

## VÍA VERDE DEL ACEITE Y DE LA SUB-BÉTICA

### La conversión en vía verde de la línea férrea “del Aceite”



**José Tejero Ligeró**

*Factor de circulación de RENFE jubilado*

**E**l objetivo que me planteo con la publicación de este trabajo es doble. En primer lugar intentaré trasladar a los lectores el sentimiento de nostalgia de quien durante años trabajó en esta línea férrea. Para ello he recopilado algunos datos históricos y fotos que nos muestran una parte de ese pasado del tren del aceite, una línea que como tantas otras no aguantó la voraz política de cierres llevada a cabo durante los años ochenta del pasado siglo. En segundo lugar, trataré sobre la conversión de esta línea en vía verde para uso y disfrute de senderistas y ciclistas. Algo que viene a ser un mal menor, pues con ello, al menos se conservan algunos edificios y estructuras que de no haber sido así habrían corrido peor suerte.

#### DATOS HISTÓRICOS

El 12 de julio de 1852 se celebró en el Ayuntamiento de Jaén una reunión de contribuyentes para tratar, por vez primera, la posible consecución para Jaén de una línea

ferroviaria. En el 1859 tuvo lugar otra importante reunión para la construcción de un ramal que enlazara Jaén con Espeluy y que se uniría a la línea general de Andalucía. Sin embargo, la idea tardó en hacerse realidad casi dos lustros después de barajarse distintos proyectos. Así se decidió construir una línea ferroviaria que partiendo de la general de Andalucía, por Jaén, enlazara con Puente Genil pasando por Cabra y Lucena. La Ley que la autorizaba se aprobó en el año 1873.

El 30 de Abril de 1875, D. Jorge Loring (posteriormente sería nombrado Marqués de Loring), firmó el proyecto de construcción de la línea de ferrocarril que uniría Puente Genil (Córdoba) con Linares (Jaén), en el enunciado de dicho proyecto, podía leerse:

Ligadas ya entre si 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 vinos. Alejadas de vías férreas entorpecen su comercio por los tardíos y defectuosos transportes”.

La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces creada en 1.877, acomete la construcción de una variante más corta para unir Madrid con Algeciras y Málaga, prestando al mismo tiempo, servicio ferroviario a una comarca emergente, dando salida hacia ambos puertos de la metalurgia pesada de Linares y los productos agroalimentarios de Jaén y sur de Córdoba, es por lo que nace “El Tren del Aceite”.

En 1876 fue aprobado el proyecto presentado por el malagueño Jorge Loring, comenzando las obras en 1879 a cargo de la flamante Compañía de Ferrocarriles Andaluces. En julio de 1881 se completó el tramo entre Espeluy y Jaén hasta que, en 1890, el ingeniero De la Pierre presenta la modificación del trazado original de la vía, en la cual se proyectan ya las estaciones de Martos, Vado Jaén, Alcaudete, así como los grandes viaductos de la línea (Guadajoz, Víboras,...), Las obras se desarrollaron bajo la dirección de Carlos Alexandre, ingeniero de la Compañía de Ferrocarriles Andaluces, encargándose al taller de ingenieros-constructores Daydé y Pille, de Creil (Francia) la construcción de los viaductos metálicos y los pontones.

En 1891 se terminó el tramo cordobés comprendido entre Puente Genil y Cabra y, en 1893, se daban por finalizados los trabajos del tramo Cabra –Jaén. Quedaba así expedita una línea ferroviaria que salía de Linares, pasando entre otras estaciones por la de Jaén, Torredelcampo, Torredonjimeno, Martos, Vado-Jaén, Alcaudete, y continuaba hasta la estación de Campo Real (Córdoba).

De esta manera, a pesar de que los primeros intentos de tender un ferrocarril pasando por la capital jiennense dataran del año 1881, no fue hasta 1893 cuando los primeros trenes circularon por esta ciudad camino de Puente Genil. El 22 de enero de 1.893, el Sr. Contreras, ingeniero jefe de la nueva compañía, dirigió a los gobernadores de Córdoba y Jaén, sendos mensajes: *“Tengo el honor de poner en conocimiento de V. E. que en el día de ayer, quedó abierta para su explotación, la totalidad del camino de hierro de Puente Genil a Linares”*. Con esta nueva



1. Viaducto del Higueral, en el Km. 37 de la línea, de 133 metros de longitud, cerca de la estación de Vado Jaén.  
(Foto Vía Verde del Aceite)



2. Viaducto sobre el río Guadajoz. Km. 52 de la línea, de 200 metros de longitud, en el límite con la provincia de Córdoba  
(Foto Vía Verde del Aceite)



3. Viaducto de la Piedra del Águila, en el Km. 12 de la línea, cerca de Torredelcampo. De 104 metros de longitud, sobre el arroyo del mismo nombre.  
(Foto Vía Verde del Aceite)



4. Viaducto sobre el río Víboras, de 224 metros de longitud, en el Km. 42 de la línea, cerca de Alcaudete  
(Foto Vía Verde del Aceite)

vía, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces creaba un nuevo acceso a Andalucía desde Linares, enlazando en Puente Genil con sus trazados que, desde Córdoba, iban a Málaga y Algeciras. Esta vía suponía una competencia al principal acceso ferroviario desde la meseta que, explotado por la todopoderosa compañía MZA, discurría por el valle del Guadalquivir.

Uno de los principales tráficos de aquel nuevo ferrocarril fue el transporte de aceite a granel embarcado en vagones cisterna. Tal fue el protagonismo de este transporte que el ferrocarril recibió la denominación popular de “Tren del Aceite”, nombre que ha heredado la actual Vía Verde.

Pero, además del aceite, las vías de este ferrocarril también sirvieron para transportar carbones de la cuenca de Belmez, además de plomo y otros metales de los yacimientos linarenses hacia el puerto de Málaga.

5338.-OMNIBUS Tipo: 80  
 Lec. 313-ESPELUY a PUENTE GENIL 300 Tm.

157 Km., en 6 horas 29 minutos V.C. 24,2 Km/h.

Km. de ruta	ESTACIONES	Velocidad mínima	Tempo entre-est.	Horas legadas	Tempo servicio	Horas salida a paso	RECORRIDOS
0.3	ESPELUY .....		7			7.35	
17.9	MENGBAR ARTICH (APD-OGD) .....		11	7.42	1	7.43	
32.2	VILLARGORDO (APD) .....	80	12	7.54	1	7.56	
50.0	GRADERNA (APD-OGD) .....		14	8.07	1	8.08	
71.2	JAEIN .....		27	8.22	1.06	9.22	
92.7	TORREDEL CAMPO (APD) .....	70	5	9.49	1	9.50	
98.6	C. DE R. ....		5			9.56	
104.3	TORREDONJIMENO (APD-OGD) .....	60	7	10.02	1	10.03	
161.3	MARTOS (APD-OGD) .....	65	16	10.18	3	10.21	
161.3	C. DE R. ....		7			10.37	
203.3	VADO JAEN (APD) .....	70	4	10.44	1	10.46	
217.7	C. DE R. ....		8			10.49	
270.0	C. DE R. ....		12			10.57	
271.8	ALCAUDETE-F.DE ORBE (APD) .....	60	12	11.09	1	11.10	
354.4	C. DE R. ....		9			11.22	
421.3	COLLADO DE LAS ARCAS (APD) .....		13	11.21	1	11.32	
451.3	LUGUÉ (APD-OGD) .....	70	13	11.45	9	11.54	
481.6	ZUHEROS (APD) .....	65	8	12.07	1	12.08	
481.3	DOÑA MENCIA (APD) .....		10	12.16	1	12.17	
481.9	C. DE R. ....	60	14	12.41	5	12.27	
521.6	CABRA DE CORCOBA (APD) .....		11	12.41	5	12.46	
524.4	C. DE R. ....		9			12.57	
571.1	LUCENA (APD-OGD) .....	70	16	13.06	14	13.20	
621.1	MORILES (APD) .....		20	13.36	1	13.37	
651.2	▲ CAMPO REAL (APT) .....		6	13.57	1	13.58	
711.3	▲ PUENTE GENIL .....		6	14.04			
			4.48		1.43		

5.- Horario de ruta por las estaciones de su recorrido del tren del aceite en el año 1973 (Colección autor)

La historia económica del ferrocarril nunca fue boyante. Así, salvo el temporal repunte que experimentó a finales del siglo pasado durante la Guerra de Cuba, las cifras se marcaban en color rojo año tras año. De esta manera se llegó al año 1936, en el que la línea, junto a todas las que formaban la amplia red de "Andaluces" fue intervenida por el Estado al comprobar que la situación económica era ya insostenible.

Precisamente, el Tren del Aceite fue aclamado así, sobre todo por dar salida a la superproducción de aceite de oliva de 1936. La historia económica de España no fue muy boyante en las primeras décadas del siglo XX, y durante la Guerra Civil, sin embargo, la Linares-Puente Genil cobró vida sirviendo de alternativa a la bombardeada Espeluy-Sevilla.

Al terminar la Guerra la línea se vino abajo, las locomotoras se veían menos por sus vías y a velocidades muy bajas (30 km/h).

El 2 de julio de 1969 RENFE hizo público el proyecto relativo al Estudio Particular de la línea Jaén-Campo Real en el que, dada

su precaria situación, se planteaban algunas propuestas como el cierre del servicio de viajeros, la supresión del servicio público de mercancías y el desmantelamiento del tramo comprendido entre Torredonjimeno y Campo Real.

En esta penosa situación el ferrocarril se mantuvo precariamente en activo hasta el año 1985. En esa fecha, junto a otros cientos de kilómetros de vías esparcidos por los campos españoles, fue clausurado todo el tramo entre Jaén y Puente Genil. 15 años después otro tipo de máquinas vuelven a surcar la alfombra de balasto para convertirla en asiento de una magnífica Vía Verde, para uso y disfrute a través de cicloturismo, senderismo, etc. con una distancia total de 115 Km.



6. Estación de Jaén el 27 de marzo de 1966  
(Foto TREN SIM)



7. Ómnibus destino Jaén, entre Torredonjimeno y Torredelcampo en el año 1966  
(Foto 30937 Transport Fotograf Debatase)



8. Mercante cerca de Luque en los años 40  
(Foto Sonia Luna, página de Cristóbal Poyato)



9. Grabado de la llegada del primer tren de viajeros a Jaén en 1893  
(Foto TREN SIM)



10. Tren correo en la proximidades de Martos, en el año 1963  
(Foto 30937 Transport Fotograf Debatase)



11. Tren correo destino Puente Genil, saliendo de la Estación de Jaén en 1965  
(Foto TREN SIM)



12. Ómnibus de Jaén a Puente Genil, en las proximidades de Jaén, en el año 1966  
(Foto 30937 Transport Fotograf Debatase)



13. Sacas de correos esperando el paso del tren en la estación de Luque en el año 1983  
(Foto Cristóbal Poyato)



14. Estación de Jaén en 1963  
(Foto 30937 Transport Fotograf Debatase)

## LA VÍA VERDE DEL ACEITE

La Diputación Provincial de Jaén puso en marcha, diez años después del cierre de la línea, un proyecto de recuperación del viejo ferrocarril abandonado para convertirlo en Vía Verde, para la práctica segura del cicloturismo y senderismo. Para ello se llevaron a cabo unas obras de adecuación que finalizaron en 2001. La Vía Verde aprovecha el recorrido íntegro de la línea de ferrocarril, ya en desuso, de Jaén- Puente Genil y que RENFE abandonó en los años 80. El trazado tiene unos 121 kilómetros de longitud.

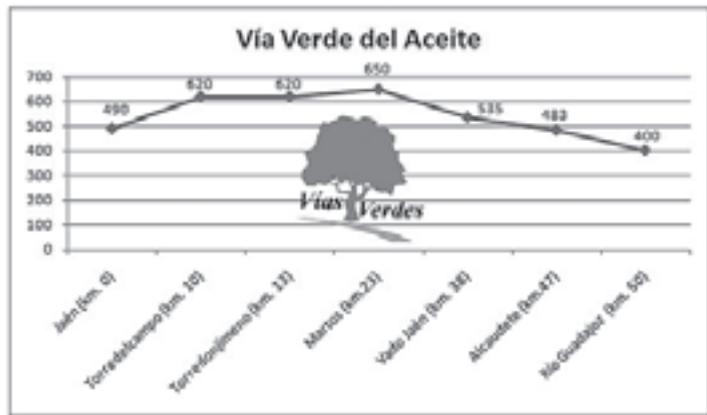
Esta infraestructura turística cuenta con un variado conjunto de instalaciones y servicios complementarios que enriquecen la oferta global del producto turístico: escuela de equitación, alojamientos rurales, club de puenting, miradores, áreas de descanso,

merenderos, centros de interpretación, campos de tiro al plato, yacimientos arqueológicos, reservas naturales, etcétera. Tratándose, en definitiva, de una nueva forma de turismo alternativo, consciente y responsable con el medio ambiente, que conecta al turista con los elementos naturales, culturales y costumbristas del territorio por el cual transcurre el ferrocarril.

Los primeros 60 kilómetros entre Jaén capital y la cordobesa laguna del Conde o del Salobral, se denomina “vía verde del Aceite”, y el resto, hasta Las Navas del Sempillar, en la antigua estación de Moriles–Horcajo, a 10 kms. de Puente Genil, “vía verde de la Subbética”.

El inicio de la vía verde del Aceite se localiza en la zona norte de la ciudad de Jaén, junto al polideportivo de las Fuentezuelas, en la avenida de Arjona, desde donde partían los trenes cargados con el producto de las almazaras con destino a Córdoba y Málaga. Cinco estaciones y un apeadero con diferentes usos se mantienen en pie al borde de los 60 kilómetros de la ruta, pero sin duda lo más espectacular que ha legado el ferrocarril son los viaductos, desde los cuales se abre ante los ojos del excursionista la infinita cobertura de olivos de esta provincia.

El escueto desnivel de la ruta -que no sobrepasa el 3% en ningún tramo-, el perfecto estado de su firme y la posibilidad, para los más preparados, de empalmar el itinerario con la vía verde de la Subbética, han convertido este trazado viario en uno de los más concurridos de toda la oferta de vías verdes.



15. Perfil Vía Verde del Aceite.

### Datos técnicos

- Distancia del recorrido: 55 Kms.
- Duración estimada del recorrido: 5 horas (en bicicleta).
- Desnivel total: 250 m.

- Pendiente máxima: 2%
- Firme: zahorra compactada con doble tratamiento asfáltico.
- Túneles iluminados: 2 (Torredelcampo y Torredonjimeno)
- Viaductos metálicos: 9 (de 70 a 224 m. de longitud)
- Pasarelas metálicas: 3
- Pontones: 5
- Estaciones: 5
- Casetas de guardabarreras: 3
- Casetas de guardagujas: 1
- Accesos: 6, desde Jaén (Complejo polideportivo Las Fuentezuelas) y desde cada una de las cinco estaciones.
- Usuarios: ciclistas, caminantes y personas con movilidad reducida.

### **Descripción del recorrido**

El recorrido comienza en el polideportivo Las Fuentezuelas de la capital jiennense; donde se emplaza la primera área de acogida de la Vía Verde. Recorridos unos 2 km., cruzaremos por un camino de servicio la circunvalación noroeste de Jaén para acceder a una área de descanso dotada de un circuito de gimnasia con aparatos. Siguiendo destino a Torredelcampo disfrutaremos del paisaje típico de campiña, constituidos por un auténtico mar de olivos salpicados por cortijos típicos andaluces. A ambos lados de este primer tramo, varias intersecciones nos conducen a la Ruta Arqueológica de Los Torreones (señalizada) que discurre muy próxima a la Vía Verde. Pasado Torredelcampo (km. 11) llegaremos a la cercana localidad de Torredonjimeno dejando atrás el área de descanso de Las Quebradas, situada entre dos túneles (iluminados) de 333 y 120 metros de longitud.

Desde la Estación de Torredonjimeno (km. 15,600) continuaremos en dirección a Martos. Dos interrupciones del recorrido, provocadas por su intersección con la N-321, son salvadas gracias a un paso subterráneo y a una pasarela metálica. La Vía Verde atraviesa el centro urbano de Martos y ofrece la posibilidad de poder realizar interesantes visitas culturales a la ciudad.

Abandonamos Martos y proseguimos nuestro camino en dirección suroeste, hacia el límite con la provincia cordobesa. Nuevas intersecciones con la carretera nacional son resueltas mediante la instalación de pasarelas metálicas. En este tramo el paisaje ha cambiado y ha pasado a ser más abrupto y serrano, propio de las estribaciones del macizo de Sierra Sur. El ferrocarril cruza ríos y arroyos, encajados en medio de impresionantes desfiladeros, a través de viaductos metálicos con longitudes comprendidas entre los 70 m. y los 224 m.. Estas complejas obras de ingeniería, que fueron proyectadas por los franceses Alessandre y Delapierre y datan de finales del siglo XIX, son extraordinarios miradores ideales para disfrutar contemplando bellos parajes naturales.

En el kilómetro 37 se localiza el área de acogida y Estación de Vado-Jaén, futura sede del Consorcio de la Vía Verde y lugar donde se ubicarán los servicios de mantenimiento, conservación y vigilancia. La antigua plataforma ferroviaria continúa su curso en dirección a la Estación de Alcaudete, atravesando el impresionante viaducto sobre el río Víboras (224 m. de longitud y 80 m. de altura), los restos de una cantera de balasto abandonada (La Muela) y varias paradas o zonas de descanso perfectamente equipadas. Dejando atrás la Estación de Alcaudete (kilómetro 48,400), llegaremos a un cruce a nivel con la N-321, que deberá atravesarse con mucha precaución.

Después de pasar por delante del edificio destinado a viviendas de los ferroviarios y que será restaurado como albergue turístico, la Vía Verde del Aceite conecta con las Rutas en bicicleta de Sierra Sur (señalizadas), que adentran al cicloturista en el corazón del macizo del mismo nombre, y discurre justo al lado de la Reserva Natural de Laguna Honda (km. 50,500); en este punto existe un mirador desde el cual se puede observar la abundante y rica avifauna que habita en este humedal de 65 Has. de extensión: malvasía, ánade real, calamón o zampullín chico. En la margen derecha de la Vía Verde, un camino conduce a la otra Reserva Natural: la Laguna del Chinche, de 6,5 Has. de extensión y con una interesante vegetación peri lagunar. Los últimos kilómetros transcurren paralelos al pantano de Vadomojón, ofreciendo excelentes panorámicas del embalse. La parte jiennense de la Vía Verde del Aceite concluye en el grandioso puente de hierro sobre el río Guadajoz, justo en la cola del pantano, de 199 m. de longitud.

### **Atractivos turísticos complementarios**

- Reserva Natural de Laguna Honda (Alcaudete)
- Reserva Natural de Laguna del Chinche (Alcaudete)
- Embalse de Vadomojón (Alcaudete)
- Ruta Arqueológica de los Torreones (Torredelcampo)
- Rutas naturales, a pie y en bicicleta, por la Sierra Sur
- Puente medieval sobre el río Víboras y calzada (Alcaudete)
- Jaén (Catedral, Baños Árabes, Castillo de Sta. Catalina, Iglesia de San Ildefonso, etc.)
- Torredelcampo (Iglesia de San Bartolomé)
- Torredonjimeno (Iglesia de Sta. María, Iglesia de San Pedro, Ayuntamiento y Castillo)
- Martos (Castillo, Antigua Cárcel, Iglesia de Sta. María, Hospital e Iglesia de S. Juan de Dios, etc.)
- Alcaudete (Iglesia de Sta. María, Castillo, Iglesia de S. Pedro, Convento de Sta. Clara, etc.)



16. Estación de Alcaudete restaurada  
(Foto Vías Verdes FFE)



17. Estación de Vado Jaén  
(Foto Vías Verdes FFE)



18. Estación de Torredelcampo  
(Foto Joan Valls, marzo 2002)



19. Estación de Torredonjimeno derribada el 29 de  
abril del 2004  
(Foto Vía Verde del Aceite)



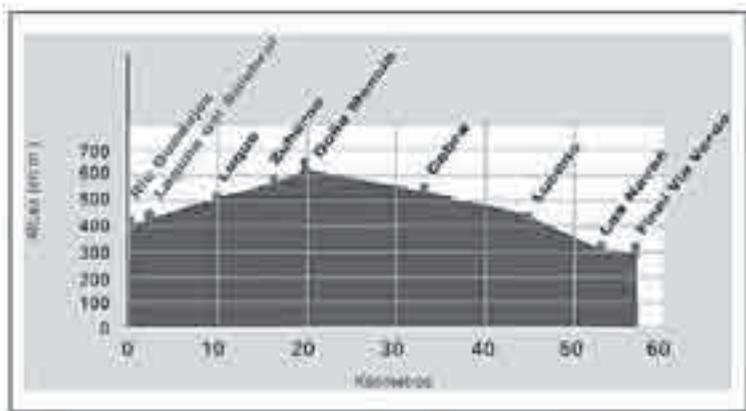
20. Estación de Martos  
(Foto Vías Verdes Fundación de los Ferrocarriles Españoles)

## VIA VERDE DE LA SUB-BETICA

El tramo cordobés pasa a denominarse Vía Verde de la Subbética y transcurre por la línea ferroviaria transformada en camino a lo largo de una longitud total de 52 Km. y pasando por los municipios de Lucena, Cabra, Doña Mencía, Zuheros y Luque.

El transcurso de la Vía Verde alberga diversos puntos de interés como:

- Laguna del Conde (Luque) Km. 52,450.
- Estación de Luque, hoy convertida en restaurante Km. 47,150
- Viaducto de Zuheros Km. 40,310
- Casa del Guarda de Zuheros Km. 41,550.
- Estación de Doña Mencía, hoy convertida en restaurante Km. 37,200
- Mirador de Doña Mencía
- Tunel del Plantío Km. 30,920
- Viaducto de la Sima (Cabra), km. 28,520
- Mirador de Cabra, Km. 25, 100
- Centro de Interpretación del Tren del Aceite « Estación de Cabra », Km. 24,500
- Viaducto del Alamedal (Lucena), km. 18,700
- Estación de Lucena, km. 13,025
- Estación de Moriles-Horcajo (Las Navas de Lucena), km. 3,920.
- Circuitos de Multiaventura, de rappel, puenting, escalada.



21. Perfil de la Vía Verde de la Subbética  
(Fuente: Vías Verdes)



22. La Vía Verde de la Sub-Bética a su paso por Zuheros  
Foto: Ramón López



23. Estación de Cabra de Córdoba.  
(Foto Vía Verde de la Sub-bética)



24. Estación de Lucena  
(Foto Vía Verde de la Sub-bética)



25. Apeadero de Zuheros  
(Foto Vía Verde de la Subbetica)



26. Estación de Luque  
(Foto Vía Verde de la Subbetica)

## FUENTES

Vías Verdes de España. Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Mancomunidad de Municipios de la Subbética

Vía Verde de la Subbética. Tren del Aceite II

Vía Verde del Aceite

Transport Fotograf Debatase 30937.

Trensim

Joan Valls

Cristóbal Poyato

Sonia Luna

El Mundo de Luisma

Ayuntamiento de Torredonjimeno

[www.alcaudete.com](http://www.alcaudete.com)