



A.D. GRUPO MONTAÑA PEGASO



BTT

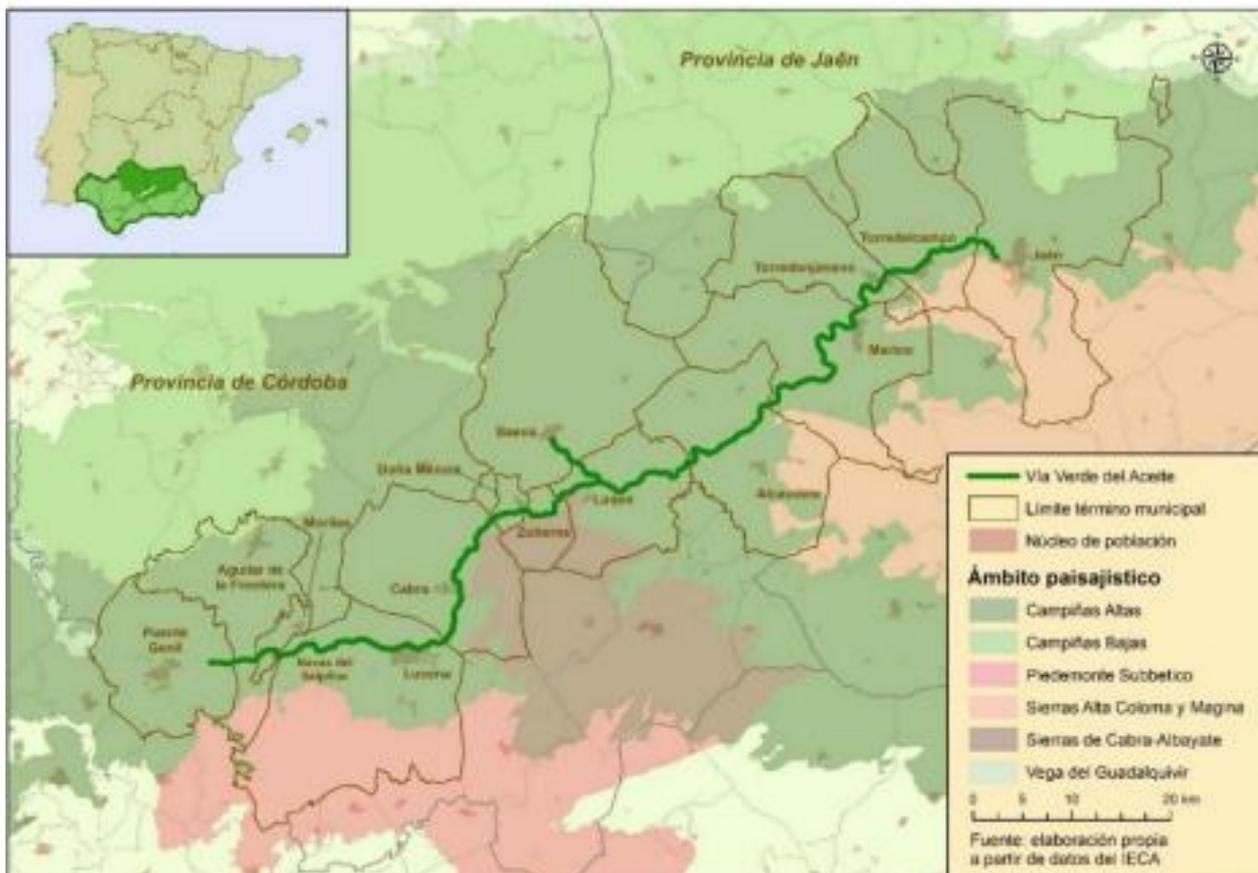
Vía Verde del Aceite

Sábado 25 y domingo 26 de marzo 2023

CONTEXTO GEOGRÁFICO

Durante casi un siglo (1891-1984) el Ferrocarril Linares-Puente Genil transportó minerales, productos agroalimentarios y viajeros desde las cuencas mineras de Córdoba y norte de Jaén hacia los puertos de Málaga y Algeciras. Dado el predominio del transporte de aceite, fue conocido popularmente como “Tren del Aceite”. En los 120 km de la línea entre Jaén y Puente Genil, y los casi 8 km del ramal entre Luque y Baena, fueron construidos 14 viaductos, 3 túneles y 32 puntos de paradas (estaciones, apeaderos, cargaderos), además de impresionantes terraplenes y trincheras.

<https://viasverdes.com/publicaciones/PDF/guiaviaverdeaceite.pdf>



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

Este antiguo trazado ferroviario del Tren del Aceite discurre en la CCAA de Andalucía.

MORFOLOGÍA

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

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

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

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

Diversos cauces fluviales atraviesan el trazado de la Vía dando lugar a la construcción de espectaculares viaductos ferroviarios para salvar el desnivel que originan en el terreno.

Cabe mencionar por su afición a la vía los arroyos de Piedra del Águila, Jamilena, Salado, las Salinas, Ahílo, y los ríos Guadalbullón, Guadajoz, Cabra y Genil.



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

GEOLOGÍA

mapa de Usos del suelo en la zona atravesada por la Vía Verde del Aceite:



El trazado de una línea férrea se caracteriza por los movimientos de tierras y la construcción de obras que la ingeniería debe afrontar para conseguir un perfil muy suave que permita la circulación de los pesados trenes optimizando la relación entre consumo energético y velocidad. La envergadura de estas obras será

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

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

FAUNA

La gran diversidad de hábitats que atraviesa la Vía Verde del Aceite condiciona la fauna presente en cada lugar del recorrido. En términos generales, se pueden encontrar mamíferos como el omnipresente conejo, zorro, cabra montesa, jabalí y gineta. Entre los reptiles que habitan en estas tierras figuran el lagarto ocelado y la víbora hocicuda.

En las zonas húmedas se encuentran aves acuáticas como el flamenco rosa, la gallineta, la focha común, la malvasía cabeciblanca, el pato colorao, el ánade rabudo, el somormujo lavanco, el porrón pardo, la garcilla cangrejera..., algunas de ellas catalogadas en alguna categoría de protección, además de crustáceos y anfibios como gallipatos, salamandras, sapos y ranas. Entre las aves que sobrevuelan la Vía Verde hay ejemplares de águila real, buitre leonado, halcón peregrino, azor, abejaruco, abubilla, cuco, perdiz roja, mirlo, golondrina y vencejo.



OTROS VALORES ETNOGRÁFICOS, HISTÓRICOS O CULTURALES

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

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



ITINERARIOS. Mapas y características

Sábado 25 marzo

Ruta corta:

Opción 1: tren Jaen-Puente Genil, ruta hasta estación de Luque 70km (opcional ramal Luque-Baena +16 km)

Opción 2: Jaen-estación de Luque 65km (opcional ramal entre Luque y Baena +16 km)

Ruta larga:

Jaen-estación de Cabra 100km (opcional ramal Luque-Baena +16 km), vuelta a dormir a estación de Luque.

INFORMACIÓN TÉCNICA

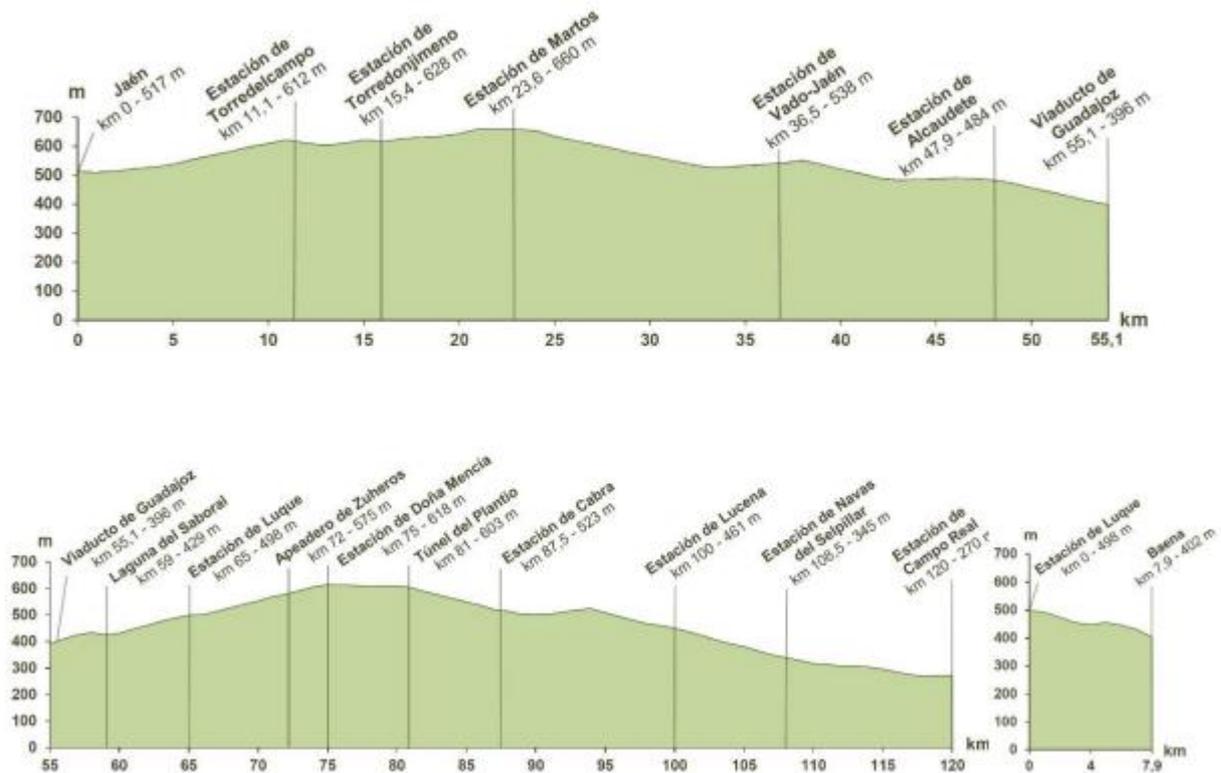
Horarios ruta 	5h corta, 6h larga1 , (Estimado de marcha efectiva sin paradas) cambio de hora se realiza en la madrugada del sábado 25 de marzo al domingo 26 Orto: 7.12sábado Ocaso: 19.30 sábado			
Distancia y desniveles	 70 km corta1  65 km corta2  100 km larga	 +270corta1 +90 corta2 +90 larga	 -90 corta1 -190 corta2 -110m larga1	
Tipo recorrido	 lineal			
Dificultad	Física	3/5	Técnica	2/5
Perfil	Buena forma física y experiencia en hacer salidas en BTT			
Material obligatorio	Bicicleta de montaña o mixta o gravel o carretera , ropa de abrigo y de agua, gafas de sol, material de orientación (GPS y/o mapa y brújula), agua (mínimo 1,5 l). Mochila o alforjas (1 noche)			
Teléfonos emergencias	Emergencias: 112	Emisora Club: 144,775 Hz	Coordinador/a: 629624933	
Cartografía	Descargar en https://www.mapa.gob.es/es/desarrollo-rural/temas/caminos-naturales/caminos-naturales/sector-sur/aceite/aceite-via-verde/default.aspx https://www.mapa.gob.es/es/desarrollo-rural/temas/caminos-naturales/caminos-naturales/sector-sur/aceite/subbetica/default.aspx https://www.mapa.gob.es/es/desarrollo-rural/temas/caminos-naturales/caminos-naturales/sector-sur/aceite/moriles-campo-real/default.aspx			

TRACK

<https://es.wikiloc.com/rutas-mountain-bike/btt-via-verde-del-aceite-jaen-cordoba-120-kmts-de-jaen-a-puente-genil-43466459>

para opción tren la 1ª parte es: <https://es.wikiloc.com/rutas-cicloturismo/via-verde-del-aceite-1-parte-herrera-puente-genil-lucena-cabra-zuheros-luque-120200346>

Gráfico 1. Perfil altimétrico de la Vía Verde del Aceite



Domingo 26 marzo: Luque-Jaen 65km

INFORMACIÓN TÉCNICA

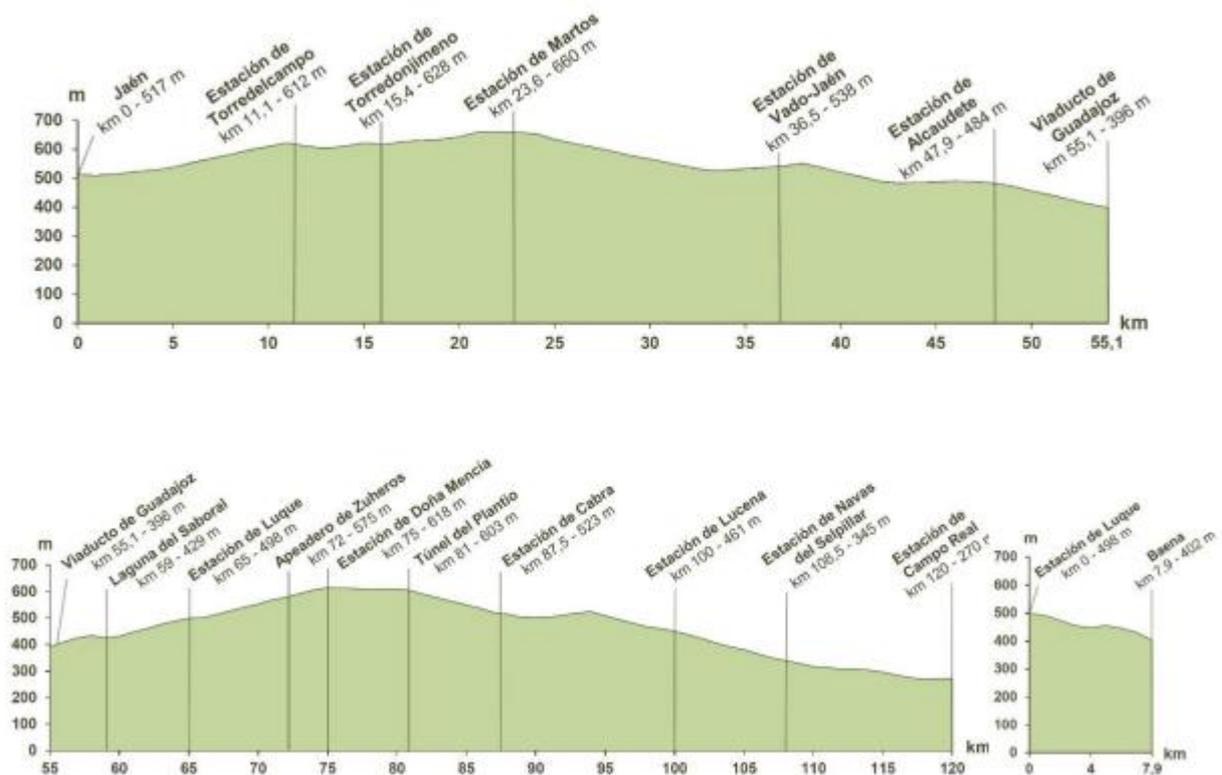
Horarios ruta 	4 h corta, (Estimado de marcha efectiva sin paradas) cambio de hora se realiza en la madrugada del sábado 25 de marzo al domingo 26 Orto: 8.11 domingo Ocaso: 20.31 domingo		
Distancia y desniveles	 65 km	 +190	 -90 corta
Tipo recorrido	 lineal		
Dificultad	Física	3/5	Técnica 2/5
Perfil	Buena forma física y experiencia en hacer salidas en BTT		
Material obligatorio	Bicicleta de montaña o mixta o gravel o carretera , ropa de abrigo y de agua, gafas de sol, material de orientación (GPS y/o mapa y brújula), agua (mínimo 1,5 l). Mochila o alforjas (1 noche)		
Teléfonos emergencias	Emergencias: 112	Emisora Club: 144,775 Hz	Coordinador/a: 629624933
Cartografía	Descargar en https://www.mapa.gob.es/es/desarrollo-rural/temas/caminos-naturales/caminos-naturales/sector-sur/aceite/aceite-via-verde/default.aspx https://www.mapa.gob.es/es/desarrollo-rural/temas/caminos-naturales/caminos-naturales/sector-sur/aceite/subbetica/default.aspx https://www.mapa.gob.es/es/desarrollo-rural/temas/caminos-naturales/caminos-naturales/sector-sur/aceite/moriles-campo-real/default.aspx		

TRACK

<https://es.wikiloc.com/rutas-mountain-bike/btt-via-verde-del-aceite-jaen-cordoba-120-kmts-de-jaen-a-puente-genil-43466459>

RELIEVE

Gráfico 1. Perfil altimétrico de la Vía Verde del Aceite



DESCRIPCIÓN DE LAS RUTAS

Iniciamos con explicación general de la ruta y de los puntos paisajísticos, ya que hay varios puntos de inicio y fin según las opciones larga, corta, y corta+tren, y posteriormente un resumen de cada una de las opciones en los 2 días.

NOTA GENERAL PARA TODAS LAS OPCIONES:

La Vía Verde tiene una tendencia acumulada de descenso en el sentido Jaén-Puente Genil, iniciándose en la capital jiennense en una altitud de 517 metros sobre el nivel del mar y culminando en los 270 m que registra la estación de Campo Real.

Existen algunos puntos de inflexión que marcan las principales alteraciones de esta pauta, coincidentes con las estaciones de Martos y de Doña Mencía, observándose una tendencia pronunciada de descenso desde

estos puntos en dirección al viaducto del Guadajoz (396 m) como también hacia ambos extremos de la Vía Verde.

El ramal de Luque a Baena presenta un perfil descendente, con un desnivel acumulado de 96 metros en una longitud cercana a los 8 km, y sale desde la estación de Luque. Debe hacerse el sábado, para no retrasar la vuelta en coche del domingo. Son 16 km ida y vuelta.

Inicio en Luque: 37.57320413100565, -4.263017614661388

Llegada en Baena: 37.604147, -4.315805

Hitos paisajísticos próximos a la Vía Verde del Aceite (enumerados desde Jaén):



Castillo de Santa Catalina El Cerro de Santa Catalina ofrece espectaculares vistas sobre la campiña que circunda la ciudad de Jaén, apreciándose especialmente la vistosidad de su Catedral y el callejero de su centro histórico fruto de la herencia musulmana, judía y cristiana. Oculto a la vista se encuentra una joya patrimonial perfectamente rehabilitada: los Baños Árabes. En la cumbre del Cerro se alza el Castillo de Santa Catalina, de origen califal convertido en cristiano tras la conquista de la ciudad por Fernando III. Los hallazgos arqueológicos demuestran la existencia de asentamientos hace 4.000 años en el Cerro. Sobre los restos del alcázar islámico se encuentra hoy día el Parador de Turismo de Santa Catalina, siendo el Castillo que ahora se visita el que construyera el rey Fernando III el Santo tras la conquista de la ciudad en 1246. La fortaleza, que cuenta con 5 torres además de la grandiosa Torre del Homenaje, alberga un centro de interpretación sobre la fortaleza y la ciudad. El castillo de Santa Catalina forma parte de la Ruta de Castillos y Batallas que se promociona como atractivo turístico de la provincia de Jaén, al igual que las fortalezas de los restantes municipios jiennenses atravesados por la Vía Verde.



La Vía encuentra por vez primera a la que resultará ser su fiel compañera de viaje, la carretera A-316, conocida como Autovía del Olivar, con la que debe practicar su primera intersección a desnivel, inferior en este caso. La Vía avanza en dirección oeste flanqueada por amplias cunetas para recoger las aguas de precipitaciones que se intuyen escasas pero con frecuencia torrenciales, dada la gran envergadura de todas las obras de drenaje que acompañan a la Vía durante prácticamente todo su recorrido. Por este entorno rural donde el paisaje parece peinado por los olivos hasta donde alcanza la vista hacia el norte, se aprecian hacia el sur las formas montañosas de la Sierra de la Grana, donde destacan diversos hitos paisajísticos.

Pico de Jabalcuz Situado al sur de la ciudad de Jaén, Jabalcuz es un monte (1.614 m) de la Sierra de la Grana, donde existen manantiales termales de origen kárstico, que dieron lugar a la construcción de un balneario y jardines a pies del cerro, siendo un lugar muy apreciado por los jiennenses. Este espacio, que tuvo a comienzos del siglo XX su época de esplendor, está declarado Bien de Interés Cultural. La Vía Verde se cruza en varias ocasiones con la Ruta Arqueológica de los Torreones, un circuito que permite acercarse hasta una serie de 7 fortificaciones y torres defensivas que salpican la campiña, vestigios de los tiempos en que estas tierras eran objeto de disputa entre cristianos y musulmanes. En breve la Vía Verde alcanza el término municipal de Torredelcampo, donde destacan dos hitos monumentales de gran valor ecológico y cultural respectivamente.

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

Cerro Miguelico o de Santa Ana Esta elevación situada en las estribaciones de la Sierra de la Grana, de unos 700 m de altitud, conserva restos de una muralla ciclópea (construida solo con grandes piedras, sin argamasa) de unos 20 metros de longitud y 6 metros de altura. También alberga restos de una necrópolis visigoda, con unas 20 tumbas excavadas en piedra de diversos tamaños, y otros enterramientos de la época islámica. Situado a 1 km de Torredelcampo, ha sido acondicionado como área recreativa, desde donde se contemplan amplias panorámicas de la campiña. La Vía Verde avanza sinuosa durante varios kilómetros rodeada del silencioso olivar hasta que enfila la localidad de Torredelcampo y se escucha el rumor del tráfico de la Autovía A-316, que nuevamente deberá cruzar. En esta ocasión una estilizada pasarela roja hace sobrevolar a la Vía Verde sobre la calzada y la conduce hasta la periferia de Torredelcampo, cuyo casco urbano rodea. Las casas blancas esparcidas por la suave ladera se ven salpicadas de edificaciones industriales y por algunas canteras de roca y áridos que han dejado la huella de sus mordiscos sobre el perfil montañoso que

enmarca la estampa del pueblo. Aquí la Vía ha adaptado su trazado a las directrices marcadas por el desarrollo urbanístico propio de esta dinámica localidad, de modo que abandona durante una breve variante el trazado ferroviario original para dejar lugar a otros viales y a un polígono industrial, hasta llegar al recinto de la estación. El edificio de viajeros de la estación (km 11,1) muestra el paso implacable del tiempo, cerca del primer túnel de la Vía Verde conocido como del Caballico (333 m), galería iluminada que la traslada nuevamente al entorno rural, donde la esperan los olivares. En los próximos kilómetros se suceden dos espléndidos viaductos metálicos, los primeros de los muchos que adornan esta infraestructura. Sorprende que estas magníficas obras ferroviarias hayan sido construidas para salvar arroyos surcados por hilillos de agua durante una gran parte del año. Pero la fuerza de la erosión de estos cauces labra a base de paciencia infinita vaguadas y cañones de gran porte, obligando a construir obras de grandes dimensiones para salvarlos.



Un nuevo túnel de la Vía Verde (165 m) conduce hasta el recinto de la estación de Torredonjimeno (km 15,5) cuyo edificio de viajeros sucumbió bajo la desacertada decisión de derribarlo hace unos años, un ejemplo de falta de sensibilización hacia la preservación del patrimonio. El almacén permanece rehabilitado y pintado de color verde y oro, con la misma estética que otras edificaciones de la Vía en su tramo jiennense. La Vía orienta entonces su trayectoria hacia el suroeste, parece que atraída por un totémico referente paisajístico con forma volcánica que se va dibujando en el horizonte. Se trata de la imponente Peña de Martos, hacia la que la Vía Verde se dirige con un trazado sinuoso, cruzando mediante dos nuevas pasarelas metálicas la A-316.

Peña de Martos



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

terreno arcilloso que predomina en la zona. Su estratégica ubicación y sus condiciones de fortaleza natural, unido a la abundancia de manantiales y de fértiles tierras, propiciaron el asentamiento humano en la Peña desde antiguo. En su cima (1.003 m) existía una fortaleza árabe que fue remodelada por la Orden Calatrava en el S. XIII, quedando hoy ruinas de dos fortificaciones, el Castillo de la Peña y el Castillo de la Villa, unidos entre sí por lienzos de muralla y varias torres vigía. La Vía atraviesa el casco urbano de Martos de Lleno, sin el recato que muestra en otras localidades de su itinerario donde apenas roza el casco urbano, y se dirige al recinto de la estación (km 23,6), que se halla en proceso de rehabilitación integral. Durante un buen trayecto discurre integrado en el callejero urbano de esta gran población rural, compartiendo espacio con los protagonistas paisajísticos de su actividad cotidiana: tráfico motorizado y áreas de aparcamiento, establecimientos comerciales, plazas, parques y jardines, equipamientos de restauración y alojamiento, centros sanitarios y educativos,... Este bullicio urbano de Martos pone el contrapunto a la silenciosa soledad que invade a la Vía Verde en cuanto abandona esta localidad por cualquiera de sus extremos. Dos paisajes contrapuestos pero complementarios. De aquella soledad vienen estos trajines urbanos, porque del olivar procede en gran medida el dinamismo de la sociedad y la economía marteña. La esencia de la identidad de Martos tiene sabor a aceite. Incluso da nombre a un tipo de aceituna, la picual o marteña, en reconocimiento al título de primer productor mundial de aceite de oliva ostentado por este municipio durante muchos años, con una producción media anual que ronda los 50 millones de kilos de aceituna. Añosos ejemplares de olivos atestiguan esta complicidad ancestral entre Martos y el olivar. El 60 % de los 1.500.000 olivos del municipio de Martos tiene más de 200 años. En el paraje conocido como Llano de Motril, situado a 1 km del pueblo, abundan los olivos centenarios, que aún permanecen productivos, existiendo algunos que superan la edad de 500 años.

La Estaca Grande



Monumental olivo de 300 años cercano a la vía verde y al pueblo de Martos que produce unos 300 kg de aceituna/año, habiendo alcanzado puntualmente los 800 kg. El término “estaca” se usa en Jaén para referirse a los olivos aludiendo a su etapa inicial de crecimiento y a un cierto sistema de plantación. Protegido como Árbol Singular, se cuenta que sirvió como refugio a sus propietarios durante la Guerra Civil (1936-39). La Vía Verde abandona Martos serpenteando sinuosa, dibujando amplias curvas a lo largo de unos 20 km hasta el viaducto del Víboras, donde el trazado recuperará cierta rectitud, como si quisiera alargar el viaje y demorar su salida de estos bellos parajes. Estos giros continuados del trazado ferroviario van orientando nuestra mirada de una forma natural hacia diferentes perspectivas del paisaje, apreciándose a nuestras espaldas cómo va disminuyendo de tamaño la omnipresente Peña de Martos. Al suroeste,

dando una cierta continuidad visual a la Peña, se aprecia desde la Vía un conjunto de cerros entre los que se halla el Cerro Atalaya, declarado Bien de Interés Cultural por el valor del yacimiento arqueológico y los restos medievales que alberga en su cima. Esta sucesión de curvas permitía al Tren del Aceite suavizar el pronunciado desnivel existente entre la estación de Martos, situada a 660 metros sobre el nivel del mar y la de Alcaudete, situada a 484 m. En ese perfil de continuado descenso la estación de Vado Jaén marca un cierto repunte altimétrico, pero la pendiente descendente del trazado se mantiene hasta el río Guadajoz, situado a sólo 396 m en el kilómetro 55,1 de la Vía Verde. Desde la estación de Martos hasta la de Alcaudete hay un larguísimo tramo de unos 24 kilómetros atravesando un paisaje de olivar infinito salpicado de cortijos, sólo interrumpido por una cantera, algunos nuevos cruces con la A316, por varios cauces de arroyos que son salvados con imponentes viaductos metálicos y por la estación de Vado Jaén. En este largo trayecto predominan los campos de visión profundos, que permiten amplias panorámicas donde la vista se pierde en el horizonte sin encontrar más que lomas de olivos dibujando con sus puntos verdes una cuadrícula sobre la tierra clara y ondulada. También hay tramos en los que el campo de visión desde la Vía es muy limitado y los olivos desaparecen momentáneamente, cuando la Vía se encajona en trincheras poco profundas y descarnadas de vegetación, horadadas por cientos de madrigueras de conejos que se asoman curiosos y un tanto temerarios a ver pasar caminantes y ciclistas. Hay algunos ejemplares de coscojas, encinas, almendros, matorrales y herbáceas propios de la vegetación mediterránea que flanquean el borde del trazado ferroviario puntualmente donde los olivos les han regalado algunos pedazos de tierra sin cultivar. Entre las estaciones de Martos y Vado-Jaén se localizan dos majestuosos viaductos ferroviarios metálicos que permiten salvar los tajos labrados en el terreno por los arroyos del Salado y del Higueral y que constituyen para los actuales viajeros espléndidos miradores desde donde admirar el paisaje en una panorámica de 360 grados. Se divisan desde aquí las lomas de la campiña alta a lo lejos hacia el nordeste, mientras en dirección opuesta, hacia la margen izquierda de la Vía, van cobrando protagonismo los relieves más abruptos de las Sierras de la Caracolera y de Ahíllos, preludio de las aún lejanas Sierras Subbéticas hacia las que encamina su itinerario la Vía Verde. Las hileras del olivar van trepando la base de estas formaciones serranas desdibujando algo la perfección geométrica que las caracteriza, alternando con algunas manchas boscosas y de matorral en las cumbres de los cerros (de alturas entre 500 y 700 m), lo que confiere cierto cromatismo al paisaje, combinando diversas tonalidades de verde frente al predominio del tono monocolor “verde olivo”. Esta diversidad vegetal permite apreciar en el paisaje la estacionalidad climática, conformando estampas diferentes y dinámicas según la época del año. En otoño algunos lugares dispersos de estos cerros y de los márgenes de la Vía se tiñen de colores ocre y rojizos y se tapizan de flores multicolores en primavera. En el invierno es posible admirar las figuras retorcidas y esqueléticas de algunos ejemplares de árboles con sus ramas desnudas. Este dinámico escenario genera contrastes visuales muy atractivos respecto a las amplias extensiones dominadas por el imperturbable olivo. En medio de esta inmensidad, se alza sorpresivamente la estación de Vado-Jaén (km 36,5) sin que aparentemente haya una lógica funcional para esta extraña ubicación ya que se encuentra a muchos kilómetros de cualquier núcleo importante de población o productivo.

Estación de Vado-Jaén Construida exclusivamente para facilitar el cruce de trenes, esta solitaria estación cuenta con un recinto acondicionado como área de descanso y unas edificaciones primorosamente restauradas, que acogen ocasionalmente actividades de turismo astronómico. La Sierra Sur de Jaén – a la que pertenecen los municipios de Alcaudete, Martos y Torredelcampo - está certificada como Reserva Starlight, un reconocimiento que reciben los lugares cuyo firmamento reúne determinadas condiciones de oscuridad y nitidez favorables para la observación astronómica. La ausencia de contaminación lumínica está asegurada en este enclave de Vado-Jaén, y también la placidez de su entorno, que no se ve alterada ni siquiera por la proximidad de una carretera local. Dejando atrás la estación, la Vía discurre un tramo en paralelo a la autovía antes de enfilarse una recta hacia el sur, donde empieza a perfilarse el relieve de la Sierra de la Caracolera y la Sierra de Ahíllos. Comienza hacia el kilómetro 40 uno de los tramos de mayor calidad y atractivo en términos paisajísticos de toda la Vía Verde, cuando se abre hacia el oeste una vista panorámica de impresionante profundidad y belleza sobre el Valle del Víboras.

Castillo de la Encomienda del Víboras



El nombre de Víboras parece ser la evolución fonética de Bib-Bora, que en árabe andalusí significa Puerta de Bora, por encontrarse en el lugar de acceso a la antigua ciudad turdetana de Bora, localizada en el Cerro de San Cristóbal. Aprovechando en gran medida las formaciones rocosas de la cumbre del cerro como fortaleza natural, fue construido en el siglo IX un importante núcleo islámico, luego reformado por la orden Calatrava, que nos ha legado el Castillo de la Encomienda del Víboras. Este monumento catalogado como Bien de Interés Cultural controlaba el eje de comunicación natural entre Jaén y Córdoba. Pese a su actual estado de ruinas, su Torre permanece activa coronando el cerro y componiendo una estampa de gran belleza, bien visible aunque lejana desde la Vía Verde. El trazado de la Vía se vuelve más rectilíneo en esta zona, donde surge inesperadamente una casilla ferroviaria restaurada y coqueta, como una casita salida de un cuento. Hacia el km 42,5 ya se vislumbra al frente una de las perlas patrimoniales del antiguo ferrocarril, el viaducto del Víboras. Un portentoso terraplén va preparando el terreno donde se encaja como una pieza de puzzle este magnífico viaducto de 224 metros que sobrevuela el río Víboras. Los viajeros apreciarán desde este viaducto las amplias vistas sobre el olivar que cubre el entorno más cercano, divisando hacia el noroeste las Sierras de Villodres y Sierra Llorosa. Hacia el sudeste se divisa un abanico serrano conformado por la Sierra de la Caracolera (1.325 m), divisoria de los términos municipales de Martos y Alcaudete, la Sierra de Ahillos (1.452 m) y la Sierra de Orbes. La explotación forestal que se hace de estas sierras se traduce en una cobertura vegetal de coníferas y otras especies arbóreas y de matorral, que contrasta con la tonalidad monocolor del olivar y con las peladas cumbres. Dirigiendo la mirada hacia abajo, quienes no sufran de vértigo disfrutarán desde el viaducto del Víboras, el más elevado de toda la Vía Verde, de un inesperado regalo para la vista. Muy cerca de los recios pilares de sillería que sustentan el viaducto ferroviario, salva el río un puente medieval pequeño y hermoso que parece casi un juguete. Sin embargo, este puente medieval, que muchos llaman erróneamente el puente romano, cumple perfectamente su función pese a sus reducidas dimensiones. Merece la pena sucumbir a la tentación de descender por la ladera, pisando algunos metros de la antigua calzada romana que conducía hasta el puente medieval para poder contemplar la estampa que ofrecen las dos obras de ingeniería. Su contemplación despierta una reflexión acerca de la dimensión de las intervenciones del hombre en la naturaleza para satisfacer sus necesidades de movilidad. Aquí se hace patente el contraste entre el majestuoso viaducto del ferrocarril que se eleva hasta los 70 metros contra el cielo y el modesto puente medieval de sólo 7,5 metros de altura. Dos monumentales obras de ingeniería que permanecen como la huella pictórica en el paisaje de sendos momentos históricos muy alejados en el tiempo, con circunstancias socioeconómicas y niveles de progreso tecnológico totalmente dispares. Ambos hitos paisajísticos cumplen con igual perfección su función como infraestructuras para el transporte, compitiendo en méritos artísticos y belleza ante la mirada del observador, quien emitirá con total subjetividad su dictamen, intransferible e inapelable. Pasado el viaducto la Vía discurre, ya por el término municipal de Alcaudete, junto a la inconfundible huella de la cantera de La Muela, de la que se extraía la piedra utilizada como balasto, la base donde se colocaban las traviesas y los carriles de la infraestructura ferroviaria. La Vía enfila una larga recta en la que salva los arroyos del Chaparral y de la Esponela mediante sendos viaductos metálicos de 70 metros, en un paisaje cada vez más abrupto. La vegetación se vuelve más diversa, con concentraciones de coníferas y eucaliptos, y abundancia de retama en los flancos de la Vía, combinada

con otros matorrales y herbáceas que ponen la nota de color con sus flores silvestres en primavera. El paisaje va cambiando de color sustancialmente cuando las tierras blancas que antes eran peinadas por el olivar se van tornando rojizas. Se disfruta de una gran amplitud visual hacia el noroeste, divisándose la Sierra de la Lastra, Sierra Llorosa y la aldea de Noguerones, cerros tapizados de olivar en sus faldas y cultivos leñosos y vegetación más cromática hacia las cumbres. La Sierra de Orbes y la Torre Maestra (ésta con la huella de los mordiscos ocasionados por una cantera) actúan como pantalla visual de una altura aproximada de 800 metros entre la Vía Verde y la población de Alcaudete. El pueblo, ubicado a unos 5 kilómetros de la Vía, parece jugar al escondite y lo hace con tanta habilidad que queda oculto a la vista desde la Vía Verde desde esta perspectiva. Esta circunstancia hace que el viajero se sorprenda nuevamente al llegar a una estación ubicada en un lugar aparentemente despoblado y sin actividad productiva, como sucedía con Vado-Jaén. Habrá que esperar varios kilómetros, para ganar perspectiva y poder apreciar volviendo la vista atrás la silueta del pueblo de Alcaudete encaramado en lo alto de la montaña alrededor de su majestuoso castillo.

Castillo de Alcaudete



El castillo de Alcaudete, uno de los mejor restaurados de España, fue cedido por el rey Fernando III a la Orden de Calatrava para defender la frontera entre Castilla y el reino nazarí de Granada, perpetuando la misma función defensiva que antes desempeñaba para los árabes. Con su esbelta torre del Homenaje, una de las más altas y sólidas de la arquitectura medieval españolas, se convirtió en el bastión más importante de esta frontera y en vigía estratégico de los caminos entre Granada y la Vega del Guadalquivir. Su interior alberga hoy día un centro de interpretación sobre la Orden Calatrava. La Vía va perdiendo campo de visión a diestra y siniestra conforme se acerca a la estación de Alcaudete (km 47,9). Aparece en su margen derecha un establecimiento turístico que asemeja una gran cortijada y a la izquierda una nueva casilla ferroviaria pintada con los vivos colores que las anteriores casillas del tramo jiennense. El recinto de la estación de Alcaudete conserva elementos patrimoniales ferroviarios de gran valor, como los clásicos depósitos de agua y la aguada (grúa para el suministro de agua a las locomotoras de vapor), aparte de un almacén y el edificio de viajeros, en cuya fachada permanece el rótulo de azulejos con el nombre oficial de la estación AlcaudeteFuente de Orbe. Dejando atrás el recinto de la estación, la Vía Verde cruza una vez más la A-316, en esta ocasión mediante una pasarela de reciente construcción, y prosigue su descenso por un paisaje cada vez más abrupto y naturalizado. Pronto se adentra en el espacio de la Reserva Natural de la Laguna Honda, donde se disfruta de una gran amplitud paisajística especialmente hacia el sur, donde aparece la laguna; en dirección opuesta se divisa una cantera de yeso que limita el campo visual y oculta la Reserva Natural de la Laguna del Chinche a los usuarios de la Vía.

Reserva Natural Laguna Honda Esta laguna es una de las pocas que hay en la provincia de Jaén. De forma semicircular, enmarcada por vegetación de taraje y juncos, tiene aguas con alto nivel de salinidad, poco profundas y de carácter estacional, ya que se seca en verano. En ella anidan o pasan temporadas más o menos largas aves acuáticas como flamencos rosas, fochas comunes, grullas y malvasías cabeciblancas. No se aprecia desde la Vía la cercana Reserva Natural de la Laguna del Chinche, de similares características. La Vía traza dos profundas curvas bordeando la Loma

del Desgarradero para seguir descendiendo hacia el río Guadajoz, ayudándose también con alguna profunda trinchera que ataja por medio de la montaña allá donde los ingenieros ferroviarios lo consideraron necesario. El paisaje ha ido cambiando en el entorno visual más cercano a la Vía, donde el hegemónico olivar ha cedido espacio al matorral y las herbáceas, sobre unas tierras que se muestran más áridas y erosionadas. Hay una gran profundidad visual hacia el noroeste, que permite divisar hacia abajo la lámina de agua del embalse de Vadomojón, que recoge las aguas del río Guadajoz. La mirada se pierde en el horizonte encontrando, si se observa con atención, el propio trazado de la Vía y el viaducto del Desgarradero, que aguardan nuestro paso más adelante. Este magnífico viaducto que salva el arroyo del mismo nombre es prelude del vecino viaducto del Guadajoz, que permite saltar de la provincia de Jaén a la de Córdoba.

Viaducto del Guadajoz



El viaducto ofrece una magnífica panorámica sobre el valle del Guadajoz, inmerso en una impresionante naturaleza que le rodea silenciosa, con espacios amplios y escasa vegetación, donde los olivos han cedido lugar a matorrales y pastizales. Este portentoso mecano metálico merece una mención especial por su majestuosidad, que no radica sólo en sus medidas (207 metros de longitud y 50 metros de altura) sino también en su fascinante estructura. Es una atalaya perfecta para deleitarse con el paisaje circundante, al tiempo que el propio viaducto constituye un elemento paisajístico impresionante, que bien merece una detenida inspección. Las mejores vistas del viaducto se consiguen descendiendo por la orilla cordobesa desde una casilla en ruinas hasta la base de sus pilares, que son igualmente de celosía metálica, pero anclados en una base de sillería para resistir los embates del viento, lo que le confiere solidez sin restarle un ápice de esbeltez al conjunto. La Vía Verde prosigue desde aquí un suave pero continuado ascenso durante unos 20 kilómetros rodeada nuevamente por el olivar, alternando trincheras con espacios abiertos, por parajes solitarios y alejados de las carreteras, adonde difícilmente se puede acceder si no es por la propia Vía Verde. Es un paisaje especialmente cromático en primavera, cuando los laterales de la vía se cubren por una alfombra densa de flores multicolores, allá donde las labores de mantenimiento del olivar le dejan espacio.

Reserva Natural de la Laguna del Salobral o del Conde La Vía se adentra en un espacio más abierto, encontrando a la izquierda la Laguna del Salobral (Km 59), declarada Reserva Natural y Zona Especial para la protección de las Aves. Situada a una cierta distancia de la Vía Verde serán muy útiles los prismáticos para apreciar la rica avifauna que inverna y nidifica en estas aguas salobres, en los períodos del año y en las condiciones pluviométricas que lo permiten, ya que al tratarse de una laguna estacional es posible hallarla seca. Junto a la Vía ha sido habilitado un mirador con bancos, aparcabici y un panel interpretativo para facilitar el avistamiento de las aves sin perturbar la sosegada vida de las anátidas. Entre los carrizos que rodean la laguna invernan diversos tipos de patos, grullas e incluso las rosadas figuras

de algunos flamencos que acostumbran a recalar en estos humedales. El mirador ofrece una amplísima panorámica del entorno de la laguna, donde predomina el olivar salpicado por algún cortijo que destaca sobre la alfombra florida que nace en primavera. Hacia el oeste se comienzan ya a vislumbrar a lo lejos las albas casas de Luque arracimadas por la ladera y presididas por su castillo. La laguna del Conde o Salobral está situada en el término municipal de Luque, por el que la Vía prosigue su ascenso, encajonada puntualmente en largas trincheras.



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



Presidido por su castillo nazarí, Luque constituía un bastión defensivo del eje natural de comunicación entre Granada y Córdoba. Hacia Luque enfila la Vía Verde tras salvar el cruce con la carretera N-432 mediante una pasarela, y adentrándose pronto en la zona urbanizada del polígono del Alamillo.

Búnkeres del Alamillo En este lugar permanecen visibles, y visitables, trincheras y búnkeres de la Guerra Civil de 1936-1939. Estos búnkeres eran fortificaciones del bando nacional desde donde se vigilaba y protegía el trazado tanto del Tren del Aceite como de la carretera Córdoba-Granada que discurren en paralelo. Elementos bélicos que, como los castillos, resisten impertérritos el paso del tiempo recordando que ésta siempre fue una tierra de frontera. Son hitos

paisajísticos que transportan nuestra imaginación a escenarios de enfrentamientos y dolor protagonizadas por los pobladores de estas tierras en otros tiempos, a veces no tan lejanos.

Estación de Luque La Vía Verde hace su entrada en el recinto de la estación de Luque, un lugar que por su estratégica ubicación y el impulso de la iniciativa privada se ha convertido en un núcleo de cierta relevancia comercial y turística. Diversos ferroviarios han sido rehabilitados y equipados para nuevos usos (restaurante, tienda de productos locales, museo del aceite) manteniendo su sabor ferroviario, así como antiguos vagones han sido convertidos en salones del restaurante. Es un lugar muy concurrido por viajeros que llegan caminando y en bicicleta si acceden a través de la Vía Verde, o bien motorizados si llegan por la transitada carretera N-432, que pasa junto a la estación. Transeúntes que hoy día dotan a la estación de un dinamismo posiblemente similar al que se producía bajo la amplia marquesina cuando antaño llegaban los trenes cargados de viajeros y mercancías. Se percibe la huella del tren también a través de los elementos ferroviarios (señales, depósitos de agua, aguadas...) que han sido preservados por el dueño del recinto, un ejemplo de la implicación ciudadana en la protección de los valores culturales de un paisaje.

Panorámica de Baena Saliendo de la estación de Luque el antiguo Tren del Aceite encontraba la bifurcación del ramal ferroviario que le conducía hasta Baena, situada a unos 8 km, entre campos de olivar y algún viñedo. El trazado de la carretera N-432, que la Vía Verde sorteará más adelante mediante un paso inferior, y del polígono desarrollado en la margen izquierda de la Vía, cobran protagonismo en el paisaje que se avista desde este ramal ferroviario. Hacia la mitad de este ramal, un mirador estratégicamente situado ofrece una magnífica panorámica dominada por la silueta de las Sierras Subbéticas al fondo, en cuyas laderas se aprietan las casas blancas de Zuheros y su castillo roquero. A los pies del mirador se extiende la fértil vega del río Marbella. El trazado del ramal concluye en el recinto de lo que fuera en su día la estación de Baena. No quedan hoy restos de las edificaciones ferroviarias, lo que dificulta recrear en la imaginación este escenario cuando antaño circulaba el "Trenillo de Baena". En este lugar se ha habilitado un mirador que invita a contemplar la espléndida estampa que dibujan las blancas casas de Baena, población muy dinámica en términos socioeconómicos que no ha perdido por ello su carácter de típico pueblo andaluz y que depara entrañables imágenes, evocadoras de tiempos pasados que no lo son tanto. Retomando el camino de vuelta hacia Luque, se aprecian también magníficas vistas panorámicas de este pueblo, que se quedarán atrás al proseguir por la Vía principal en dirección a Zuheros. En estos próximos kilómetros, la ingeniería ferroviaria nos legó algunos ejemplos de trincheras perfectamente empedradas como si de muros incaicos se tratase, hogar lujoso de lagartos de gran porte y otros reptiles más modestos. Incluso los pasos superiores construidos para dar continuidad a algún camino rural sobre la vía son un ejemplo de la primorosa ingeniería ferroviaria del siglo XIX, convertidos en perfectos marcos para las imágenes que brinda el paisaje. Una muestra más de la belleza de esta herida ya cicatrizada que la infraestructura ferroviaria infringió al paisaje, y que denota el respeto, se puede decir el mismo, con el que los ingenieros de la época intervenían en el territorio.



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

Viaducto de Zuheros A los pies del pueblo y muy cerca del antiguo apeadero (km 72) se encuentra el espléndido viaducto de Zuheros, considerado una pieza significativa de la ingeniería ferroviaria del siglo XIX por su singular disposición en curva. Se trata de una estructura metálica de 104 metros de longitud, organizada en tres tramos rectilíneos que configuran una curva, permitiendo así al rígido camino de hierro adaptarse al cañón y salvar el arroyo del Bailón. Esta artística solución permite a la Vía trazar una cerrada curva, proporcionando unas magníficas vistas sobre el pueblo.

Monumento Natural Cueva de los Murciélagos Las abruptas cordilleras kársticas que enmarcan el pueblo esconden un impresionante paisaje subterráneo, pues en sus entrañas acogen una de las más bellas cavernas de Andalucía, la Cueva de los Murciélagos. Esta fantástica cavidad declarada Monumento Natural ofrece casi medio kilómetro de galerías visitables repletas de estalactitas y estalagmitas. En su interior se han encontrado pinturas rupestres y restos materiales y humanos del Neolítico, de hace unos 35.000 años, correspondientes al Hombre de Neanderthal.



Cañón del Bailón

El Cañón del río Bailón es otra joya geológica que adorna a Zuheros, fruto de la incansable fuerza del río que durante miles de años ha ido excavando y erosionando las entrañas de la roca caliza. Este desfiladero echa un pulso en espectacularidad y belleza a la imagen del castillo roquero, donde empatan la fuerza de la naturaleza y el esfuerzo del hombre dando como resultado un paisaje majestuoso para disfrute de todos. La Vía Verde se despide de Zuheros continuando su suave y sinuoso ascenso en paralelo a la carretera local que conduce a Doña Mencía, pero a una distancia tal que no enturbia visualmente el paisaje natural en torno a la Vía en este tramo. A media ladera comienza a vislumbrarse la Hacienda Minerva, un caserío cuyo eje era la producción aceitera y cuyos vestigios se aprecian hoy día en la cuidada rehabilitación que se le hizo para destinarlo a alojamiento con mucho encanto. En el mundo rural andaluz tradicionalmente se suele denominar “cortijo” a las edificaciones vinculadas a las explotaciones cerealistas y ganaderas, reservándose el término de “hacienda” para las vinculadas al olivar y el nombre de “lagar” para las vinculadas a las dedicadas al viñedo. Con los nombres de cortijos y haciendas se suele designar a latifundios donde se combinan la explotación de diversos tipos de cultivos y ganadería a gran escala, que albergan edificaciones destinadas

a funciones variadas, desde viviendas de los trabajadores y de los propietarios hasta graneros, establos, bodegas, lagares y molinos de aceite, incluyendo a veces incluso capilla, escuela y otros equipamientos. Los cortijos o haciendas olivareros cuentan con patios para depositar la aceituna, molinos y prensas para llevar a cabo la molienda de las aceitunas y la producción aceitera.



Estación de Doña Mencía La Vía Verde prosigue su ascenso hasta cruzar bajo la carretera que traía como compañera, y entra en el recinto de la estación de Doña Mencía (km 75), localidad situada del otro lado de la carretera A-318 (nombre que recibe en este tramo la Autovía del Olivar, la antes denominada A-316). El antiguo muelle ferroviario reconvertido en Centro Cicloturista y oficina de información dinamiza y llena de vida este espacio, donde hay también un restaurante en el que fuera el edificio de viajeros, una zona para autocaravanas y juegos infantiles. Nuevos viajeros acuden ahora con sus bicicletas y mochilas a la antigua estación, devolviéndole su originaria vocación de espacio de tránsito y encuentro. Doña Mencía ofrece un paisaje rural típico, con la tradicional arquitectura de los pueblos andaluces, con sus casas encaladas y calles estrechas y sinuosas en torno al Castillo, la iglesia y la plaza. Extendido sobre una colina, la silueta de su castillo no destaca recortado contra el cielo en la cumbre, sino que más bien se camufla entre sus calles. Las mejores vistas de la localidad se aprecian desde una casilla ferroviaria rehabilitada que se ubica a un par de kilómetros de la estación, en dirección a Cabra.

El Laderón Desde Doña Mencía se divisa una magnífica panorámica de las Sierras Subbéticas, siendo El Laderón uno de los hitos paisajísticos locales con el que los vecinos se sienten más identificados. Se trata de una colina de 820 metros coronada por una amplia meseta, situada al costado izquierdo de la Vía Verde cerca de la estación. Desde su meseta se divisa un amplio paisaje hacia las sierras de Luque, Alcaudete y Martos por el este, y la Campiña cordobesa por el norte y oeste. En el Laderón se halla el yacimiento arqueológico más importante de Doña Mencía, sobre el que ya el escritor Juan Valera daba noticias: “A corta distancia de Villabermeja hay un sitio, que apellidan El Laderón, donde cada día se descubren vestigios y reliquias de una antiquísima y floreciente ciudad”, de cuyos habitantes afirmaba que “casi todos eran rubios como unas candelas.”

Parque Natural Sierras Subbéticas

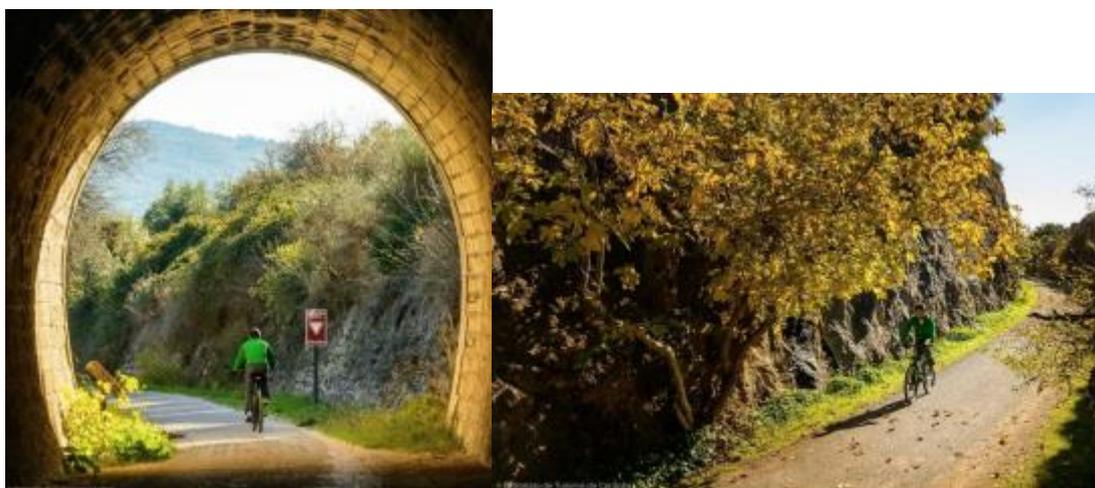


Desde la estación de Luque hasta la de Cabra, el trazado de la Vía Verde delimita prácticamente el perímetro del Parque Natural Sierras Subbéticas. Situado en el centro geográfico de Andalucía en la parte más meridional de las Cordilleras Béticas, este Parque Natural fue declarado Geoparque por la Unesco por su riqueza geológica y la singularidad de sus formaciones kársticas. El Parque abarca, total o parcialmente, los municipios de Cabra, Rute, Carcabuey, Priego de Córdoba, Luque, Iznájar, Zuheros y Doña Mencía. Una colisión entre placas tectónicas ocurrida en tiempos inmemoriales originó este accidentado relieve, haciendo emerger lo que habían sido sedimentos marinos y que hoy configuran estas formaciones montañosas. Así se explica la abundancia de ammonites (moluscos ya extinguidos, con su característica concha en forma de espiral) que se encuentran en algunos lugares del Geoparque. El paisaje del Parque puede describirse como áspero y pedregoso, con elevadas formaciones, valles estrechos y terrenos más suaves donde se concentran los núcleos urbanos y los cultivos de olivar. La sierra de Cabra es uno de sus referentes más significativos y donde se localiza el Picacho, conocido como el “Balcón de Andalucía”, desde el cual se divisan cinco provincias andaluzas y los tres grandes dominios de Andalucía: Sierra Morena, la Depresión del Guadalquivir y la Cordillera Bética. En su cumbre se encuentra el Santuario de la Virgen de la Sierra, patrona de Cabra y referente cultural y religioso muy apreciado por sus habitantes. Los grandes valores paisajísticos del mirador del Santuario le hicieron valer de una figura de protección desde principios del siglo XX. La vegetación del Parque es típicamente mediterránea, alternando bosques, matorrales y pastizales, bosques de ribera y especies rupícolas (aquéllas que viven en escarpes montañosos y roquedales). Se encuentran en este territorio encinares, acebuches, coscojas, majuelos de blancas flores y rojos frutos y lentiscos, así como algunas higueras en zonas de umbría y vaguadas, y almendros asilvestrados, aparte de aulagas, retamas y otros matorrales. Además, las Sierras Subbéticas albergan muchas especies vegetales poco frecuentes e incluso endémicas por la singularidad de sus condiciones geográficas. Esta vegetación se localiza allá donde no ha llegado el olivar, que es incuestionablemente el cultivo predominante de las Sierras Subbéticas: representa el 96% del total de la superficie cultivada en el Parque Natural. En lo que respecta a la cabaña ganadera de la zona está principalmente representada por los ganados caprino y ovino y, en menor proporción, por porcino, vacuno y equino.

La Sima de Cabra El Geoparque Sierras Subbéticas atesora en sus entrañas multitud de cavidades, fisuras y manantiales, seguramente muchos de los cuales aún no hemos podido ni siquiera conocer y explorar. Entre sus joyas geológicas subterráneas, aparte de la Cueva de los Murciélagos, cabe destacar la Sima de Cabra, una impresionante

cavidad natural que se hunde en la montaña verticalmente con una profundidad de 116 metros, abriéndose en su base como una campana y bifurcándose en varias galerías. Esta misteriosa sima ha sido mencionada durante siglos por numerosos escritores como referente de espacio tenebroso y siempre con un halo de misterio. El mismísimo Miguel de Cervantes, que la conoció durante una estancia en Cabra, la cita en El Quijote: “Otra vez me mandó que me precipitase y sumiese en la Sima de Cabra, peligro inaudito y temeroso y que le trajese particular relación de lo que en aquella oscura profundidad se encierra”. La primera exploración de la Sima en 1841 se considera el inicio de la espeleología en España. Aunque refieren las crónicas que en 1683 se realizó un descenso completo por la Sima, tratando de esclarecer el asesinato de un vecino. Un voluntario se internó en busca del cadáver, sólo después de confesarse con un sacerdote, y en presencia de unos 300 vecinos, autoridades y clérigos, que le recibieron jubilosos cuando resurgió de aquella cavidad, temida como si fuera antesala del infierno.

Viaducto de la Sima El majestuoso viaducto de la Sima constituye una magnífica atalaya desde la que contemplar el paisaje de la campiña olivarera y Sierra Morena hacia un lado, y las Sierras Subbéticas que esconden la Sima bajo su pétrea coraza, hacia el otro. Cuesta imaginar sucesos penosos en este entorno donde reina la belleza y el sosiego de la naturaleza, pero en enero de 1936 tuvo lugar un descarrilamiento en este viaducto, que se saldó con numerosos viajeros heridos y cinco vagones destrozados. A partir de Doña Mencía se suaviza el perfil altimétrico de la Vía Verde, poniendo término al prolongado ascenso iniciado en el río Guadajoz, dando paso a los pocos kilómetros a un descenso aún más contundente hasta el final de la Vía Verde, sólo interrumpido entre las estaciones de Cabra y Lucena. Profundas trincheras, recios terraplenes, un túnel y dos viaductos consiguen dominar y suavizar el abrupto paisaje de las Sierras Subbéticas en el trayecto hasta Cabra para facilitar la circulación de los trenes de antaño y de los paseantes actuales. Las trincheras más cercanas a Cabra, labradas con pericia y esfuerzo por los ingenieros y los obreros que construyeron este ferrocarril, constituyen verdaderas obras de arte paisajísticas. Los profundos tajos que abrieron en la dura roca han dejado al aire sus entrañas, desvelando así sus secretos ante los ojos expertos que sepan descifrar las historias escritas en sus estratos desnudos. La llegada a una gran localidad como es Cabra supone un cambio importante en el paisaje natural que rodeaba a la Vía Verde, aunque se limita a recorrer su periferia meridional sin adentrarse en el callejero urbano ni en la zona industrial. La Vía rodea el casco urbano por una cota más elevada, a modo de extensa balconada que ofrece unas amplias panorámicas sobre el entramado de calles salpicadas de jardines, plazas y monumentos. Cabra disfruta de una ubicación privilegiada, situada casi en el centro geográfico de Andalucía y dotada con abundantes manantiales y fértiles huertas, lo que ha marcado su devenir histórico. Se convirtió en una de las poblaciones más importantes del sur de la Córdoba medieval, dotándose en el período barroco de interesantes edificios civiles, conventos y hospitales religiosos que, a su vez, atesoran magníficos ejemplos de la imaginería andaluza. Su barrio del Cerro constituye el típico ejemplo de arquitectura popular cordobesa, con casas encaladas y engalanadas con macetas de flores.



Estación de Cabra La estación de Cabra, cobijada a la sombra de frondosos árboles y reutilizada hoy día como restaurante, tiene estacionados en su andén una locomotora de vapor y otras piezas históricas. Estos elementos del

patrimonio ferroviario inmueble y del material rodante cuidadosamente rehabilitados, sumados a la animación que generan los lugareños y visitantes reunidos bajo la marquesina de la estación, contribuyen a recrear el ambiente que debió reinar en esta estación el siglo pasado.

La Fuente del Río La Vía abandona Cabra pasando junto a la Fuente del Río, un paraje natural donde se han sucedido intervenciones de la mano del hombre. Un oasis de arbolado, jardines, estanques y saltos de agua donde nace el Río Cabra, fruto de las precipitaciones que se filtran en el sistema kárstico de la Sierra de Cabra, horadada por un sinfín de galerías, grietas y manantiales subterráneos. Este espacio ha recibido diversas catalogaciones por su gran interés paisajístico, como la de 'Bien de Interés Cultural', 'Sitio de Interés Natural' o 'Arboleda Singular'. Este manantial, afluente del río Genil, no sólo abastecía con su caudal a la población de Cabra, sino que a través de un sistema de canales y acequias daba vida a un amplio sistema de regadío en la vega del río Cabra, donde en su día se concentraban más de seiscientas huertas y de cuya producción vivía un gran número de egabrenses. A partir de Cabra el trazado de la Vía abandona el contorno del Parque Natural Sierras Subbéticas, alejándose progresivamente de sus abruptas formas geológicas y de sus cumbres con escasa cobertura vegetal. En un primer momento discurre alternando trincheras y terraplenes por una zona residencial de casas unifamiliares de alto nivel y rodeadas de jardín. En la franja más inmediata a la Vía se divisa un paisaje donde la vegetación mediterránea más naturalizada de árboles y matorral reclama su espacio frente al tapiz infinito de olivar. En primavera nace junto a la Vía una orla de flores vital y colorista que supone un contrapunto a la sobriedad del olivar. En diversas ocasiones se entrecruzan los trazados de la Vía y de diversas carreteras, como es habitual en la periferia de una gran localidad, siendo la mayoría de estas intersecciones a desnivel.

Travesía de Lucena

Una vez pasado el viaducto del Alamedal comienza el término municipal de Lucena, donde la hegemonía paisajística del olivar es un hecho irrefutable: más del 76% del municipio de Lucena está ocupado por ese árbol milenario y retorcido que confiere una identidad propia a la totalidad de la Vía Verde del Aceite. La Vía rodea por el norte el casco urbano de Lucena, percibiéndose señales de la vitalidad industrial que define a esta ciudad, centrada en el sector del mueble, la actividad agroalimentaria y los metales. Se trata de la segunda ciudad más populosa de la Vía Verde, y la segunda de toda la provincia de Córdoba, después de la capital. Esta circunstancia se traduce en una mayor presencia de naves industriales, zonas residenciales y equipamientos de servicios en el paisaje en torno a la Vía. No obstante, como también sucede en la mayoría de localidades por las que pasa la Vía, ésta no penetra de lleno en el callejero urbano sino que lo rodea discretamente hasta su estación (km 99), cuyo edificio de viajeros ha sido rehabilitado para servicios museísticos y el muelle anejo acondicionado como restaurante. La Vía abandona con igual discreción Lucena, ahora sí internándose en un polígono industrial, pero sólo de manera tangencial y sin entrar en el ajeteo propio de estos espacios, aunque es un hecho que el paisaje circundante a la Vía ha cambiado radicalmente durante esta travesía periurbana industrial. También se divisa desde la Vía un enjambre de carreteras de mayor envergadura y autovías, salvadas nuevamente por el trazado de la Vía mediante un paso inferior y una impresionante pasarela. Una vez acaba la travesía del polígono industrial, la Vía se abre nuevamente camino en medio de un paisaje agrícola con menor presencia antrópica. Todavía en el término municipal de Lucena, y por tanto en la comarca de la Subbética, se trata de un territorio de transición al paisaje alomado de la campiña sur cordobesa. La Vía avanza por un paisaje de olivar, ahora sobre el suave relieve de la campiña, combinado con viñas y salpicado por algunas encinas y frutales como higueras y membrillos en las huertas cercanas. Progresivamente cobra presencia el paisaje propio de zonas de producción vitivinícola, con amplias extensiones de viñedos cubriendo las suaves lomas de la campiña, salpicadas en las zonas más elevadas por las edificaciones necesarias para la producción de sus caldos. Cuando la Vía llega a la aldea de Las Navas del Selpillar, cerca del pueblo de Moriles, se percibe por primera vez desde que se inició el itinerario de la Vía Verde en Jaén una cierta hegemonía paisajística de la vid sobre el olivo.

Estación de Las Navas del Selpillar La antigua estación de Moriles-Horcajo, que daba servicio a la aldea lucentina de Las Navas del Selpillar y al joven pueblo de Moriles (data de 1912), alberga el Centro Enogastronómico de la Ruta del Vino Montilla-Moriles (km 108). El amplio recinto de la estación, incluidas sus edificaciones, ha sido acondicionado

cuidadosamente como un espacio museístico al aire libre dotado con paneles interpretativos sobre el fascinante mundo de la enología y también sobre la producción oleícola, que sigue ocupando un lugar muy destacado en la economía y la historia local. Un mirador habilitado ofrece magníficas vistas panorámicas sobre la campiña cordobesa, dominadas aún por el olivar desde este punto de observación. Sin embargo, una vez se deja atrás la estación ya se aprecia en los alrededores de la Vía el cambio paisajístico y se observan algunos lagares, las explotaciones agro-industriales donde se realizan tras la vendimia las primeras fases para la transformación de la uva y la elaboración del mosto. Los lagares se organizaban situando en torno a un patio las estancias tanto de habitación como de labor, en lugares elevados de las explotaciones y con amplias vistas sobre los viñedos. En la dependencia del lagar propiamente dicho, se producía la prensa de la uva y la extracción del zumo, y en la bodega contigua se realizaba el proceso de fermentación del mosto. El posterior reposo del vino en bodega de roble se solía realizar en las bodegas de crianza situadas en los cascos urbanos próximos.



Otras piezas tradicionales del lagar eran la cuadra y el pajar, así como espacios para los aperos y herramientas. La mayoría de lagares de la provincia de Córdoba se concentran en estas fértiles tierras cercanas a la Vía Verde en los términos municipales de Moriles, Montilla, Aguilar de la Frontera, Monturque y otros cercanos, siendo muchos de ellos visitables. El color blanquecino de estas tierras albarizas es una muestra de su aptitud para el cultivo de las vides, cuya producción está amparada por la Denominación de Origen Montilla-Moriles, a la que se acogen ocho municipios atravesados por la Vía Verde. El 95% de sus terrenos están cultivados con la variedad de uva Pedro Ximénez. En este paisaje de mestizaje conviven, juntas pero no revueltas, amplias extensiones de tierra peinadas por hileras de vides y de olivos en torno a sus lagares y cortijos. Olivares y viñedos pintan sobre las blancas tierras con sus distintas tonalidades verdes un lienzo lleno de cromatismo y belleza. La Vía Verde atraviesa los términos municipales de Moriles, Aguilar de la Frontera y Puente Genil, si bien a cierta distancia de todas estas localidades, lo que explica que éste sea el tramo menos frecuentado de la Vía Verde por la población local, pese a su atractivo paisajístico. En las proximidades, aunque lejos de la Vía Verde, se hallan unos humedales de gran valor ecológico en los que invernan aves acuáticas y que han favorecido la recuperación del pato malvasía. Se trata de las Reservas Naturales de la Laguna del Rincón y la Laguna de Zóñar, que no se pueden divisar desde la Vía Verde. Un nuevo cruce de la Vía con la carretera A-318 por una estilizada pasarela de color rojo proporciona un punto elevado de observación sobre la campiña cordobesa, con la Sierra del Castillo al fondo, con su piedra caliza cubierta de vegetación y coronada por la Torre del Castillo de Anzur.

La Torre de Anzur En los alrededores de la Torre de Anzur, de planta cuadrada y unos 15 metros de altura, se han encontrado restos de cerámica ibérica y romana, además de abundantes vestigios de la época medieval e islámica. Desde este recinto amurallado, que formaba parte de la franja fronteriza castellano-nazarí, se divisa un amplio panorama de la campiña cordobesa y sevillana. A sus pies discurre el arroyo de Navalunga, que se cruza con la Vía

Verde, y cerca queda el Tajo de Peñarrubia (551 m), el punto más elevado del municipio de Puente Genil. El itinerario de la Vía Verde culmina en el recinto de la estación de Campo Real (km 120), cuyos edificios se encuentran en estado ruinoso, a unos 6 km del casco urbano de Puente Genil. En esta estación se encontraban las vías del Ferrocarril Linares-Puente Genil (la Vía Verde del Aceite) con la línea férrea que une Córdoba y Málaga, quedando el edificio de la estación precisamente en medio de esta bifurcación ferroviaria. Con el cierre de la línea, la estación de Campo Real quedó relegada a apeadero y posteriormente fue abandonada. En Puente Genil, donde el sol se hace dulce, finaliza el itinerario de esta Vía Verde del Aceite que se inició en Jaén.

Sábado 25 marzo

Ruta corta:

Opción 1: tren Jaen-Puente Genil, ruta hasta estación de Luque (70 km)

Tren 6.35 Jaén con bicicleta desmontada y en bolsa de transporte, cambio de tren en Córdoba

Llegada a Puente Genil-Herrera a las 9.12

Montar bicis y circular 13.4 km hasta Estación de Camporreal (37.40412977581433, -4.70827045540823), 14500 Puente Genil, Córdoba. Desde aquí seguir la vía verde hasta la antigua estación de Luque (37.57320413100565, -4.263017614661388). Hostal Nicol's N 037° 34.399, W 04° 15.726

Ruta corta:

Opción 2: Jaen-estación de Luque (65 km)

Inicio en Jaen (37.78558151136489, -3.8120433381388907)

Desde aquí vía verde hasta la antigua estación de Luque (37.57320413100565, -4.263017614661388) Hostal Nicol's N 037° 34.399, W 04° 15.726.

Ruta larga: Jaen-estación de Cabra (100km)

Inicio en Jaen (37.78558151136489, -3.8120433381388907)

Desde aquí vía verde hasta hasta la antigua estación de Luque, y continuar vía verde por Zuheros, Tunel del Plantío, Estación de Cabra. Si hay participantes que desean continuar más allá de donde decida dar la vuelta el coordinador de ruta larga, deben informar al coordinador y pedalearán bajo su responsabilidad.

Vuelta a dormir en la antigua estación de Luque (37.57320413100565, -4.263017614661388) Hostal Nicol's N 037° 34.399, W 04° 15.726.

Domingo 26 marzo

Luque-Jaen (65km)

Inicio en antigua estación de Luque (37.57320413100565, -4.263017614661388)

Desde aquí vía verde hasta Jaen (37.78558151136489, -3.8120433381388907)

FECHA, HORA Y LUGAR DE ENCUENTRO

Viernes 24 marzo a partir de las 21.00.

El lugar de encuentro será el Hotel Salvador. Carretera Madrid - Cádiz, Km. 296, 23710 Bailén

NORMAS DE SEGURIDAD Y ADVERTENCIAS

- **El/la participante en la actividad, al realizar la inscripción, declara poseer la capacidad físico-técnico-deportiva adecuada para la realización de la misma.**
- Según la longitud, condiciones naturales de algunas de las rutas o la meteorología imperante, la realización, o cambios, de los itinerarios programados estará sujeta a la decisión de los organizadores (coordinador/a y/o responsables de seguridad) que informarán a los/as participantes, antes o durante la actividad, si esta se podrá realizar o no bajo el amparo del Club.
- No se debe iniciar la marcha hasta que el/la coordinador/a lo indique.
- **Ningún/a participante debe realizar recorridos no previstos**, si así lo decidiera debe comunicar, a los/as responsables de la actividad, su decisión de apartarse del programa y asumirá todas las consecuencias de su decisión.
- Todos los grupos deben contar, al menos, con mapa, brújula, altímetro (o GPS) y emisora.
- El no llevar el equipo necesario (ropa, gafas, comida, bebida, protección solar,) puede convertir una salida clasificada como fácil en muy difícil, dependiendo de las condiciones meteorológicas u otras que puedan presentarse.
- Cada participante deberá consultar la previsión meteorológica el día anterior a la salida.
- Cada participante debe conocer los datos y características de la ruta a realizar y, en función de ellos, su propia capacidad para realizarla.
- Los/as participantes deben contar con la destreza y formación suficientes para el tipo de recorrido propuesto.
- Si durante la marcha algún/a participante sufre un percance o se encuentra mal, debe comunicárselo a los/as organizadores/as (coordinador/a) o, de no ser posible, a cualquier integrante de la marcha, ya que es la única forma de poder ayudarle antes de que se pueda producir un accidente.
- Todo/a participante en la marcha, por el hecho de formar parte de un grupo adquiere la obligación de comunicar a los organizadores cualquier incidente que observe y que, a su entender, pueda suponer un peligro para cualquier persona. También debe colaborar, en la medida de sus posibilidades, en el auxilio de cualquier integrante del grupo.
- Todo/a participante deberá ir provisto del material designado como obligatorio para el desarrollo de la actividad, en adecuado estado para su uso y poseyendo los conocimientos necesarios para su correcta utilización.

- **El notorio incumplimiento de estas premisas por parte de algún participante, otorga a la organización el derecho de excluirle de participar.**

LOGÍSTICA. Transporte. Precio. Inscripciones

ALOJAMIENTO

habitaciones dobles compartidas, incluye toallas, sábanas, mantas
No incluye alimentación

Viernes 24 marzo Hotel Salvador. Carretera Madrid - Cádiz, Km. 296, 23710 Bailén
+34 953 67 00 58 Coordenadas GPS N 038° 5.366, W 03° 46.453

Sábado 25 marzo: antigua estación de Luque, Hostal Nicol's N 037° 34.399, W 04° 15.726

Viernes 24 de marzo	Sábado 25 marzo	Sábado 26 marzo
Llegada a destino	Sin desayuno	desayuno
Pernocta	Pernocta	

El/la coordinador/a gestionará las preferencias a la hora de compartir habitación, en la medida de lo posible.

TRANSPORTE

El viaje desde Madrid se hace en coches particulares. El/la coordinador/a pondrá en contacto a los/as participantes para utilizar la mínima cantidad de vehículos necesaria.

Tanto si vas a aportar vehículo para llevar a otros/as socios/as como si no, por favor, publícalo en la sección de la web habilitada a tal uso, a modo de facilitar el trabajo del/a coordinador/a y de los/as otros/as participantes.

PRECIO

- Socios con seguro BTT: **66€**.
- Socios sin seguro BTT: **72 €** (Incluye seguro 3 €/día).
- Los colaboradores y coordinadores tendrán un **descuento de 8 € deducibles del precio principal**.
- El tren se paga aparte con un coste desde 21,50€ <https://www.renfe.com/es/es>
Compraremos billetes en la semana previa, cuando indique coordinador de ruta.

INSCRIPCIONES

Directamente en la [web del club](#). A partir del (**fecha de inscripción**).

PAGO: Precio total mediante tarjeta a través de la web del club.

De no hacerse efectiva esta cantidad en el plazo de 6 horas posteriores al apunte, la inscripción se considerará anulada

ANULACIONES

PLAZO DE CANCELACIÓN: 17 marzo

COSTE DE CANCELACIÓN: 100% alojamiento

Las condiciones de anulación son las definidas en el apartado 7º del Protocolo de participación en actividades.

COORDINADOR/A

Isa Minguez. Tél: 629624933. Correo electrónico: isa.minguez@gmail.com

CÓMO LLEGAR

Viernes pernocta Hotel Salvador. Carretera Madrid - Cádiz, Km. 296, 23710 Bailén

Coordenadas GPS N 038° 5.366, W 03° 46.453

Sábado inicio de ruta:

- Jaen (37.78558151136489, -3.8120433381388907)
- Opción tren: 37.78012133313424, -3.7908177020793175 estación tren Jaen, inicio pedaleo en estación PuenteGenil-Herrera 37.35998170629694, -4.821820878779724

BIBLIOGRAFIA

<https://viasverdes.com/publicaciones/PDF/guiaviaverdeaceite.pdf>