

ANÁLISIS DE UN ENTORNO FERROVIARIO EN LA PROVINCIA DE JAÉN. Una propuesta de recuperación de un paisaje deteriorado desde un enfoque cultural

**Miguel ÁLVAREZ-FERRÓN; Sonia HIGUERAS-GARCÍA;
María Luz GARCÍA-VELÁSQUEZ; Luis CANCER-POMAR**

Universidad de Jaén

maf00007@red.ujaen.es, shg00012@red.ujaen.es, malugv0@gmail.com, lcancer@ujaen.es

ANALYSIS OF A RAILWAY ENVIRONMENT IN JAEN. Proposal to rehabilitate a damaged railway landscape from a cultural approach.

Resumen: En el presente artículo se analiza un paisaje ferroviario deteriorado ubicado en la provincia de Jaén. A partir de lo observado se realiza una concreta propuesta de recuperación de ese entorno. Tanto el análisis como la propuesta de mejora del paisaje se enmarcan en los planteamientos epistemológicos del paisaje cultural.

Abstract: This paper analyzes a damaged railway landscape in Jaén. From our analysis we propound concrete actions to improve this landscape. Both the analysis and the propose are presented from a cultural approach.

Palabras clave: Análisis integral del paisaje. Ferrocarril. Jaén. Paisaje cultural. Recuperación de paisajes deteriorados
Landscape integral analysis. Railway. Jaén. Cultural landscape. Recovery of damaged landscapes

I.-) Introducción

Este artículo tiene su antecedente en el trabajo de Benito-Rey; Muñoz-Pozo; Ortiz-Molina (2012). *Paisaje y ferrocarril en el Valle del Guadalquivir. Recuperación de entornos ferroviarios en la provincia de Córdoba*, editado por el Centro de Estudios Paisaje y Territorio, dependiente de las Consejerías de Fomento y Vivienda; y de Agricultura Pesca y Medioambiente de la Junta de Andalucía.

Tras finalizar el análisis de ese texto, se llegó a la conclusión de que podía ser interesante partir de los postulados defendidos en el mismo para realizar un análisis de las líneas de ferrocarril de la provincia de Jaén. No tanto por cercanía geográfica o por existir un cierto debate en sociedad jiennense sobre cómo afrontar la ordenación de espacios ferroviarios, que también, sino, sobre todo, por considerar interesante abordar una aproximación científica a este asunto. Aproximación científica a partir de la cual se quiere realizar un análisis holístico de un concreto paisaje ferroviario, desde una concepción del paisaje como realidad cultural, y, a partir del mismo, plantear una propuesta concreta de recuperación del entorno ferroviario analizado.

II.-) Sobre el enfoque del trabajo

El enfoque del presente trabajo explica la manera en que éste se plantea y justifica su razón de ser. En definitiva, representa el punto de partida inexcusable para poder avanzar e intentar arribar a un punto de llegada coherente con aquél.

El trabajo que ha servido como inspiración primigenia para que la propuesta aquí realizada vea la luz, maneja un concepto de paisaje que se corresponde con el previsto en la letra a.) del artículo 1 del Convenio Europeo del Paisaje.¹ Se trata de una manera de contemplar el paisaje que ha ido recibiendo una cierta aceptación doctrinal en los estudios sobre la materia y que atesora como virtud el eclecticismo², lo que hace que se pueda considerar como un buen punto de partida para un estudio que pretende realizar un análisis cultural del paisaje³. Así, a tenor de ese texto convenido por los estados miembros del Consejo de Europa: “por «paisaje» se entenderá cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos.”

A lo anterior se añade que el trabajo de Benito-Rey *et al.* también se ajusta a una metodología de estudio del paisaje –tomando como eje central la idea de paisaje cultural– que ha sido objeto de atención en los últimos años por parte de numerosos autores, como González-Bernáldez o Nogué-i Font (2008). En las líneas siguientes se comentan algunos aspectos de la misma que podrían ser objeto de discusión.

En primer lugar, se podría echar en falta mayor detalle en la información-descripción paisajísticas y no hay ninguna referencia explícita a unidades de paisaje. Pero esta ausencia se podría justificar por cuanto se está analizando un paisaje que está calificado por un apellido, cual es el de “ferroviario.” Se considera que este hecho podría condicionar, el ámbito del paisaje estudiado, siendo su rasgo fundamental su vinculación con esa infraestructura, más allá de cualquier otra consideración sobre el territorio circundante de la misma y el análisis de las unidades de paisaje en que pudiera estructurarse, algo que excedería con creces el objeto territorial del referido trabajo, coincidente con una estructura lineal ferroviaria.

En un giro más de purismo, es cierto que en el documento no se hace referencia alguna a la existencia de una valoración técnica del paisaje, aunque también es verdad que ésta subyace en diferentes partes del mismo. Sí que toma en consideración las opiniones-controversias sociales que la materia suscita, con un notable predominio de consideración negativa de las infraestructuras ferroviarias. Por el contrario, sí aparecen claramente considerados otros aspectos claves en los análisis paisajísticos, como son los referidos a impactos, riesgos, fragilidad y aptitud (Franch-Pardo y Cancer-Pomar, 2017; Franch-Pardo *et al.*, 2017).

Todo lo que se acaba de señalar se encuadra en una visión práctica del estudio del paisaje. Es decir, no es un documento fruto de una investigación de carácter teórico, sino que es un análisis del paisaje que se está planteado con una perspectiva de una posible aplicación. Se propone la infraestructura ferroviaria como realidad integrada en el paisaje y que contribuye a su construcción.

Y es en este punto en donde, tal vez, se podría dar un paso más. Porque, a juicio de quienes suscriben estas líneas, lo que se acaba de exponer conduce a pensar que, aunque no se mencione expresamente, en el

1 En este trabajo se ha utilizado el instrumento de ratificación del Convenio publicado en el Boletín Oficial del Estado, tal y como se referencia en la bibliografía.

2 Esta nota es resaltada por Zubelzu-Mínguez y Allende-Álvarez (2015: 31) que destacan de la definición contenida en el Convenio Europeo del Paisaje su carácter integrador al tratar de forma explícita la concepción del paisaje como realidad física, como percepción y como recurso.

3 Así lo considera también Álvarez-Munárriz (2011: 74) al ver las aportaciones del Convenio Europeo del Paisaje como decisivas para la percepción que se tiene sobre los paisajes culturales.

trabajo de Benito-Rey *et al*, subyace una concepción cultural del espacio y el territorio. Concepción clave para aprehender el paisaje en su totalidad y para, como manifiesta Álvarez-Munárriz (2011: 64), valorar el paisaje como un,

“concepto que sirve para expresar las relaciones entre los miembros de un grupo social y el territorio que habitan. [Y que] En efecto, aclara las relaciones complejas dinámicas y cambiantes entre una sociedad y su territorio y sirve de guía para entender las creencias y los valores que la sociedad tiene del territorio”.

Supone, por tanto, no obviar en la investigación sobre el paisaje uno de sus elementos esenciales: sus raíces culturales. Esta idea entronca con la consideración antropológica que, en cualquier caso, presenta el paisaje cultural (Palenzuela, 2000).

En consecuencia, la categoría de paisaje cultural debe ser la brújula que indique el camino a recorrer en una investigación sobre el territorio que pretenda tener un carácter integral. Idea que comparte Álvarez-Munárriz (2011: 71) para quien paisaje cultural es “una categoría que nos puede servir de punto de referencia para mantener esta tensión holística en las tareas de identificación y caracterización y poder caminar hacia una visión integral del territorio como se exige en el saber de nuestros días.” Es por ello por lo que parece oportuno dedicar un apartado a profundizar en este concepto que se utilizará como guía en el análisis y propuesta que se plantean.⁴

III.-) La categoría paisaje cultural

La interpretación del paisaje como porción de territorio bien definida– se entiende que tanto física como funcionalmente –pero que varía en función de quien lo mira, influyendo y recibiendo influencia de ese espectador ha posibilitado, según Álvarez-Munárriz (2011: 59) que el paisaje haya empezado a ser “concebido y vivido” como,

“fondo escénico en el que se desarrolla la vida de las personas. Ello supone una nueva visión del medio socio-físico en el que vive la gente. Territorio y paisaje han devenido conceptos correlativos y la cultura territorial de una población se mide por la valoración que se hace de sus paisajes”.

A partir de esta visión se construye un concepto de paisaje como convergencia de,

“las condiciones ecológicas y culturales, los afectos personales y los estilos de vida, las prácticas productivas y de explotación, los valores estéticos, educativos e incluso morales [...] se busca comprender y practicar hasta las últimas consecuencias una suerte de ecoantropocentrismo en el que el tema del paisaje es abanderado y ejemplo paradigmático” (Espinosa Rubio: 2014, 41).

El propio Convenio Europeo del Paisaje, en la definición que hace de este concepto –a la que se hecho referencia líneas arriba– alude a “cualquier parte del territorio tal como la percibe la población.” Es decir, introduce la categoría cultural de la percepción, condicionada por numerosos y complejos factores psico-sociológicos, como los afectivos, educativos o vivenciales de cada persona –consideración individual– o de cada grupo social –consideración colectiva–. En definitiva, factores culturales determinantes de esa percepción.

Pero este Convenio no limita la consideración cultural del paisaje a esta definición. En su Preámbulo, incorpora afirmaciones como las siguientes:

- El paisaje desempeña un papel importante de interés general en los campos cultural, ecológico, medioambiental y social [...].
- El paisaje contribuye a la formación de las culturas locales y [...] es un componente fundamental del patrimonio natural y cultural europeo, que contribuye al bienestar de los seres humanos y a la consolidación de la identidad europea [...]”.

4 Esta posición la vendrían a argumentar las palabras de Martínez de Pisón (1989: 48): “*Es imprescindible incorporar los aspectos culturales del paisaje*, tanto porque éste es producido por la cultura, como porque es entendido a través de ella, porque posee significados y símbolos culturales, ello obliga a rebasar lo científico y adentrarse en el campo más amplio de la cultura, en sus conocimientos y razonamientos [...] rebasar también la información para intentar la comprensión”.

En definitiva, a partir de las visiones que se acaban de presentar, y de otras que podrían traerse a colación, surge la categoría de paisaje cultural⁵, de vital importancia para el análisis holístico del territorio y de las formas impuestas al mismo por la actividad de las personas, cuya integración da lugar a lo que llamamos paisaje.

Esta categoría fue adoptada por la UNESCO, que en su Guía Operativa para la Implementación de la convención del patrimonio mundial, de diciembre de 1992, la incorporó a la Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural de 1972. En virtud de este documento:

“los paisajes culturales son bienes culturales y representan las “obras conjuntas del hombre y la naturaleza” citadas en el Artículo 1 de la Convención. Ilustran la evolución de la sociedad humana y sus asentamientos a lo largo del tiempo, condicionados por las limitaciones y/o oportunidades físicas que presenta su entorno natural y por las sucesivas fuerzas sociales, económicas y culturales, tanto externas como internas” (UNESCO: 2005).

La esencia de esta definición de paisaje cultural, considerando el paisaje como elaboración cultural sobre un determinado territorio a lo largo del tiempo, se mantiene en el artículo 1 de la Carta Iberoamericana del Paisaje Cultural del año 2012, aunque con tres añadidos: su concreción como soporte de la memoria y la identidad de una comunidad, susceptible por tanto de atención por mor de su vulnerabilidad; una referencia explícita al dinamismo como característica del paisaje cultural; y una mención a su sostenibilidad⁶.

A través de las definiciones que se acaban de aportar se pueden hacer propias las palabras de Álvarez-Munárriz (2007: 65) que considera que,

“la visión del territorio a través de la categoría de «paisaje cultural» permite superar la tradicional y omnipresente dicotomía de naturaleza/cultura para ver la relación hombre/medio a través de una causalidad circular, es decir, a través de una visión recursiva de la interacción que a lo largo de la historia los seres humanos han establecido y siguen estableciendo con el territorio. También permite superar la visión positivista y mercantilista del territorio para prestar igual atención a la dimensión natural y la sociocultural”.

Una vez se ha profundizado en cuáles van a ser las directrices que van a subyacer en la aproximación al concreto objeto de estudio, se procede a su presentación y análisis.

IV.-) Elección del objeto de estudio

Para tratar de decidir a qué punto de la provincia de Jaén podrían ser exportados los postulados contenidos en el trabajo de Benito-Rey *et al.*, la primera medida adoptada fue consultar uno de los mapas integrados en la Declaración de red 2018 publicada por el ADIF –Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, organismo del Ministerio de Fomento del Gobierno de España encargado del mantenimiento y la explotación de las vías de ferrocarril, así como de la regulación del tráfico ferroviario– para conocer con precisión qué líneas férreas atraviesan la provincia de Jaén.

De la observación del mapa, uno de cuyos fragmentos se reproduce en la figura 1, se concluye que la provincia jiennense es un punto de paso del denominado ferrocarril convencional⁷ que comunica Madrid con el sur Peninsular, concretamente con Cádiz –vía Córdoba y Sevilla– y, por otro lado, con Almería –vía Moreda y Guadix–. Esta situación es la consecuencia lógica de responder la red ferroviaria española a un sistema de ordenación radial, cuyo punto central, comunicado con la periferia en forma de red, es Madrid⁸.

5 Como ya se ha mencionado, se trata de una categoría que está adquiriendo amplia difusión en el momento presente, pero que ha tenido una dilatada evolución a lo largo del tiempo y cuyos antecedentes más remotos se podrían situar en la antropogeografía propuesta por Ratzel en el siglo XIX.

6 Se puede consultar en la web del Ministerio de Cultura y Deporte del Gobierno de España en: <http://www.mecd.gob.es/planes-nacionales/eu/enlaces/plan-nacional-paisaje-cultural.html>

7 Correspondiente con un ancho de vía de 1.668 milímetros, también llamado “ancho ibérico”, a diferencia de la red de alta velocidad -controlada por ADIF Alta Velocidad- en la que se ha utilizado la separación entre carriles “estándar”, de 1.435mm. Éste ancho de vía estándar también aparece nombrado como “internacional” o, de forma errónea, como “ancho UIC” (abreviatura correspondiente a *Union Internationale des Chemins de Fer*, Unión Internacional de Ferrocarriles, en francés) Junto a las anteriores, en el territorio español existe una red de ancho métrico (1.000 mm.), también dependiente de ADIF, que en la actualidad se localiza única y exclusivamente en Galicia y la Cornisa Cantábrica.

8 Esta característica, heredera del centralismo borbónico a la hora de trazar la red de caminos reales, es causa de lo que se ha denominado en algunas ocasiones el pesimismo ferroviario español (Cf. Herranz-Loncan, 2003: 40-ss). Esa configuración centralista,



Figura 1. fragmento del mapa de la red ferroviaria publicado. Fuente: ADIF (2018).

A partir de esta organización, y con el apoyo del referido mapa, se pueden considerar líneas férreas de la provincia de Jaén las siguientes:

- Un tramo de la línea 400 de Adif (de Alcázar de San Juan a Cádiz⁹), concretamente el comprendido entre el paso de Despeñaperros –Estación de Las Correderas– y la estación de Los Siles, ubicada justamente antes de la cordobesa de Villa del Río. Es la misma línea que se analiza en el trabajo de Benito-Rey *et al.*, pero en una parte previa de su recorrido, si se considera éste en dirección sur. De hecho, en el trabajo se hace una referencia somera al paso de Despeñaperros, infrautilizado por ser un cuello de botella que motivó la construcción del denominado *Nuevo Acceso Ferroviario a Andalucía*, primera línea de alta velocidad española, inaugurada el 20 de abril de 1992 y que ahora concentra el grueso del tráfico ferroviario de viajeros entre Madrid y Andalucía occidental.
 - La línea 410 de Adif (de Linares-Baeza a Almería)
 - La línea 402 de Adif, (Aguja de salida en el *by-pass* de Espeluy hasta Jaén¹⁰)

A la vista de todas ellas, se planteó cuál o cuáles serían las idóneas para realizar sobre las mismas un trabajo similar al planteado en el documento de Benito-Rey *et al.* que ha servido de base a este estudio. Se pretende, en definitiva, seleccionar trazados ferroviarios jiennenses sobre los que llevar a cabo una radiografía de sus características, de acuerdo con los postulados de estos autores, además de incorporar una visión de este paisaje vinculado al ferrocarril desde perspectivas complementarias, como son la puramente geográfica –las líneas férreas y sus elementos asociados generan paisaje– y la cultural.

Esta selección ha recaído sobre un fragmento de la primera y sobre la tercera en su totalidad. Se trata, concretamente, de estos trazados:

que convertía a la capital del reino en punto de partida y confluencia de todas las líneas, ha sido causa principal de que el sistema ferroviario español no vertebre adecuadamente el territorio. A esta cuestión política se añade otro factor económico que promovió a la hora de planificar los ferrocarriles españoles: los trazados se diseñaron en múltiples ocasiones para favorecer los intereses comerciales o mercantiles de los capitalistas que invertían en su construcción. Este segundo rasgo afecta especialmente a la línea de ferrocarril que va a ser descrita y estudiada a lo largo de este trabajo.

9 El punto de partida original de la línea es la estación de Madrid Chamartín, recibiendo la denominación “línea 300,” pero en la estación de Alcázar de San Juan, que es un tradicional nudo ferroviario, existe una bifurcación. La línea convencional que se dirige hacia Levante y tiene como término la estación *Valencia Nord* mantiene la denominación, pasando a ser referida como línea 400 en el tráveso entre la estación alcazareña y Cádiz.

Este *by-pass*, de unos 900 metros de longitud y denominado Línea 404 de Adif es el que comunica la línea 402 con la 400, evitando que los trenes tengan que hacer entrada en la estación de Espeluy, lo que les obligaría a realizar un cambio en el sentido de la marcha para rendir viaje hasta la ciudad de Jaén.



Figura 2. captura de mapa que recoge la línea de ferrocarril, el río Guadalimar y zonas de cultivos. Captura obtenida de la aplicación *Mapas de Mac OS* versión 10.13, *High Sierra*.

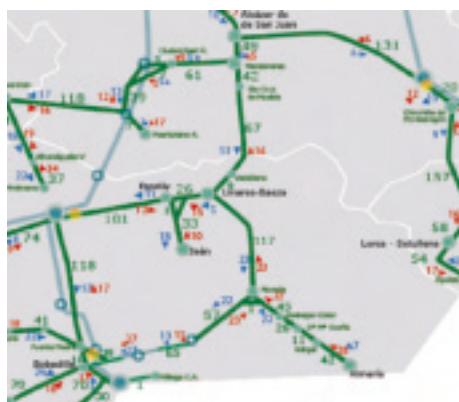


Figura 3. Fragmento de mapa de Adif con los valores de pendientes características. Fuente: ADIF (2018).



Figura 4. Deterioro en Grañena imagen capturada de: <https://www.youtube.com/watch?v=pERXxxMW1ts>

- El fragmento de la línea 400 se corresponde con el trayecto, de 25,4 kilómetros, entre la estación de Linares-Baeza y el *by-pass* de Espeluy.
- La línea 402, de 32,2 kilómetros de longitud y que posibilita que la capital de provincia no esté incomunicada por ferrocarril. No deja de ser un ramal que parte del final del citado *by-pass* de Espeluy.

Se trata de dos líneas que confluyen en las inmediaciones de Espeluy, por lo que más allá de su denominación-numeración administrativa, que se acaba de señalar, podrían ser consideradas desde un punto de vista geográfico-territorial como un trazado único.

Los motivos que han llevado a optar por este trazado van más allá de tratarse de una suerte de apéndice de la misma línea a la que se refiere el trabajo de Benito-Rey *et al.*, aunque sea un aspecto que deba ser tenido en cuenta. Esas motivaciones de la selección se podrían resumir en tres categorías:

- Similitud física entre el tramo elegido y el estudiado en el documento, que puede apreciarse en aspectos como:
- . Tratarse de un tramo que se encuentra, en buena parte de su recorrido, disputando una suerte de juego del ratón y el gato con cursos fluviales, en este caso los ríos Guadalimar y Guadalquivir.

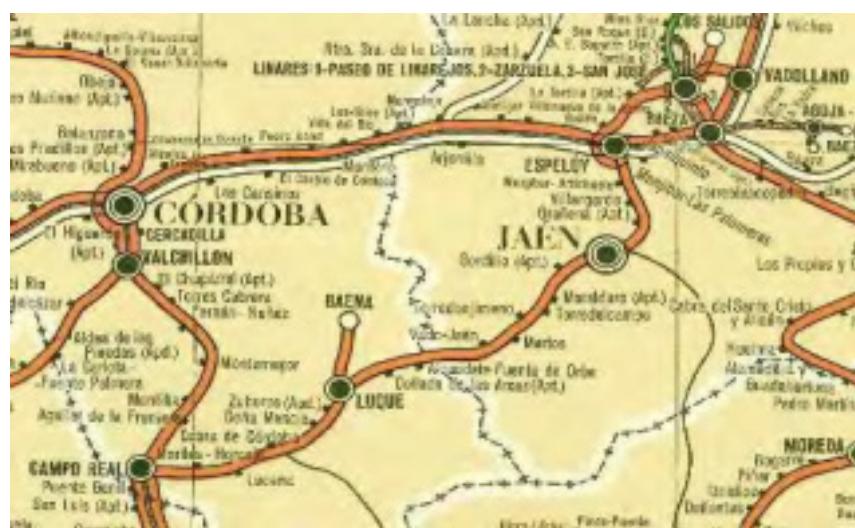


Figura 5. Línea Linares-Puente Genil. Extraída de Peris-Torner (2012).

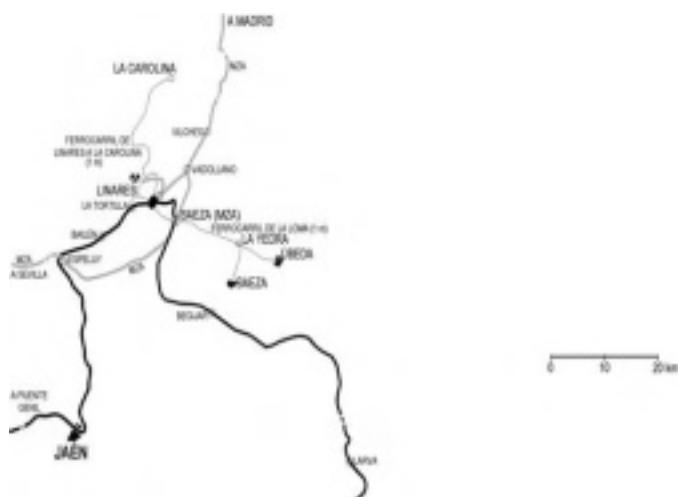


Figura 6. Plano del tramo entre Linares y Jaén del fc. Linares-Puente Genil. Obtenida de Peris-Torner (2012).

. Atravesar campiñas en las que se encuentran amplias extensiones dedicadas al olivar y zonas de cultivos de ribera, todo ello enmarcado por Sierra Morena. Ambos rasgos pretenden ilustrarse a través de la captura de imagen aérea que se reproduce en la figura 2.

- Discurrir por un terreno eminentemente llano, que no supone ninguna barrera a la infraestructura. Así se comprobará en la figura 3, que muestra las rampas características¹¹ de la línea en ambos sentidos de marcha, medidas en milésimas, según la Declaración de red de ADIF.

- Existencia de un notable parecido entre las estampas que se pueden encontrar en este recorrido con las que ilustran lo que el documento de Benito-Rey *et al.* denomina, en su capítulo 2, “un paisaje deteriorado” (figura 4). Y es que lo que caracteriza al paisaje que se va a analizar es una situación de abandono: instalaciones dejadas a su suerte, suciedad, descuido de todos aquellos

11 Es importante señalar que *rampa característica* es un concepto ferroviario que se refiere el valor de rampa empleado para el cálculo de cargas máximas. Se trata del valor de rampa más restrictiva del trayecto –no es una media, sino el valor máximo– para cuya determinación se tienen en cuenta otros parámetros, además de la inclinación física del terreno, tales como: pérdida de velocidad en la misma, posibilidad de asegurar el arranque de trenes que se vean forzados a detener la marcha y evitar que el material motor se vea obligado a realizar sobreesfuerzos que puedan ser causa de una avería. Se trata, por tanto, de un valor que va más allá del cálculo de pendientes físicas, pudiendo concluir que el valor de éstas es menor que el de la rampa característica.

En la figura 3, los valores de pendiente característica son los números en rojo y azul, acompañados por las flechas que indican sentidos de la marcha. Los números verdes, de mayor tamaño, indican distancias kilométricas aproximadas entre dos puntos del mapa.



Figura 7. Esquema de línea.

elementos que no son imprescindibles para la circulación ferroviaria o escaso cuidado del terreno circundante, son los continuos componentes que acompañan a quien se adentra en la línea. Escaso cuidado que no sólo se aprecia a través del sentido de la vista, sino que incluso llega a los oídos del observador atento... El hecho de que las uniones entre los raíles –carriles para los ferroviarios puristas o incluso recalcitrantes– de este recorrido no estén soldadas (algo no habitual en las líneas férreas de “mayor nivel”) produce un monótono traqueteo que rompe el silencio del territorio cada vez que circula un tren y que, tal vez, arrulla a los pasajeros que viajan acomodados en sus asientos.

- Tratarse de una línea infrautilizada, lo que redunda en un agravamiento del menoscabo de la calidad paisajística.

Además de los que se acaban de señalar, hay otro motivo no menor, si se quiere de carácter más sentimental, que ha decantado la elección realizada hacia el trazado que nos ocupa. Se trata de una razón histórica: su correspondencia relativa con el antiguo recorrido de la denominada “vía del aceite”, que comunicaba Linares con Jaén y Puente Genil¹², el cual se reproduce en las figuras 5 y 6.

V.-) Recorrido por un paisaje ferroviario deteriorado. Propuestas de mejora desde un enfoque cultural

Una vez justificada la elección del tramo se aplican, a una escala de mayor detalle, los parámetros de análisis del paisaje ferroviario propuestos en el documento de Benito-Rey *et al.* Se recuerda que éste se refiere a la provincia de Córdoba, mientras que este trabajo se centra en un sector muy concreto de la de Jaén. Se tratará, con las ventajas que proporciona esta escala –que permite una aproximación más precisa a la realidad–, de analizar las características de los paisajes por los que atraviesa la línea seleccionada. Análisis que cuenta con el plus añadido de ser realizado partiendo, de una forma expresa, de una concepción cultural del paisaje. Para ello se procede a realizar un recorrido por las distintas estaciones que jalona el recorrido, esbozando de forma somera cuál es su situación, desde un enfoque que pretende ser integral.

Tal y como ilustra el diagrama de la figura 7, el recorrido que se va a realizar en este trabajo comienza en la estación de Linares-Baeza y concluye, de momento, en la estación de Jaén. La premisa que marca este viaje es que la infraestructura que se va a recorrer no contribuye a la construcción del paisaje, porque la relación entre funcionalidad y paisaje es inadecuada. Se sitúa, por tanto, en la línea roja marcada por Benito-Rey *et al.* y se aleja de la concepción holística de paisaje que se debería manejar. Para mejor argumentar esta afirmación se van a realizar paradas en todas las estaciones y apartaderos del recorrido, siendo la enseña que encabeza esta expedición la contemplación del paisaje como un todo unitario que aúna una serie de factores físicos y culturales.

Linares-Baeza.

En la figura 8¹³ se puede apreciar cuál es el problema de la estación de Linares, que, por lo demás, es una estación perfectamente funcional, de hecho la más importante de la provincia a nivel operativo –ése es su gran activo–. Pero la distancia de casi ocho kilómetros entre el centro de la ciudad y la terminal férrea suponen un claro hándicap para el desarrollo de su funcionalidad ferroviaria, sobre todo si se pensase en un servicio de cercanías pero también para incrementar los usuarios de otros servicios de viajeros. Este objetivo representaría, *a priori*, una prueba de fuego para otra de las ideas que defienden Benito-Rey *et al.*: la alianza entre las infraestructuras lineales de distinto tipo que deben ser integradas en la conformación del paisaje. Un reto para la intermodalidad, término muy utilizado, muchas veces mal aplicado, y que, tal vez, se debería considerar interesante en la perspectiva de estudio del paisaje ferroviario que se está utilizando.

Otro rasgo que parece importante resaltar es que la situación que se acaba de presentar no es fruto de una mala casualidad. El hecho de que, en una ciudad que hasta prácticamente mediado el siglo XX disponía de

12 Así es conocida, aunque la línea se prolongaba cuatro kilómetros más allá de la estación de Puente Genil –ubicada en la localidad homónima–, hasta la estación de Campo Real, donde enlazaba con la línea Córdoba-Málaga. Así la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces conseguía establecer una comunicación entre Linares y el puerto de Málaga.

13 Captura obtenida de la aplicación *Mapas de Mac OS* versión 10.13, *High Sierra*.

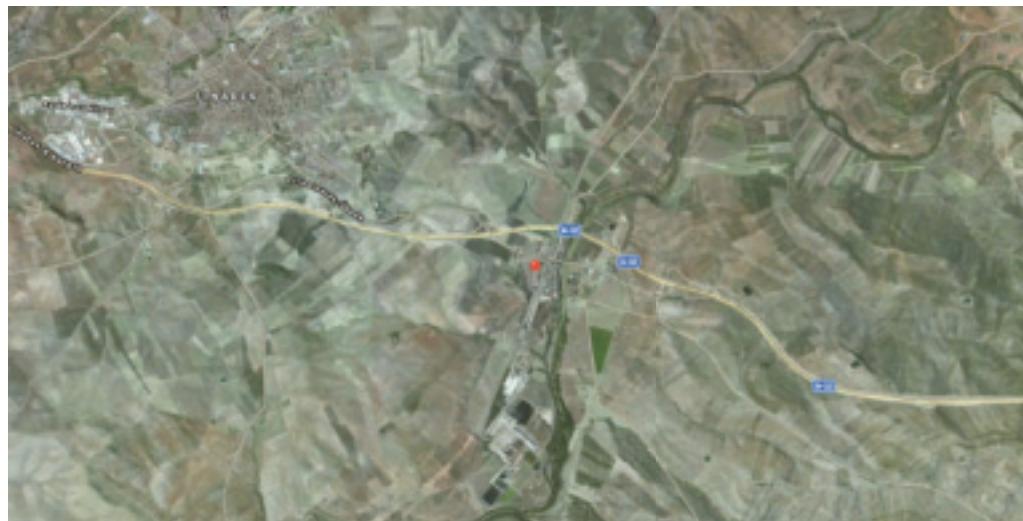


Figura 8. Situación de la estación Linares-Baeza en relación con el centro urbano de la localidad. Captura obtenida de la aplicación *Mapas de Mac OS* versión 10.13, *High Sierra*.



Figura 9. By-pass de Espeluy, desde el marcador morado hasta donde se señala el inicio de la línea 402 de ADIF. Captura obtenida de la aplicación *Mapas de Mac OS* versión 10.13, *High Sierra*.



Figura 10. Posición del cargadero-apartadero de Mengíbar-Artichuela en relación con la localidad a la que presta servicio. Captura obtenida de la aplicación *Mapas de Mac OS* versión 10.14, *Mojave*.

cinco estaciones de ferrocarril en su término municipal, tres de ellas en el centro urbano¹⁴, sólo permanezca operativa una que se encuentra a ocho kilómetros del corazón de la localidad, seguramente se debe a lo que en el documento se refiere como un error: la planificación de infraestructuras ferroviarias en atención a criterios de oportunidad y comodidad. Por ejemplo: mero acercamiento entre cabecera y fin, obviando el papel que puede desempeñar el ferrocarril en los puntos intermedios, lo que desvincula a la infraestructura del territorio sobre el que discurre y lo separa de las personas llamadas a hacer uso de esa infraestructura. Ésta es una patología expuesta.

Espeluy

Siguiendo los criterios que se están manejando podría decirse que se trata de un ejemplo consumado de fracaso. ¿La razón? La última gran intervención en la línea, posterior a 1970: la construcción, a 800 metros de esta estación, del *by-pass* que se puede observar en la figura 9, que comunica la línea 400 con la 402.

Más que por ahorro de distancia –es escasa la que deja de recorrerse–, la razón de ser de esta variante residía en evitar la necesaria inversión del sentido de la marcha del tren para poder ir de Linares a Jaén. Antes de la construcción del *by-pass*, los trenes se veían forzados a llegar a la estación de Espeluy, pasar la locomotora de cabeza a cola y reiniciar la marcha en sentido contrario. Esta maniobra supone un tiempo relativamente dilatado¹⁵. Se trata, por tanto, de una construcción impecable desde el punto de vista de la ingeniería, la planificación de horarios o incluso desde la economía (no es necesario personal de maniobras). Pero supone un completo fracaso si se pretende construir paisaje contando con una infraestructura ferroviaria que sea funcional y llegue a las personas que aportan las miradas que contribuyen a la construcción de ese paisaje. A día de hoy, cualquiera que se sitúe en los andenes de Espeluy no podrá ver ningún tren que una Linares con Jaén (figura 9).

Mengíbar-Artichuela

Tal y como se puede apreciar en la figura 10, este apeadero está ubicado más cerca del pueblo y, aunque se sitúa en la periferia, está bien comunicado con el centro. Es la única instalación ferroviaria que en la actualidad mantiene parada comercial para subida y bajada de viajeros en el trayecto entre Jaén y Linares. No obstante, sería preciso realizar actuaciones que integrasen más la estación en la localidad y, tal vez, llevar a cabo acciones destinadas a recuperar el patrimonio ferroviario ya que, después de haber sido abandonado el antiguo edificio de la estación, sólo se conservan andenes, una vía de apartado y algunas instalaciones auxiliares-industriales. De esta manera se seguiría una de las directrices que marca el documento de Benito-Rey *et al.*: hacer visible el ferrocarril. A partir de ese momento se podría plantear un incremento de frecuencias, en una apuesta por un servicio de cercanías. Una población de 9.916 habitantes¹⁶ que integra, además, la pirámide más joven de la provincia y su carácter de punto intermedio entre las dos mayores urbes de la misma –Jaén y Linares– son dos buenos alicientes.

A lo anterior se añade la cercanía a instalaciones industriales y la existencia de vías de apartado que favorecerían, por qué no, una apuesta por el transporte de mercancías por ferrocarril.

Villargordo

Estación que ya no existe y cuya historia muestra que fue otro error más en el sentido de desligar infraestructura de territorio y de las personas que lo habitan, lo que repercute negativamente en el paisaje.

Esta instalación se situaba en el denominado cortijo de las Infantas. En la actualidad, recibe esa denominación la pedanía perteneciente al municipio de Jaén que se ubica en ese lugar y que cuenta con unos cuatrocientos habitantes¹⁷. Por este motivo en el proyecto la estación llevaba el nombre de “Las infantas.” El pueblo de Villargordo, sintiéndose agraviado, se puso en contacto con las instituciones públicas provinciales y la compañía propietaria de la línea (Andaluces) explicando que la denominación Las Infantas se refería sólo al cortijo, siendo el nombre del pueblo Villargordo. Ante esta argumentación el nombre de la estación pasó a ser Villargordo, aunque la instalación se encontrase a más de siete kilómetros de distancia...

¹⁴ Aunque sea preciso reconocer que esto se debía a la existencia de varias compañías de caminos de hierro, antes del establecimiento del monopolio estatal con la creación de Renfe en 1941, perteneciendo las estaciones a distintas líneas/compañías.

¹⁵ Por experiencia personal en repetidos viajes en tren, estas maniobras ocupan en torno a unos quince minutos, cuando el tren está compuesto por locomotora y material remolcado. No obstante, pensando en un servicio de cercanías, no existiría este problema, al prestarse éste con material autopropulsado. Este hecho reduce considerablemente el tiempo necesario para invertir la marcha del convoy, siendo preciso sólo el imprescindible para que el personal de conducción cambie de cabina (en torno a unos tres minutos, según apreciación empírica personal).

¹⁶ INE (2017)

¹⁷ 412 según el Nomenclátor elaborado por el INE (2017).



Figura 11. Vista del apeadero de Grañena. En la misma es posible apreciar los terrenos removidos, fruto de las obras inconclusas del tren de altas prestaciones que un futuro debe unir Jaén con Madrid, vía Alcázar de San Juan. Captura obtenida de la aplicación Mapas de Mac OS versión 10.13, High Sierra.

La mentalidad de acortar distancias entre origen y final de la línea, el hecho de no plantearse acercar el ferrocarril e integrarlo en el territorio ni acercarlo a quien pueda contemplarlo y utilizarlo podrían considerarse como factores determinantes de la crónica de un deterioro anunciado.

Grañena

Actualmente es un apartadero deteriorado, que en su día cumplía la función de cargadero de mineral. La sensación de lugar desangelado fruto del abandono se ve agudizada además al estar enmarcado en un entorno de obras inconclusas del acceso del tren de altas prestaciones que, en el futuro, se va a integrar en la línea de alta velocidad Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén, actualmente en construcción.

No obstante, podría ser un entorno recuperable. Su cercanía a una instalación industrial y la posibilidad de establecer una buena comunicación con los dos polígonos industriales que se encuentran en el extremo norte de la ciudad de Jaén, serían un activo para valorar si se produjese una apuesta real por el transporte de mercancías por ferrocarril, a día de hoy inexistente. ¿Utopía? No se sabe. Pero el hecho de empezar a contar con una terminal de mercancías integrada de forma armónica, y visible, desde unos polígonos que la vía férrea circunda pero que en ningún momento son cortados por la misma, podría hacer que se plantease la posibilidad de apostar por trenes de mercancías. El resurgir de la fusión de actividad de explotación económica y transporte por ferrocarril desde Grañena serían, sin duda un logro relevante.

Otra posibilidad para potenciar el tráfico de mercancías sería que los polígonos y el ferrocarril dejen de ser infraestructuras vecinas pero incomunicadas. Parece menos razonable existiendo la posibilidad de conjugar el uso de infraestructuras: polígonos, carreteras y vías de servicio, terminal de mercancías, ferrocarril en un único lugar: Grañena (figura 11).

Jaén

Advertencia previa: si en todos los sub-epígrafes precedentes el análisis y la propuesta de soluciones han sido someros, este rasgo se acentuará sobremanera en este apartado... Es una obligación tanto por motivos de espacio como por el alcance que persigue este trabajo. Porque lo cierto es que la integración ferroviaria en Jaén podría ser objeto de un estudio colosal y es materia de debate en múltiples foros: políticos, asociativos, profesionales y/o académicos, etcétera.

Gran parte de este debate se centra en la ubicación de la actual terminal ferroviaria de la capital (figura 12), que hace que el acceso a la misma en ferrocarril sea un punto disparatado –esa es la imagen que tiene el viajero que, prisionero en el tren, tiene la sensación de que no va a llegar nunca a la ciudad pese a observar en la lejanía el cerro de Santa catalina– y que, además, dificulta la expansión urbanística de la ciudad. Las propuestas planteadas en esos debates son:

1. Soterramiento en el emplazamiento actual. Si se parte de los postulados del trabajo, debe ser considerada una actitud errónea, por cuanto supone esconder el ferrocarril, lo que choca con la integración de la infraestructura en el paisaje y es contraproducente para el desarrollo. Sin olvidar que el ferrocarril escondido es más lúgubre para el usuario. Esta tesis parece razonable y es complementada con el elevado crecimiento que experimentaría el coste del proyecto.



Figura 12. Línea de ferrocarril (señalada en azul) perfectamente incomunicada pese a la cercanía física al Polígono Industrial de los Olivares y al Parque Empresarial Nuevo Jaén. Aislamiento que llama la atención a quien observa la realidad. Captura obtenida de la aplicación *Mapas de Mac OS* versión 10.13, *High Sierra*.

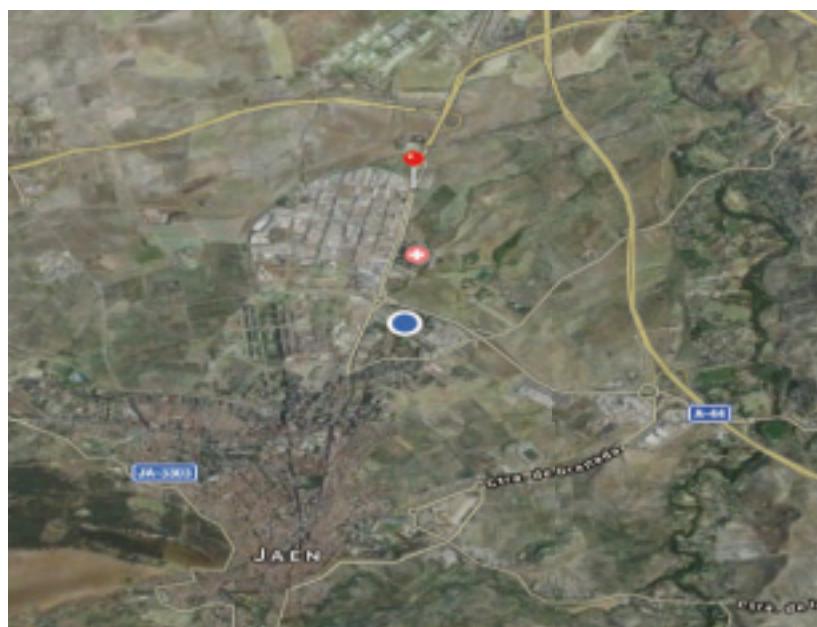


Figura 13. Propuesta de ubicación de la estación ferrocarril. Situación en relación con el centro urbano. Captura obtenida de la aplicación *Mapas de Mac OS* versión 10.13, *High Sierra*.

2. Emplazamiento de la estación al norte de la ciudad, en una zona un tanto alejada del centro, e integrada en un complejo intermodal que también acogería una nueva terminal de autobuses metropolitanos e interurbanos, que a su vez se situaría en el corazón de una nueva zona de servicios, en las inmediaciones de las cocheras del tranvía –fuera de servicio–. (Más o menos en donde el actual recorrido de la línea 402 de ADIF se sitúa a la altura del Parque Empresarial Nuevo Jaén). Ver figura 13. Es, a día de hoy, la opción por la que apuesta el actual equipo de gobierno de la ciudad, y aparece prevista en el plan general de ordenación urbana de Jaén. Esta segunda posibilidad no deja de ser otra manera de esconder el ferrocarril, dificultando además el acceso al mismo por el sencillo procedimiento de establecer una mayor distancia entre el potencial usuario y el tren.

Una experiencia previa en este sentido en territorio español, aunque hay que reconocer que más alejada del núcleo urbano, es la estación de Guadalajara-Yebes, en la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona. Esta estación es una suerte de desierto ferroviario en la que no existen servicios de lanzadera y, de los trenes que la tienen como punto de paso, pocos realizan parada.

El ejemplo contrario es el de Toledo, ciudad en la que se apostó por mantener la estación en el interior de la ciudad y, a pesar de existir solamente servicios lanzadera, que comunican la localidad con Madrid, el uso del ferrocarril experimentó un crecimiento exponencial. Hasta tal punto se ha incrementado la demanda que se está planteando un proyecto de que Toledo deje de ser estación término, continuando la línea en dirección Extremadura. Ejemplo de que un ferrocarril visible, integrado e integrando el paisaje y con una relación de funcionalidad adecuada para las personas, funciona. También podrían considerarse modelos exitosos, en este sentido: Córdoba-Central, Sevilla-Santa Justa y, a una escala distinta, Madrid-Puerta de Atocha.

Se plantea a continuación otra posible ubicación –algo así como una tercera vía–, aunque ésta no se encuentra en el candelero de las discusiones políticas ni en los foros de debate social. El origen de la idea no es personal, sino que se recibió información de la misma a través de un escrito en prensa publicado a principios del año 2017. Aunque lo cierto es que no es una idea original, ya que fue una propuesta política realizada en el año 2001, tal y como recoge la prensa de ese momento. La idea planteada es el traslado de la estación en dirección oeste, al barrio de las Fuentezuelas, en el recorrido actual de la línea antes de llegar a la estación existente en el momento presente.

Este desplazamiento, tal y como se muestra en la figura 14, permitiría el crecimiento urbano en dirección noroeste, algo que actualmente no es posible, por impedirlo la actual estación y el posterior recorrido de la línea. Por otra parte, acortaría el interminable acceso actual que se vive desde el interior del tren. De esta manera, se podría lograr una estación visible e integrada en la ciudad, en armonía con las demás infraestructuras, como punto de partida y llegada de un ferrocarril que contribuya a construir un paisaje adecuado para la interacción social.

Pero esta hipotética ubicación de la estación atesora otra virtud: se encuentra en el punto en el que partía la antigua línea a Puente Genil, a la que se ha hecho referencia líneas arriba. Este hecho permite dar un paso más, que por su entidad merece un apartado aparte.



Figura 14. Estación actual y zona propuesta para la nueva ubicación. Captura obtenida de la aplicación Mapas de Mac OS versión 10.13, High Sierra.

La Vía Verde del Aceite de Oliva: ¿situación irreversible u oportunidad?

Tal y como se ha indicado con anterioridad, la actual línea 402 de Adif, era, en su origen, un tramo del ferrocarril conocido como Linares-Puente Genil. Pero, en una fecha marcada en negro por los amantes de los trenes en España, ese ferrocarril fue mutilado.

El 1 de enero de 1985 se ponía en práctica un Acuerdo del Consejo de Ministros, adoptado el 30 de septiembre de 1984, en virtud del cual se cerraban diversas líneas férreas que se consideraban altamente



Figura 15: El impacto lineal sobre el territorio se mantiene a pesar de haber eliminado los elementos ferroviarios. Imagen obtenida de la web **Fotografía obtenida de la web Vive la vía– vías verdes**, <http://www.viasverdes.com/itinerarios/itinerario.asp?id=67>



Figura 16. Deterioro a pesar de la recuperación como vía verde. Imagen obtenida de la web *Mapio.net*, <https://goo.gl/images/sMNQPg>

deficitarias¹⁸. Los 121 kilómetros de raíles que separaban Jaén y la estación de Campo Real, ubicada en el término municipal de Puente Genil se encontraban entre los que dejarían de sentir el peso de los trenes en su día a día.

Tras este cierre, entre 1995 y 2001 la Diputación Provincial de Jaén impulsó y ejecutó su conversión en vía verde. Es ésta una solución que ha proliferado en diversos lugares, con dispar éxito, para tratar de dar respuesta a la situación de abandono de los antiguos trazados ferroviarios y evitar el deterioro paisajístico.

La realidad es que es una fórmula económica y se produce un aprovechamiento turístico o de ocio, pero lo cierto es:

- Que el impacto lineal de la antigua plataforma sobre el territorio no se matiza, permaneciendo claramente presente (figura 15). Cuestión, por otra parte, de lógica aplastante por ser éste un rasgo definidor de las infraestructuras ferroviarias.
- Aunque exista un uso, éste no exime de un mantenimiento que garantice que no exista degradación del paisaje, aunque *a priori* no sea tanto como el que requiere una infraestructura ferroviaria en funcionamiento... Pero una visita a la vía verde, sin necesidad de un exhaustivo análisis, devuelve imágenes que no se alejan mucho de lo que se considere un entorno deteriorado, tanto en el trabajo que ha servido de inspiración como en el mero sentido común de cualquier observador (figura 16). Sin olvidar, además, que la no consecución del objetivo de frenar el deterioro ha conducido a hechos como el desmantelamiento o derribo de algunos elementos integrantes del patrimonio ferroviario, como, por ejemplo, la estación de Torredonjimeno.

Pero se juzga que el mayor problema de la apuesta por la fórmula de las vías verdes reside en que ataca la consideración del paisaje como el resultado de la interacción y condicionamiento recíproco entre territorio y las formas que al mismo impone el obrar cultural, el obrar humano. De esta manera se obvia que,

“los paisajes culturales son testigos y legados que nos dejaron los habitantes que los crearon y que nosotros estamos obligados a respetar, pero también recrear. Su conservación es una cuestión de respeto propio y de la cultura que encarnan. El paisaje es la proyección cultural de una sociedad en un espacio concreto, es uno de los elementos identitarios más excepcionales que posee y en consecuencia un patrimonio cultural” (Álvarez-Munárriz, 2011: 75-76).

¹⁸ No es este el lugar adecuado para extenderse en el juicio sobre lo justificado y apropiado de esta medida basada única y exclusivamente en criterios económicos. En muchos lugares sigue siendo discutida y aquí se rechazarán en parte para un tramo muy determinado. Sería una cuestión interesante porque tiene mucho que ver con la escasa funcionalidad como problema en espiral y el abandono del uso del tren.

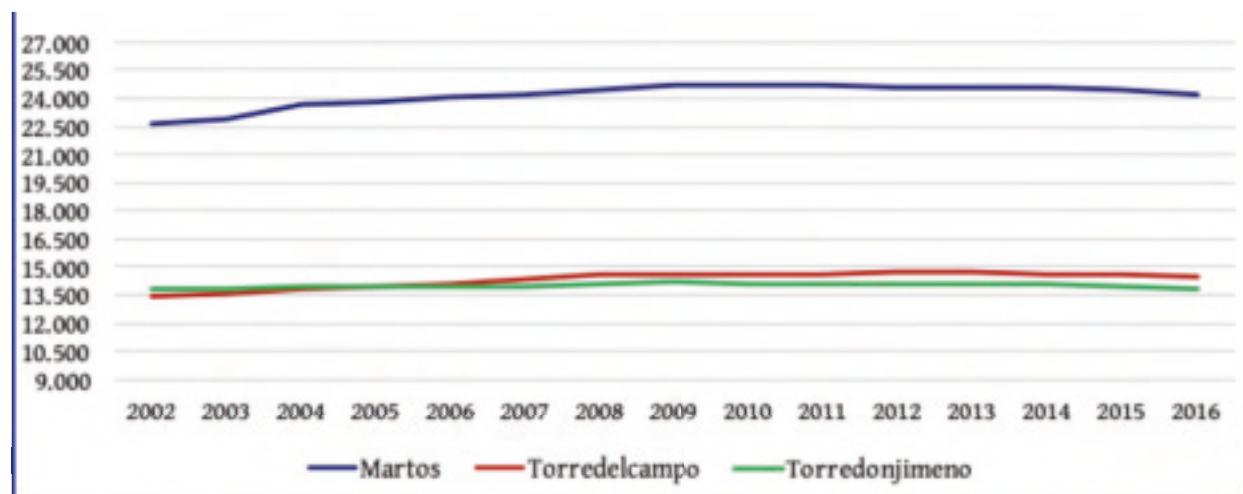


Figura 17. Evolución y número de habitantes de Martos, Torredonjimeno y Torredelcampo. Elaboración propia a partir de datos obtenidos del Padrón. INE (2017),

Como tal es,

“un legado de gran valor y significado [...] y por tanto un patrimonio que hay que saber apreciar, gestionar y recrear de manera sabia y prudente. Pero un patrimonio vivo, un testigo cultural del primer orden que nos indica no solamente lo que hemos sido sino también lo que queremos ser. Es a la vez una figuración y una configuración. No es solo un espacio físico sino también el lugar donde vivimos, el escenario donde se ha gestado y se sigue gestando el drama de la identidad de sus habitantes”¹⁹ (Álvarez-Munárriz, 2007: 65).

A lo que se acaba de afirmar se podría añadir lo expresado por Benito-Rey *et al.*, que consideran la apuesta por las vías verdes, en cierta medida, un fracaso y, en cualquier caso, un último recurso. Así, la pérdida de la funcionalidad ferroviaria debería evitarse a toda costa, dentro de unos parámetros racionales, se entiende.

A partir de esta premisa, se plantea una posibilidad un tanto utópica, aunque no lo suficiente como para no haber dejado de aparecer en promesas electorales: ¿es planteable una reapertura?

Para justificar la apertura de un debate de este calado se aportan una serie de razonamientos objetivos que podrían llevar a cuestionarse la posibilidad de implantar de nuevo el servicio ferroviario, al menos en una parte del antiguo trazado:

1. La propuesta se limitará al recorrido entre Jaén y Martos, separados por poco más de 20 kilómetros. Recorrido en el que se encuentran otras dos localidades: Torredelcampo y Torredonjimeno.
2. La suma de la población de Martos, Torredonjimeno y Torredelcampo, según datos del Padrón de 2016, alcanza los 52.652 habitantes. A esta cantidad absoluta –que se sitúa cerca del número de habitantes de Linares, segunda ciudad de la provincia– se añade el hecho de tratarse de poblaciones cuyas curvas de evolución muestran una situación de bastante estabilidad, tal y como se puede observar en la figura 17.
3. Existe una elevada movilidad entre todas estas localidades y la capital. Así, por ejemplo, según datos de la Delegación de Obras Públicas de la Junta de Andalucía²⁰ ya en el año 2009 la ciudad de Jaén recibía, a diario, entre 22.000 y 24.000 vehículos desde su área metropolitana, la mayoría de ellos procedentes de Torredelcampo, Torredonjimeno y Martos.

Tomando en consideración estos datos que se acaban de enumerar y:

- Partiendo de la base de que se mantienen elementos como la plataforma o determinadas

19 En palabras de Espinosa-Rubio (2014: 20) los paisajes “tienen una significación poderosa que incluye aspectos relativos a la raíz, al desarrollo y a la trayectoria de unos sujetos.”

20 No se han podido localizar datos de fecha más reciente y tampoco se han obtenido de la fuente directa. Se ha tenido conocimiento de la misma a través de una información, recogida en el diario *Andalucía Información*, que la referenciaba.



Figura 18. Viaducto sobre el Arroyo de la Piedra del Águila, construido por los discípulos de Eiffel: Daydé y Pille. Fotografía obtenida de la web Vive la vía– vías verdes, <http://www.viasverdes.com/itinerarios/itinerario.asp?id=67>

infraestructuras como túneles o viaductos, alguno de ellos con un cierto valor artístico como el del Arroyo de la Piedra del Águila (figura 18).

- Por afectar a lugares donde las estaciones estarían integradas en las ciudades, visibles y accesibles...

Parece que se podría apostar por una recuperación de un servicio ferroviario activo, concretado en una línea de cercanías. Se conseguiría así una infraestructura ferroviaria funcional que contribuiría a la construcción del paisaje global en la que está integrada, de acuerdo con esa concepción cultural del paisaje a la que se ha hecho referencia de manera reiterada.

Se termina este apartado dando respuesta a una posible objeción: ¿Y qué ocurriría con la vía verde? A esta cuestión da respuesta una de las ideas contenidas en el estudio de Benito-Rey *et al.*: la necesaria armonización de vías férreas operativas con las infraestructuras del entorno. Se considera que es preciso dar uso a los caminos y sendas que las circundan; a fin de cuentas, todo ello está integrado en el paisaje y la correcta relación entre todos los elementos es fundamental para lograr un paisaje de calidad.

Con la Ley del Sector ferroviario²¹ en la mano, a partir de las servidumbres establecidas en la misma a favor de las infraestructuras ferroviarias, es posible la convivencia entre una vía operativa y una vía verde paralela. Integración, visibilidad, utilidad... Ése es el objetivo y ésta una propuesta para alcanzarlo.

Bibliografía

- ADIF (2018). *Declaración sobre la red 2018*. Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. (Publicado el 29/01/2018). Recuperado el 23/10/2018 desde http://www.adif.es/es_ES/conoceradif/declaracion_de_la_red.shtml
- Álvarez-Munárriz, L. (2011). La categoría de paisaje cultural. *AIBR. Revista de Antropología Iberoamericana*. 6 (1), 57-80. Madrid: Asociación de Antropólogos Iberoamericanos en red.
- Álvarez-Munárriz, L. (2007). Conciencia y conducta medioambiental: los paisajes culturales. *Intersticios. Revista sociológica de pensamiento crítico*, 1, (1), 59-66. Madrid: Universidad Complutense de Madrid.
- Beltrán, R. (30/10/2009). Jaén recibe a diario 22.000 vehículos del área metropolitana. *Diario Andalucía información*.
- Benito-Rey, F.; Muñoz-Pozo, B; Ortiz-Molina, C. (2012). *Paisaje y ferrocarril en el valle del Guadalquivir. Recuperación de entornos ferroviarios en la provincia de Córdoba*. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Vivienda, Junta de Andalucía.
- Donaire, G. (30/05/2001). El ayuntamiento jiennense promueve un nuevo traslado de la estación de trenes. *Diario El País*.

21 Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

- Espinosa-Rubio, L. (2014). Una antropología filosófica del paisaje. *Enrahonar an international journal of theoretical and practical reason*, 53, 29-42. Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona.
- Franch-Pardo, I.; Cancer-Pomar, L. (2017). El componente visual en la cartografía del paisaje. Aptitud paisajística para la protección en la cuenca del río Chiquito (Morelia, Michoacán). *Investigaciones Geográficas*, 93 (1-19). Ciudad de México: UNAM.
- González-Bernáldez, F. (1985). *Invitación a la ecología humana. La adaptación afectiva al entorno*. Madrid: Tecnos.
- Iván Franch-Pardo, I; Cancer-Pomar, L.; Napoletano, B.M. (2017). Visibility analysis and landscape evaluation in Martin river cultural park (Aragon, Spain) integrating biophysical and visual units. *Journal of Maps*, 13:2, (415-424). London, UK: Taylor and Francis Group.
- Fundación de los Ferrocarriles Españoles. (Fecha publicación desconocida) *Vía verde del Aceite de Oliva*. Recuperado el 23/10/2018, de Vías verdes. Vive la vía: <http://www.viasverdes.com/itinerarios/itinerario.asp?id=67>
- Fundación de los Ferrocarriles Españoles (2005). En 1985 se cerraron más de 900 kilómetros de líneas altamente deficitarias. *Vía libre. La revista del ferrocarril*. (489).
- García-López, I. C. (2015). Apuntes para una antropología del espacio. Consideraciones desde la geografía clásica a la geografía cultural. *Revista de Antropología Experimental*, 15 (28), 521-534. Jaén: Universidad de Jaén.
- Herranz-Loncán, A. (2003). ¿Fracasó el sistema ferroviario en España? Reflexiones en torno a la “paradoja del ferrocarril español”. *Revista de historia industrial*, 23, 39-64. Barcelona: Universitat de Barcelona.
- Instituto Nacional de Estadística. (Fecha de publicación desconocida). *Datos sobre censos y padrón municipales*. Recuperado el 23/10/2018. Demografía y población: http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/categoría.htm?c=Estadística_P&cid=1254734710990
- Instrumento de ratificación del Convenio Europeo del Paisaje (número 176 del Consejo de Europa), hecho en Florencia el 20 de octubre de 2000. Boletín Oficial del Estado, núm 31, de 5 de febrero de 2008, pp. 6.259-6.263. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2008-1899>. Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario. Boletín Oficial del Estado, núm 234, de 30 de septiembre de 2015, pp. 88.533-88.634.
- Liébana J.M. (28/03/2010). El Plan Activa Jaén incluye un tren de cercanías de la capital a Vilches. *Diario Ideal*.
- Martínez de Pisón, E. (1989). En *Seminario sobre el paisaje*. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía.
- Nogué-i Font, J. (2008). *El paisaje en la cultura contemporánea*. Madrid: Biblioteca Nueva.
- Palenzuela, P. (2000). El paisaje como patrimonio etnológico: aportaciones a su análisis desde la antropología. *PH. Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*. 8 (32), 88-93. Sevilla: Junta de Andalucía. Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico.
- Peris-Torner, J. (Publicado el 02/03/2012) *Linares a Puente Genil (Andaluces)* Recuperado el 23/10/2018 de Ferrocarriles de España: <http://www.spanishrailway.com/2012/03/02/linares-a-puente-genil-andaluces/>
- Rodríguez-Arevalo, M. (2015). *Caminos de hierro en la provincia de Jaén*. Jaén: Autoedición.
- Rössler, M. (1998) Los paisajes culturales y la Convención del Patrimonio Mundial Cultural y Natural: resultados de reuniones temáticas previas. *Paisajes culturales en los Andes. Memoria narrativa, casos de estudio, conclusiones y recomendaciones de la reunión de expertos*. Arequipa.
- UNESCO (2005). Conferencia General de la UNESCO (Publicado el 02/02/2005) *Textos básicos de la Convención del Patrimonio Mundial de 1972* Recuperado el 25/10/2018 de <https://whc.unesco.org/archive/opguide05-es.pdf>
- Zubelzu-Mínguez, S.; Allende-Álvarez, F. (2015). El concepto de paisaje y sus elementos constituyentes: requisitos para la adecuada gestión del recurso y adaptación de los instrumentos legales en España. *Cuadernos de Geografía– Revista Colombiana de Geografía*, 24 (1), 29-42. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

