2022)

La última población que se aborda, no inscrita dentro del recorrido de la Vía Verde del Aceite, es la de Puente Genil. Tal como se señaló con anterioridad, se ha estimado apropiado incluir a esta localidad por su proximidad al extremo de la Vía Verde en Campo Real, y por tener incidencia directa de su población en el uso y disfrute de la misma.

Al igual que el resto de ciudades medias que se han comentado previamente, Puente Genil presenta un atractivo patrimonio representado por diversas edificaciones de carácter civil y religioso. De entre las edificaciones civiles cabe mencionar el puente sobre el Río Genil, edificado en el siglo XVI aunque con posteriores intervenciones, que une las dos partes originarias de la ciudad. La iglesia de Ntra. Sra. de la Purificación destaca entre la arquitectura religiosa de la ciudad, con orígenes medievales y con transformaciones posteriores en el siglo XVII y XVIII. Así mismo, el legado de Roma se manifiesta en los restos arqueológicos de la Villa Romana de Fuente Álamo, ejemplo de una explotación rural en la que se puede apreciar la distribución de la edificación con sus distintas dependencias, sobresaliendo sus espectaculares mosaicos.

Tanto la iglesia como la Villa Romana poseen declaración de Bien de Interés Cultural.

84.- Villa Romana de Fuente Álamo.



Fuente: https://www.andalucia.org/es/puente-genil-turismo-cultural-villa-romana-de-fuente-alamo
(Consultado 06-11-2022)

85.- Puente sobre el Río Genil.



Fuente: https://visitpuentegenil.es/sitios-de-interes/
(Consultado 06-11-2022)

86.- Plano situación de la Vía Verde del Aceite entre las provincias de Jaén y Córdoba y clasificación de sus recursos patrimoniales.



Fuente: Elaboración propia a partir del software QGIS.

4.- ANÁLISIS DE RESULTADOS Y DISCUSIÓN.

4.1.- ANÁLISIS DE RESULTADOS.

Seguidamente se presentan los aspectos observados sobre el planteamiento hipotético realizado así como los hallazgos reseñables durante el proceso metodológico.

Atendiendo el desarrollo de los capítulos anteriores, se ha podido apreciar la vinculación de los diversos recursos patrimoniales existentes con el territorio en el que se encuentran inscritos, configurándose como recursos turísticos que caracterizan al conjunto del trayecto de la Vía Verde del Aceite y de los espacios naturales que se encuentran próximos a la misma.

Este nexo entre recursos y territorio se expresa en la capacidad de atracción que ejercen la singularidad de los paisajes de campiña, los sistemas montañosos que yacen junto a la Vía Verde del Aceite y por la proyección de las características socioculturales que las poblaciones locales transmiten al turista.

Se han presentado una serie de recursos de carácter cultural y natural que podrían considerarse los más representativos en el área objeto de este estudio, si bien durante el transcurso del mismo, se han descubierto otros menos conocidos diseminados fuera del ámbito de los núcleos urbanos, que, aunque a priori no tienen la relevancia histórica, monumental o envergadura natural de los que se han comentado, suponen un serie de recursos patrimoniales con un razonable potencial para valorizarse y añadir nuevas perspectivas turísticas dentro del area geográfica estudiada.

Por otra parte, conforme se ha ido avanzando en la investigación, se ha puesto de manifiesto la existencia de multitud de edificaciones dentro de los núcleos de población de diversa funcionalidad, que no gozan de la misma proyección que los más representativos, pero que, sin embargo, ponen de relieve la existencia de un patrimonio mucho más numeroso del que en principio se estimaba, y que ofrece una nueva aproximación y perspectiva de la envergadura patrimonial disponible en el espacio de este estudio.

De los aspectos socioeconómicos que se han tratado, cabe destacar el importante número de población que, tanto por proximidad o porque la Vía Verde del Aceite atraviesa las poblaciones afectadas, tiene acceso al uso y disfrute de la misma y a los recursos señalados. Si bien Jaén capital sobresale en número de población respecto al resto de localidades, varias de ellas superan la considerable cifra de 20.000 hab., lo que puede dar una idea de la dimensión demográfica que incide directamente en el desarrollo turístico de este espacio. Así mismo, aunque la principal actividad económica del ámbito estudiado se encuentra basada en la producción agrícola (fundamentalmente en torno al olivo), la dimensión y envergadura de las localidades estudiadas ofrece una infraestructura adecuada para ofrecer los servicios propios del sector turístico (alojamiento, restauración, intermediación, comercialización e

información turística) que comienza a ganar peso dentro del conjunto de su economía.

4.2.- DISCUSIÓN.

A continuación, se expone la interpretación de los resultados obtenidos y que han sido expuestos en el apartado previo, contextualizándolos en el tiempo y en el espacio geográfico de su entorno.

El espacio geográfico que abarca este estudio posee una considerable dimensión, abarcando tanto la longitud del trayecto de la Vía Verde del Aceite (128 kms: 55 kms) en la provincia de Jaén y 78 kms. en la de Córdoba), como recursos naturales (lagunas, monumentos naturales o el Parque Natural de las Sierras Subbéticas) con extensiones considerables, así como los recursos culturales de sus poblaciones.

La Vía Verde del Aceite es la de mayor longitud de Andalucía, y como se ha indicado anteriormente, transcurre junto a una serie de recursos naturales con acreditaciones y figuras de protección medioambiental que evidencian su alto valor ecológico.

Si bien la concepción inicial de la Vía Verde del Aceite se encontraba enfocada a destinar un espacio para el ocio y esparcimiento más bien limitado a la proximidad de las poblaciones que atravesaba, conforme ha ido extendiéndose su recorrido ha ampliado las posibilidades de conexión del conjunto de recursos diseminados a lo largo de todo el trayecto.

El paso del tiempo, ha puesto de manifiesto la utilidad social de estos recorridos y ha añadido la actividad turística a sus poblaciones junto a actividades de ocio y deporte en sus distintas modalidades (cicloturismo, caminata, contemplación paisajística…).

Podría considerarse que gran parte del atractivo de la Vía Verde reside en el conjunto de experiencias que actualmente brindan a sus usuarios, donde inicialmente el recorrido se reducía a facilitar el transito por el mismo, y que con

el transcurso del tiempo se ha transformado en un conjunto de posibilidades que ha proporcionado el descubrimiento de la contemplación del paisaje y su avifauna, de su vegetación, del patrimonio arquitectónico industrial, de la cultura gastronómica y enológica, de los espacios naturales protegidos, entre otros, diseminados a lo largo de todo el trayecto, y que a día actual conforman los ingredientes indispensables para el disfrute de una experiencia turística gratificante que se nutre de múltiples percepciones sensoriales.

Atendiendo su considerable extensión, los recursos patrimoniales y la envergadura de los espacios naturales que abarca todo el ámbito geográfico señalado, permite configurase al conjunto de la Vía Verde del Aceite y su entorno como un espacio singular, no existiendo otro de proporciones y características similares en la Comunidad Autónoma Andaluza, lo que le aporta un plus para distinguirse como espacio privilegiado para el desarrollo del turismo sostenible en Andalucía.

5.- CONCLUSIONES, LIMITACIONES Y FUTURAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN.

5.1.- CONCLUSIONES.

El cierre de numerosas líneas ferroviarias en España consideradas deficitarias en Enero de 1985, dio lugar con posterioridad a la reconsideración de las Administraciones Públicas de la apertura de gran parte de las mismas como espacios para el aprovechamiento y disfrute de la ciudadanía a través del programa “Vías Verdes”.

Desde el inicio del programa, se han reacondicionado numerosos tramos, existiendo en la actualidad 146 itinerarios diseminados por todo el país, con más de 2.700 kms. de Vías Verdes transitables para el uso de la ciudadanía.

Con el transcurso del tiempo, el aprovechamiento lúdico inicial con que fueron concebidas las Vías Verdes, ha ido transformándose paulatinamente en numerosas posibilidades turísticas, al conectarse a través del trayecto, tanto los recursos patrimoniales existentes en las localidades inscritas dentro de los

recorridos como en los existentes en sus proximidades, de una forma accesible y cómoda para los usuarios, y haciendo posible y compatible la realización de actividades saludables al aire libre con el desarrollo de la actividad turística bajo las premisas de la sostenibilidad.

Atendiendo los Objetivos de Desarrollo Sostenible, la sostenibilidad se presenta como un fin irrenunciable para la sociedad contemporánea, en la que la actividad turística tiene un papel relevante debido a la trascendencia y repercusiones que esta tiene en el conjunto de la actividad económica mundial.

De los ODS, tres de ellos tienen incidencia directa con el turismo, haciendo hincapié en la generación de rentas de las poblaciones locales, la promoción de su cultura y los productos autóctonos. Todo ello supone una oportunidad para que, atendiendo los recursos disponibles y la infraestructura de servicios existente en el espacio objeto de este estudio, se desarrolle satisfactoriamente la actividad turística sostenible.

Así mismo, cabe destacar la importancia y trascendencia del paisaje como elemento de identidad del territorio, incidiendo en la historia y los aspectos socioculturales de sus poblaciones, y que es percibido y valorado por el turista por sus cualidades naturales y culturales.

Por otra parte, se señala la importancia de la puesta en valor del patrimonio en el medio rural, considerándose al turismo como la herramienta adecuada para evitar la pérdida de población, frenar su envejecimiento y para la generación de rentas de la población residente.

Si bien la denominación “Vía Verde del Aceite” nos puede sugerir que la misma transcurre rodeada por el característico paisaje de olivar que predomina en la campiña giennense y cordobesa, los itinerarios propuestos presentan una amplia variedad paisajística, junto a sus recursos patrimoniales naturales y culturales, sin olvidar el importante legado de la arquitectura industrial ferroviaria del pasado siglo XIX, cuyos vestigios aún se manifiestan a lo largo de su recorrido.

En consecuencia, la suma de las peculiaridades paisajísticas que acompañan a la Vía Verde del Aceite a lo largo de su recorrido, así como de los recursos naturales de su entorno, suponen la caracterización singular de la misma, configurándose como un espacio de alto valor ecológico refrendado por las diversas figuras de protección medioambiental que acredita.

Por otro lado, es conveniente significar que gran parte del patrimonio cultural de las poblaciones o alguno de sus monumentos, se encuentra inscrito en alguna ruta cultural, contribuyendo a ensalzar su valor e importancia como recurso turístico.

La georreferenciación de los recursos diseminados a lo largo de la Vía Verde del Aceite, en sus poblaciones y en los entornos próximos, se presenta como un elemento destacado para la identificación y ubicación de estos, ayudando considerablemente al turista a su acceso y facilitando de este modo que su experiencia sea más satisfactoria.

Atendiendo las consideraciones anteriores, se aprecian razonables expectativas para el desarrollo turístico sostenible de la Vía Verde del Aceite, presentándose como el hilo conductor que enlaza el conjunto de los recursos patrimoniales que la acompañan a lo largo de su recorrido. La actividad que se genera en torno a la Vía Verde contribuye al desempeño de actividades turísticas en entornos saludables, la dinamización económica de la zona, y en consecuencia, a la generación de rentas en sus poblaciones, lo que a su vez incide en el asentamiento y estabilización de su demografía.

En ese sentido lo expresa AYCART, C. (2013) al señalar que las Vías Verdes "*han demostrado que son unos recursos excelentes para promover el turismo sostenible, el ocio saludable y la movilidad no motorizada, contribuyendo a la creación de empleo local y a la fijación de la población en el medio rural*"

5.2.- LIMITACIONES Y FUTURAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN.

Respecto a las limitaciones que se han presentado durante la investigación, se debe señalar la dificultad para encontrar datos desagregados sobre diversos parámetros, tanto de la actividad turística como de la actividad económica de las poblaciones estudiadas.

Así mismo, se han descubierto un considerable número de recursos naturales próximos a los más representativos, que han propiciado cierta confusión a la hora de estimarlos como adecuados para su inclusión en este trabajo. De igual modo ha sucedido con los recursos culturales de las poblaciones y de su entorno, evidenciándose un numeroso conjunto de edificaciones de diversa funcionalidad que, aunque no gozan de la proyección de los más representativos, también suponen un importante patrimonio a considerar, lo que igualmente ha suscitado dudas sobre su inclusión en esta investigación.

Este aspecto pone en valor la conveniencia de la georreferenciación de los recursos patrimoniales, al objeto de identificar y ubicar adecuadamente los mismos, facilitándose con ello la posibilidad de acceder eficazmente a los mismos y el disfrute de una experiencia satisfactoria para el turista.

Por otro lado, para documentar adecuadamente los múltiples recursos disponibles y debido a la longitud del recorrido, la disposición de estos a lo largo del trayecto y del entorno de la Vía Verde del Aceite, ha sido necesario acceder a ellos en numerosas jornadas, sobrepasando la estimación inicial de tiempo para este cometido.

De otra parte, atendiendo el programa “Vías Verdes y Red Natura 2000: Divulgación de Espacios Naturales Protegidos y Geoparques a través de la Red Estatal de Vías Verdes”, se pone de manifiesto que más del 90% de las mismas cuentan con espacios naturales protegidos, lo que puede ser indicativo para profundizar en el estudio de la capacidad del tándem Vías Verdes – Espacios Naturales para el desarrollo del turismo sostenible.

6.- BIBLIOGRAFÍA Y WEBGRAFÍA.

BIBLIOGRAFÍA.

- ABAD, R. S. (2007). El Patrimonio como Modelo de Desarrollo. El Modelo de Albarracín (I). *Rehalda. Revista del Centro de Estudios de la Comunidad de Albarracín,* (6), 71-78.
- AYCART, C. (2013) Veinte años de Vías Verdes. 2.000 kms. de itinerarios sostenibles: más de cien Vías Verdes para recorrer España. *Boletín del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico, 21(84), 8-9.*
- AYCART, C. (2018). Guía Paisajística del Entorno de la Vía Verde del Aceite. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía.
- CEBRIÁN ABELLÁN, F. (2011). Los Ferrocarriles Olvidados. Reconversión y Reinvención como Instrumentos de Revitalización Recreativa y Turística: El Baeza-Utiel a su Paso por la Provincia de Albacete. *Cuadernos de Turismo* (27), 205-225. Recuperado a partir de https://revistas.um.es/turismo/article/view/139841
- CEBRIÁN ABELLÁN, F. (2013). La Función del Paisaje como Recurso Territorial Turístico en Zonas de Interior. Revista Dpto. de Geografía y Ordenación del Territorio (16), 37-54. Universidad de Castilla La Mancha.
- Decreto 226/2001 de 2 de Octubre del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, por el que se declaran determinados Monumentos Naturales de Andalucía y se dictan normas y directrices para su ordenación y gestión. *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía 135 de 22 de Noviembre de 2001*.
- Decreto 206/2006 de 28 de Noviembre de 2006 de la Junta de Andalucía con el "Plan de Ordenación del Territorio Andalucía". *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía 250 de 29 de Diciembre de 2006*.
- Decreto 48/2010 de 23 de Febrero por el que se declaran determinados Monumentos Naturales de Andalucía y se dictan normas y directrices para su ordenación y gestión. *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía 49 de 12 de Marzo de 2010.*
- INE. Cuenta satélite del turismo de España. Serie contable 2016-2020. Revisión estadística 2019. Aportación del turismo al PIB de la economía española por valor absoluto/porcentaje/índice, tipo de indicador y periodo.
- Instrumento de ratificación del Convenio Europeo del Paisaje (Nº 176 del Consejo de Europa), hecho en Florencia el 20 de Octubre de 2000. *Boletín Oficial del Estado 31 de 5 de Febrero de 2008*.
- Ley 16/1985, de 25 de Junio, del Patrimonio Histórico Español. *Boletín Oficial del Estado 155 de 29 de Junio de 1985.*
- Ley 8/2003 de 28 de Octubre, de la Flora y Fauna Silvestres. *Boletín Oficial del Estado 288 de 2 de Diciembre de 2003*.
- Ley 8/2003 de la Flora y Fauna Silvestres de la Junta de Andalucía. *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía 218 de 12 de Noviembre de 2002*.
- Ley 8/2007 de 28 de Mayo "Ley del Suelo". *Boletín Oficial del Estado 128 de 29 de Mayo de 2007*.
- Ley 45/2007 de 13 de Diciembre "Ley de Desarrollo Sostenible del Medio Rural". *Boletín Oficial del Estado 299 de 14 de Diciembre de 2007*.
- Ley 33/2015 de 21 de Septiembre por la que se modifica la Ley 42/2007 de 13 de Diciembre "Ley de Patrimonio Natural y Biodiversidad". *Boletín Oficial del Estado 227 de 22 de Septiembre de 2015*.
- MARTÍNEZ QUINTANA, V. (2017). El turismo de naturaleza: un producto turístico sostenible. *Arbor*, 193 (785), a396-a396.
- MATA OLMO, R. (2008). El Paisaje, Patrimonio y Recurso para el Desarrollo Territorial Sostenible. Conocimiento y Acción Pública. *Arbor*, 184(729), 155-172.
- MATEOS, M.R, FERNÁNDEZ, A.H, y ROJAS, R.H. (2019). Demanda turístico-recreativa y equipamientos de uso público en monumentos naturales protegidos: La "Cueva de los Murciélagos" en el Parque Natural de las Sierras Subbéticas*. Pirineos, 174,* e044-e044.

- MORAL, M. M. (2016). La puesta en valor de un recurso turístico cultural sostenible en el medio rural. El caso de las Vías Verdes en España. *Revista Interamericana de Ambiente y Turismo-RIAT*, *12*(2) 161-175.
- NIETO, L.M., SÁNCHEZ, M., OLID, J., FERNÁNDEZ, T., LÓPEZ, M.D. y CASTILLO, J.C. (2010). La Vía Verde del Aceite (Provincia de Jaén, S. de España); Una ruta para el geoturismo y el arqueoturismo. *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses,* (201), 343-361.
- OLMO, R. (2008). "El Paisaje, Patrimonio y Recurso para el Desarrollo Territorial Sostenible. Conocimiento y Acción Pública". *Arbor*, 184 (729), 155-172.
- PALOMINO, J.L. (2009). El Ferrocarril del Aceite. Arteria de la Campiña Oriental Andaluza. En *V Congreso de Historia Ferroviaria*: *Palma de Mallorca, Octubre 2009* (p. 4). Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- PULIDO, J.I. (2011). "La Sostenibilidad del Modelo Turístico Español en un Escenario de Cambio Global". Papeles de Economía Española. (128), 38-52.
- PULIDO FERNÁNDEZ, J.I y CÁRDENAS GARCÍA, P.J. (2013). *Estructura Económica de los Mercados Turísticos*. Editorial Síntesis.
- PULIDO, J.I. y PULIDO, M.C. (2015) ¿Sigue vigente el paradigma del turismo sostenible? Reflexiones a la luz de la literatura vigente. *Pasos*. *Revista de Turismo y Patrimonio Cultural.* 13(6), 1315-1335.
- RUIZ, E.O. y BAUTISTA, A.B. (2006). Antecedentes Anglosajones del Ferrocarril Málaga-Córdoba (1860-1865). Apuntes sobre la Vida de Jorge (George) Loring James. En *IV Congreso Historia Ferroviaria: Málaga, Septiembre 2006* (p. 4). Consejería de Obras Públicas y Transportes.
- VINUESA, M. Á. T., y TORRALBA, L.T. (2018). Visión territorial del patrimonio y sostenibilidad del turismo. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (78), 212–244.

WEBGRAFÍA.-

- https://www.aevv-egwa.org/es/nosotros/
- https://www.aevv-egwa.org/es/vias-verdes-2/
- https://www.andalucia.org/es/astroturismo/reservas-y-destinos-starlight/reserva-starlight-sierra-sur-de-jaen
- https://www.andalucia.org/es/lucena-tu-historia
- https://www.andalucia.org/es/luque-espacios-naturales-laguna-del-conde-o-salobral
- https://www.culturaydeporte.gob.es/planes-nacionales/planes-nacionales/paisaje-cultural.html
- https://es.unesco.org/fieldoffice/santiago/cultura/patrimonio
- https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0621&from=ES
- https://www.ine.es/jaxi/Datos.htm?tpx=33434
- https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/landing-page/-/asset_publisher/4V1kD5gLiJkq/content/parque-periurbano-santa-catalina/20151
- https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/web/guest/areas-tematicas/espacios-protegidos/legislacion-autonomica-nacional/reservas-naturales/reserva-natural-laguna-del-chinche
- https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/web/ventanadelvisitante/detalle-buscador-mapa/-/asset_publisher/Jlbxh2qB3NwR/content/del-r-c3-ado-bail-c3-b3n/255035
- https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/web/ventanadelvisitante/detalle-buscador-mapa/-/asset_publisher/Jlbxh2qB3NwR/content/laguna-del-chinche-5/255035
- https://www.mapa.gob.es/es/agricultura/temas/producciones-agricolas/aceite-oliva-y-aceituna-mesa/aceite.aspx
- https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/temas/espacios-protegidos/red-natura-2000/
- https://www.oitcinterfor.org/evento/documento-final-conferencia-r%C3%ADo20-conferencia-naciones-unidas-sobre-desarrollo-sustentable

- https://turismo.gob.es/es-es/estrategia-turismo-sostenible/Documents/directrices-estrategia-turismo-sostenible.pdf
- https://www.un.org/es/ga/president/65/issues/sustdev.shtml
- https://www.un.org/spanish/esa/sustdev/agenda21/index.htm
- https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/economic-growth/
- https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/oceans/
- https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/sustainable-consumption-production/
- https://www.unwto.org/es/desarrollo-sostenible
- https://viasverdes.com/noticias/noticia.asp?id=747&cat=*
- https://www.viasverdes.com/pdf/Folleto_ViasVerdes_25anios.pdf
- http://www.viasverdes.com/programa_vv/reconocimientos.asp
- https://www.viasverdes.com/rednatura2000/maparednatura2000.asp
- https://www.viasverdes.com/rednatura2000/principal.asp
- https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2019-10/gcetpassportglobalcodees.pdf
- https://whc.unesco.org/archive/convention-es.pdf

ÍNDICE DE TABLAS.

Tabla 1.- Cuadro de Espacios Naturales Vinculados
a la Vía Verde del Aceite. Vías Verdes y Red Natura 2000…….. 32

Tabla 2.- Rutas/Itinerarios Culturales de las poblaciones
vinculadas a la Vía Verde del Aceite…….. 41

Tabla 3.- Distancias kms., diferencia de cotas y pendiente
expresada en %. ……..…… 48

ÍNDICE DE GRÁFICOS.

Gráfica 1.- Habitantes de las poblaciones de la Vía Verde del Aceite…..…… 43

Gráfica 2.- Perfil altimétrico de la Vía Verde del Aceite…… 47