



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

Escuela Técnica Superior de Arquitectura

Vía Verde de Ojos Negros: interacciones a su paso por el
municipio de Jérica

Trabajo Fin de Grado

Grado en Fundamentos de la Arquitectura

AUTOR/A: Aliaga Flor, Raquel

Tutor/a: Martínez Pérez, Francisco Juan

Cotutor/a: Blasco Sánchez, María del Carmen

CURSO ACADÉMICO: 2023/2024

VÍA VERDE DE OJOS NEGROS: INTERACCIONES A SU PASO POR EL MUNICIPIO DE JÉRICA

ETSA UPV 2023/2024 | Trabajo Final de Grado

Grado en Fundamentos de la Arquitectura



UNIVERSITAT
POLITÀCNICA
DE VALÈNCIA



ESCOLA TÈCNICA
SUPERIOR
D'ARQUITECTURA

Raquel Aliaga Flor

Directores: Francisco J. Martínez Pérez | Carmen Blasco Sánchez

RESUMEN:

El presente trabajo se centra en analizar las Vías Verdes, en concreto la Vía Verde de Ojos Negros, que es la más larga de España y está formada por dos tramos, el de Teruel y el de Valencia.

En este caso, se estudiará el tramo de la Comunidad Valenciana, que cuenta con 75,55 km, cuyo recorrido transcurre desde Barracas hasta Albalat dels Tarongers.

La Vía Verde de Ojos Negros o también llamada Vía Minera presenta una problemática en el municipio de Jérica, localidad de la provincia de Castellón, puesto que esta vía se encuentra fragmentada, ya que al construirse la carretera nacional N-234, se perdió el trazado histórico. Por tanto, se llevará a cabo un estudio del municipio y una propuesta para reconducir la Vía Verde.

RESUM:

El present treball se centra en analitzar les Vies Verdes, en concret la Via Verda d'Ulls Negres, que és la més llarga d'Espanya i està formada per dos trams, el de Terol i el de València.

En este cas, s'estudiarà el tram de la Comunitat Valenciana, que compta amb 75,55 km, el recorregut del qual transcorre des de Barracas fins a Albalat dels Tarongers.

La Via Verda d'Ulls Negres o també anomenada Via Minera presenta una problemàtica en el municipi de Jérica, localitat de la província de Castelló, ja que esta via es troba fragmentada, ja que en construir-se la carretera nacional N-234, es va perdre el traçat històric. Per tant, es durà a terme un estudi del municipi i una proposta per a reconduir la Via Verda.

ABSTRACT:

This paper focuses on the analysis of the Greenways, specifically the Ojos Negros Greenway, which is the longest in Spain and consists of two sections, one in Teruel and the other in Valencia.

In this case, we will study the section of the Valencian Community, which is 75.55 km long and runs from Barracas to Albalat dels Tarongers.

The Ojos Negros Greenway, also known as the Vía Minera, presents a problem in the municipality of Jérica, a town in the province of Castellón, since this road is fragmented, as the historic route was lost when the N-234 national highway was built. Therefore, a study of the municipality will be carried out and a proposal will be made to re-route the Greenway.

PALABRAS CLAVE

Vías verdes, Vías ferroviarias, Vía Minera, Infraestructura verde, Paisaje.

PARAULES CLAU

Vies verdes, Vies ferroviàries, Via Minera, Infraestructura verda, Paisatge.

KEYWORDS

Greenways, Railroad lines, Mining road, Green infrastructure, Landscape.

ÍNDICE

01. INTRODUCCIÓN.....8

1.1.	Motivación personal.....	9
1.2.	Objetivos.....	10
1.3.	Metodología.....	11
1.4.	Objetivos de desarrollo sostenible (ODS).....	12
1.5.	Marco teórico.....	14

02. CONCEPTO E HISTORIA DE LAS VÍAS VERDES.....16

2.1.	¿Qué son las Vías Verdes?.....	17
2.2.	Contexto ferrocarriles.....	18
2.3.	Historia y evolución de las Vías Verdes en España.....	19
2.4.	Marco normativo.....	23
2.5.	Catálogo de Vías Verdes en España.....	24
2.6.	Catálogo de Vías Verdes en la Comunidad Valenciana.....	29

03. VÍA VERDE DE OJOS NEGROS.....32

3.1.	Historia ferroviaria.....	33
3.2.	Evolución de la Vía Verde tras la desaparición del ferrocarril.....	36
3.3.	Noticias, fotografías antiguas.....	39

04. CASO PARTICULAR DE LA VÍA VERDE Y SU PASO POR EL MUNICIPIO DE JÉRICA.....46

4.1.	Situación Alto Palancia.....	47
4.2.	Contexto municipio de Jérica.....	49
4.3.	Vuelos históricos E 1:10.000.....	52
4.4.	Análisis E 1:10.000.....	55
4.4.1.	Urbano.....	55
4.4.2.	Patrimonio cultural.....	57
4.4.3.	Viario.....	59
4.4.4.	Infraestructura Verde.....	63

4.5.	Participación ciudadana.....	67
4.5.1.	Marco legal.....	67
4.5.2.	La participación ciudadana en la LOTUP y la Ley de transparencia, buen gobierno y participación ciudadana.....	68
4.5.3.	Beneficios y límites de la participación ciudadana.....	69
4.5.4.	Principios de la participación ciudadana.....	70
4.5.5.	Modelos de participación.....	71
4.5.6.	Metodología y técnicas de participación.....	72
4.5.7.	Resultados de las encuestas.....	73
4.6.	Diagnóstico.....	77

05. PROPUESTA DE INTERVENCIÓN.....80

5.1.	Recorridos.....	81
5.1.1.	Paisajístico.....	81
5.1.2.	Interurbano.....	83
5.1.3.	Recorrido paralelo al trazado original.....	85
5.2.	Zonas de actuación.....	87

06. CONCLUSIONES.....100

REFERENCIAS.....102

ANEXO I.....110

01. INTRODUCCIÓN

1.1. Motivación personal

Las Vías Verdes son mucho más que rutas naturales, puesto que nos ayudan a apreciar la belleza de nuestro entorno y, además, nuestro bienestar físico y mental.

Son una oportunidad para volver a poner en valor el medio natural que nos rodea, permitiendo una movilidad blanda adaptada a todo el público. Con el fin de evitar que este tipo de infraestructuras caiga en desuso y en abandono, sería conveniente aprovechar los antiguos trazados ferroviarios, darles una nueva oportunidad y contribuir de este modo a con la mejora del bienestar de la población.

El motivo de elección de la Vía Verde de Ojos Negros se debe al gran potencial que presenta tanto a nivel ambiental como paisajístico, además de ser la Vía Verde más larga de España.

Además, mi motivación parte de que resido en Jérica que es la población por donde pasa la Vía Verde y estoy en pleno contacto con ella. Asimismo, desde muy pequeña llevo recorriendo esta vía ya sea en bicicleta o andando, ya que es un maravilloso itinerario que permite apreciar el potencial paisajístico con el que tenemos la suerte de convivir, además de poder disfrutarlo con los amigos y con la familia.

Se debe concienciar de la importancia de estas infraestructuras para que no decaigan en desuso, fomentar el empleo, el turismo, la economía y el bienestar social, además de permitir la accesibilidad a todos los usuarios.



Figura 1. *Vista de Jérica*
Elaboración propia

1.2. Objetivos

En el presente trabajo se estudiarán las Vías Verdes y se analizarán desde lo general hasta lo particular, el objetivo principal de este trabajo es:

Presentar unas propuestas de reubicación y continuidad del tramo de la Vía Verde a su paso por el municipio de Jérica que permita reconocer el valor del patrimonio cultural, natural y paisajístico.

Además, se contemplarán los siguientes objetivos durante la investigación.

1. Analizar la historia, evolución y problemática actual en la Vía Verde de Ojos Negros a su paso por el municipio de Jérica.
2. Proponer soluciones que mejoren la movilidad blanda y fomenten un turismo sostenible mediante la creación itinerarios que permitan interacciones con el tejido urbano.
3. Presentar propuestas de reubicación y continuidad del tramo de la Vía Verde a su paso por el municipio de Jérica.

1.3. Metodología

La metodología del presente trabajo estará basada en diferentes fases.

En primer lugar, se llevará a cabo, un análisis de diferentes estudios, trabajos de investigación, artículos de revista y blogs especializados, para conocer la historia de las Vías Verdes.

Posteriormente, se analizará el municipio de Jérica, ya que tiene un gran potencial paisajístico, pero presenta la casuística de que la Vía Verde se encuentra fragmentada.

A continuación, se realizará una investigación de la actual problemática que presenta a través de cuestionarios a la población del municipio para conocer los puntos de mejora y debilidades que presenta.

Posteriormente, se llevará a cabo un diagnóstico, acompañado de unos objetivos y estrategias, que permitirá llevar a cabo la intervención.

Finalmente, tras conocer la evolución, los análisis, participación ciudadana y su diagnóstico, se elaborarán propuestas de reconducción de las vías y mejoras viarias mediante planos, secciones y vistas.



Figura 2. Metodología del trabajo
Elaboración propia

1.4. Objetivos de desarrollo sostenible ODS

El presente trabajo está relacionado con los siguientes objetivos de desarrollo sostenible que se mostrarán a continuación:

03. Salud y bienestar:

Las propuestas de intervención permiten fomentar las actividades al aire libre que mejoran la condición física, mental e incluso social del ser humano.

08. Trabajo decente y crecimiento económico:

Con el perfeccionamiento de los itinerarios se promueve el turismo y con ello, el aumento de los puestos de trabajo en el municipio.

09. Industria, innovación e infraestructura:

Con el objetivo de crear infraestructuras que sean sostenibles y al aire libre, la sociedad podrá disfrutar del paisaje que les rodea y del medio ambiente.





10. Reducción de las desigualdades:

Se lleva a cabo acondicionamientos viarios que permitan la accesibilidad para todos los usuarios. Además, se aumenta la seguridad en las vías mediante barreras de protección.



13. Acción por el clima:

Se toman medidas para disminuir las altas temperaturas debidas por el cambio climático y se disminuye el tráfico viario en determinados puntos.



15. Vida de ecosistemas terrestres:

Se realizarán itinerarios que permitan contemplar la fauna que nos envuelve manteniendo en buen estado de conservación el territorio, de esta forma se mejorará la calidad de vida de la población.

1.5. Marco teórico

Para llevar a cabo este trabajo, se ha hecho uso de una recopilación de trabajos e investigaciones previas que han servido como base para el desarrollo del mismo. La literatura empleada para el estudio y análisis de la historia ferroviaria en España y en la Vía Verde de Ojos Negros es:

El ferrocarril Minero de Sierra Menera de Javier Aranguren, 1988.

Por otro lado, para abordar la temática de las Vías Verdes se ha hecho uso de los siguientes libros, artículos, conferencias y webs especializadas.

El Programa de las Vías Verdes de Carmen Aycart Luengo, 2006.

II Jornadas Técnicas sobre Gestión, Mantenimiento y Promoción de Vías Verdes de J. Pallarol, L. Ortega, L. Llorens y A. Martínez, 2002.

Guía de las Vías Verdes. Sur, centro y levante, de la Fundación de Ferrocarriles Españoles, f.s.p. (FFE), 2021.

Vía Verde de Ojos Negros de Ricardo Hernández, 2010.

Asimismo, se han consultado los siguientes trabajos de investigación para fundamentar este trabajo:

Greenways in Europe: Opportunities to recycle the railways in Spain (Valencia) de C. Blasco, F. Martínez, A. Gascón y J. Deltoro, 2015.

Uso alternativo de infraestructuras y equipamientos que han caído en desuso de Ana M^a Gascón Hernández, 2013.

El Antiguo eje ferroviario Valencia-Calatayud de Anna Ruiz Pitarch, 2014.

02. CONCEPTO E HISTORIA DE LAS VÍAS VERDES

2.1. ¿Qué son las Vías Verdes?

Las Vías Verdes son unas infraestructuras accesibles de movilidad blanda que permiten desarrollar actividades al aire libre para vehículos no motorizados, ciclistas y viandantes. Anteriormente estas vías eran ferroviarias y al quedarse en desuso debido a los avances y mejoras en la red de carreteras, se buscó la alternativa de reutilizarlas y convertirlas en vías sostenibles donde la gente pudiera contemplar el paisaje y realizar actividades como senderismo o ciclismo, entre otras.

Además de fomentar la movilidad sostenible, incrementan el turismo rural y promueven la conservación del medio ambiente y del patrimonio. La Fundación de Ferrocarriles Españoles patentó la marca Vías Verdes, que se encuentra registrada desde 1994.

Estas vías de gran interés cuentan con una gran variedad de elementos como son túneles, viaductos y antiguas estaciones que se encuentran en desuso. Se caracterizan por ser rutas accesibles y acondicionadas, con una pendiente mínima, esto permite que las personas que sufren discapacidad puedan recorrerlas sin ninguna dificultad. Hay algunos puntos concretos donde puede haber algún problema de acondicionamiento, por tanto, es importante informarse del estado de la vía antes de realizar la ruta (Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2021).



Figura 3. *Vía Verde del Urola*
Fuente: Vías Verdes

2.2. Contexto ferrocarriles

Para conocer el recorrido que han abordado las Vías Verdes, es necesario comprender el desarrollo de los ferrocarriles, que fueron esenciales para la revolución industrial y aceleraron la industrialización en todo el mundo.

En 1825, Inglaterra inauguró la primera línea ferroviaria para uso industrial y, cinco años después, se abrió una línea entre Manchester y Liverpool. El ferrocarril se expandió rápidamente por Europa y luego por América y Asia. En 1840, había 7,679 kilómetros de vías férreas en el mundo, cifra que aumentó a 206,000 en 1870 y a 790,000 en 1900. En España, el desarrollo ferroviario comenzó más tarde y con un ancho de vía distinto al de la mayoría de Europa, establecido por la comisión "Subercase" en 1944, este ancho de vía era de "6 pies castellanos", es decir, 1668 milímetros, lo que resultó en un aislamiento ferroviario de la Península Ibérica que persiste hasta día de hoy (Macias i Arau, 2011).

Durante la Restauración, España experimentó un periodo de estabilidad política tras las guerras carlistas, lo que permitió el auge del ferrocarril. Entre 1858 y 1929, se construyó la mayoría de las líneas ferroviarias, y las compañías operadoras reinvirtieron sus beneficios en la expansión y mejora de la infraestructura. Sin embargo, la crisis de 1929 y la inestabilidad política posterior llevaron al colapso del sector ferroviario.

Durante la Guerra Civil, muchas líneas dejaron de operar y la mayoría fueron nacionalizadas. En 1941, el régimen franquista expropió todas las compañías ferroviarias, excepto las de vía estrecha, y creó la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE), mediante la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera, consolidando así la principal empresa ferroviaria en España (Serra i Serra, 2017).



Figura 4. Tramo de vía con 4 carriles y tres anchos de vía distintos, 1.000, 1.435 y 1.668 mm en el Puerto de Barcelona.
Fuente: Carles Salmerón, 2011

2.3. Historia y evolución de las Vías Verdes en España

En España, tras la aparición de la primera línea ferroviaria en 1848, las vías empezaron a extenderse cada vez más logrando a principios del siglo XX una longitud de 13.000 km. El crecimiento continuó hasta el año 1950, donde se superaron los 18.000 km de longitud.

A partir de este momento, hubo un retroceso, ya que, al fomentarse el transporte tanto por carretera como aéreo, se empezó a dejar las vías ferroviarias totalmente inutilizadas provocando un desuso masivo. Además, algunas vías nunca terminaron de construirse.

A principios de 1990, se aprobó el Plan Tejido Verde, llevado a cabo por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA).

El MOPTMA, junto con la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles y Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE), le encomendó a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles llevar a cabo la elaboración del Inventario de Líneas Ferroviarias en Desuso.

En dicho inventario se analizaron 98 líneas ferroviarias que recogían una longitud de 5.764 kilómetros, 954 estaciones, 501 túneles y 1.070 puentes y viaductos, además de 1.920 kilómetros de 89 líneas ferroviarias abandonadas, que pertenecían al carácter minero e industrial. Por tanto, el inventario contaba al final con una colección de 7.600 km de líneas cerradas fuera de servicio.

LÍNEAS FERROVIARIAS EN DESUSO EN ESPAÑA



Figura 5. Líneas ferroviarias en desuso en España
Fuente: Vías Verdes

En 1993, el Programa de Vías Verdes¹ se incluyó en el Plan Director de Infraestructuras como parte del Plan Tejido Verde, impulsado por el Ministerio de Medio Ambiente y en colaboración con Renfe, FEVE, Comunidades Autónomas, diputaciones y ayuntamientos. Desde entonces, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles se ha encargado de promover este programa a nivel nacional e internacional.

El programa de Vías Verdes busca potenciar los antiguos trazados ferroviarios conectándolo con las poblaciones, proporcionando la accesibilidad y seguridad a todos los usuarios e impulsando también el turismo y el empleo local (Aycart Luengo, 2006).

Una vez disuelto el antiguo MOPTMA en 1996, el Programa de Vías Verdes comienza a llamarse Programa de Caminos Naturales, impulsado por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, que además tenía en cuenta las vías pecuarias, caminos históricos, senderos de montaña, caminos de conservación de antiguos canales, entre otros. (Martín García, 2004).

¹ “El Programa Vías Verdes tiene como objetivo la reutilización de trazados ferroviarios en desuso como itinerarios no motorizados, que conecten las poblaciones, los espacios naturales y los puntos de interés histórico-artístico, acercando a ellos de forma sostenible al ciudadano. Las extraordinarias ventajas que ofrecen las Vías Verdes por su original uso ferroviario, las convierten en los ejes vertebradores de redes de transporte no motorizado que se pueden configurar mediante la utilización de viales de conexión entre ellas” (Aycart Luengo, 2006).

COMUNIDAD AUTÓNOMA	LONGITUD (Km)	% DEL TOTAL
Andalucía	1.442	25,4
Aragón	559	9,64
Asturias	173	2,6
Baleares	183	1,4
Cantabria	139	6,5
Castilla – La Mancha	551	9,5
Castilla - León	1.239	21,4
Cataluña	353	6,1
Comunidad Valenciana	375	6,5
Extremadura	316	5,4
Galicia	78	1,2
La Rioja	35	0,5
Madrid	146	2,5
Murcia	233	4,0
Navarra	41	0,7
País Vasco	178	3,0
TOTAL	5.764	100

Figura 6. *Inventario de Líneas Ferroviarias en Desuso (1993)*

Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Elaboración propia a partir de Aycart Luengo (2006)

Dicho programa pasó a llamarse Programa de Itinerarios Naturales no Motorizados, cuyo objetivo era conectar todo el territorio español con senderos de larga distancia, dejando una gran malla de infraestructuras naturales. Más adelante, se renombró a Programa de la Red de Itinerarios Naturales.

El Programa de Vías Verdes consiguió los siguientes reconocimientos:

- En el año 2000, Premio Internacional de Buenas Prácticas del Programa Habitat de la ONU.
- En 2002, Premio de la World Travel Market al Turismo sostenible.

Por otra parte, la Fundación de Ferrocarriles Españoles obtuvo en 2004, el Premio Europa Nostra a la Conservación del Patrimonio. (Aycart Luengo, 2006)

En el año 2004, se retoma la colaboración y se establece el Programa de Caminos Naturales – Vía Verde. (García Martín, 2014). Este programa obtuvo numerosos galardones que se mostrarán recogidos en el eje cronológico (ver Figura 8) donde se podrá ver la evolución a lo largo de estos años.

Cabe mencionar, que las vías están señalizadas con el logotipo de “Vías Verdes”, que aportan una identidad homogénea.

En 2023, fue el 30 aniversario del Programa de Vías Verdes de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Tras 30 años, los objetivos del Programa Vías Verdes siguen siendo

relevantes y alineados con las estrategias del Gobierno de España y la Agenda 2030.

Prácticamente hay Vías Verdes en casi todas las comunidades autónomas y provincias, excepto Canarias. Estas rutas, accesibles para caminar, andar en bicicleta o patinar, también son adecuadas para personas con discapacidad, mayores y niños pequeños, además las pendientes no superan el 4 %, lo que asegura una gran accesibilidad. (Martínez de Eguílaz Corredor, 2023).



Figura 7. Logotipo 30 años de Vías Verdes
Fuente: Vías Verdes

CRONOLOGÍA

- | | | | |
|-------------|---|-------------|---|
| 1992 | • Plan Tejido Verde (1993 - 1992) | 2011 | • Premio de Turismo Responsabile Italiano e Turismo Cultura e UNESCO |
| 1993 | • Programa de Vías Verdes | 2019 | • Premio Especial de la IX edición del Premio Europeo de Vías Verdes por la App “Vías Verdes y Red Natura 2000” |
| 1996 | • Programa de Caminos Naturales | 2020 | • Premio Observatorio FiturNext 2020 |
| 2000 | • Premio Internacional Buenas Prácticas en Europa del Programa Habitat de la onu | 2022 | • Premio Turismo Sostenible Vías Verdes de Córdoba |
| 2002 | • Premio World Travel Market al Turismo Sostenible | 2023 | • Premio Especial del Jurado la XI edición del Premio Europeo de Vías Verdes por los 30 Años de Vías Verdes |
| 2004 | • Programa de Caminos Naturales - Vías Verdes
• Premio Europa Nostra a la Conservación del Patrimonio | | |
| 2005 | • Premio ConBici a la Movilidad Sostenible
• Premio Europeo de Vías Verdes. Serie de Televisión sobre vías verdes "Vive la Vía" | | |
| 2006 | • Premio Telenatura 2006 a la mejor producción española por la serie sobre Vías Verdes “Vive la Vía”
• Premio Panda 2006 - WWF-Adena, mejor iniciativa de comunicación ambiental institucional | | |
| 2007 | • “Premio de la Red para la Promoción de las Ciudades Medias del Sudoeste Europeo” - CIUMED 2007. | | |
| 2008 | • Premio Internacional de Buenas Prácticas del Programa Habitat de la ONU
• Premio Vía APIA | | |
| 2009 | • Red de Itinerarios Naturales
• Premio Ulyses de la Organización Mundial del Turismo (OMT) | | |

Figura 8. *Cronología del Programa de Vías Verdes y Caminos Naturales e Itinerarios no Motorizados*
Elaboración propia a partir de la página de Vías Verdes

2.4. Marco normativo

A día de hoy, sigue sin existir ninguna regulación para la protección de las Vías Verdes. Los gestores de los diversos itinerarios continúan demandando marco normativo más detallado para regular su uso, proteger sus entornos de actuaciones indeseadas, además de marcar las infracciones y sanciones para estas infraestructuras.

“El 4 de marzo de 2010, se aprobó una Proposición no de Ley relativa a las Vías Verdes, que considera necesario reforzar jurídica y administrativamente las actuaciones del Programa Vías Verdes, donde se reconoce el valor de las actuaciones desarrolladas desde 1993 hasta el momento por el Programa Vías Verdes, por lo que concluye de la siguiente manera:

El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Impulsar y promover, conjuntamente con las Comunidades Autónomas, todas las iniciativas dirigidas al desarrollo de nuevas Vías Verdes y a la mejora y promoción de las ya existentes.
2. Consignar en los Presupuestos Generales del Estado una partida presupuestaria concreta para financiar las actuaciones que se programen anualmente.
3. Elaborar una reglamentación específica con el rango legislativo oportuno que permita dotar de respaldo jurídico a la calificación de “Vía Verde”,

delimitándola principalmente a los itinerarios que discurren sobre antiguos trazados ferroviarios y a las actuaciones necesarias para su adecuación y puesta en funcionamiento.

4. Promover acuerdos con otras administraciones, y conveniar con CC.AA. y entes locales el marco por el cual el Ministerio de Fomento, a través de FEVE y ADIF, pondrá a disposición de este programa los terrenos y edificios fuera de uso ferroviario.” (Observatorio de Caminos Naturales e Itinerarios No Motorizados, 2017).

2.5. Catálogo de Vías Verdes en España

España cuenta con 135 itinerarios cicloturistas y senderistas que alcanzan una longitud total de 3400 kilómetros de Vías Verdes. Donde se han conseguido rehabilitar 125 estaciones.

A continuación, se presentará un listado de todas las Vías Verdes con las que cuenta cada provincia de España.



PROVINCIA	V. VERDES	
A CORUÑA	1	VV Compostela - Tambre - Lengüelle
LUGO	1	VV del Eo
PONTEVEDRA	2	VV do Salnés VV Vigo - Redondela
OURENSE	-	-
ASTURIAS	9	VV de Fuso VV de la Camocha VV de la Senda del Oso VV del Eo VV del Ferrocarril Estratégico VV de Ríoturbio VV del Tranquereu VV del Valle de Loredo VV del Valle del Turón
CANTABRIA	5	VV de Besaya VV de Castro - Tralaviña VV de Piquillo VV del Pas VV Minas de Dícido
VIZCAYA	5	VV de Arrazola VV de Atxuri VV de Kadagua VV de los Montes de Hierro VV de Orkonera
ÁLAVA	3	VV de Kadagua VV del FC. Vasco Navarro (Guipúzcoa) VV del FC. Vasco Navarro
GUIPÚZCOA	8	VV del Plazaola VV Añorga - Errekalde - Lasarte

PROVINCIA	V. VERDES	
		VV de Arditurri VV de los Ferrocarriles Vascongados VV del Mutiloa- Ormaiztegi VV del Urola VV Túnel de Morlans VV de Bidasoa
NAVARRA	5	VV del Bidasoa VV del FC. Vasco Navarro VV del Irati VV del Plazaola VV del Tarazónica
LA RIOJA	4	VV de El Cortijo VV de Préjano VV del Cidacos VV del Rio Oja
HUESCA	1	VV del Canfranero
ZARAGOZA	6	VV Corredor Oliver - Valdefierro VV del Tarazónica VV FC. Santander - Mediterráneo (Campo Daroca - Jiloca) VV FC. Santander - Mediterráneo (Tramo Calatayud)
TERUEL	3	VV de la Val de Zafán VV de Ojos Negros (tramo Teruel) VV FC. Santander - Mediterráneo (Campo de Daroca-Jiloca)
LÉRIDA	-	-

PROVINCIA	V. VERDES	
GERONA	5	VV del Carrilet Girona - Sant Feliu de Guíxols VV del Carrilet Olot - Girona VV del Ferro i del Carbó VV del Tren Petit VV del Tren Pinxo
BARCELONA	3	VV del Llobregat VV del Nicolau VV del Vallès
TARRAGONA	3	VV de la Val de Zafán VV del Carrilet de la Cava VV Delta de l´Ebre (tramo L´Aldea)
LEÓN	3	VV de Laciana VV de Esla VV Ruta de la Plata (Barcial - Maire de Castroponce)
PALENCIA	1	VV del Tren Burra
BURGOS	4	VV de la Sierra de la Demanda VV FC. Santander - Mediterráneo (Burgos - La Engaña) VV FC. Santander - Mediterráneo (Burgos - Cacajares) VV FC. Santander - Mediterráneo (Soria - Hontoria del Pinar)
SORIA	3	VV FC. Santander - Mediterráneo (Soria - Hontoria del Pinar) VV FC. Santander - Mediterráneo (Valcorba - Ciria) VV del Moncayo

PROVINCIA	V. VERDES	
ZAMORA	1	VV Ruta de la Plata (Barcial - Pobladura)
VALLADOLID	3	VV del Valle del Eresma VV de Tierra de Campos VV Tren Burra (Tramo Zaratán)
SEGOVIA	1	VV del Valle del Eresma
SALAMANCA	3	VV Ruta de la Plata (Plasencia - Béjar) VV Camino de Hierro VV Ruta de la Plata (Salamanca - Alba de Tormes)
ÁVILA	1	VV del Valle del Eresma
MADRID	4	VV de la Gasolina VV del Río Guadarrama VV del Tajuña VV del Tren de los 40 Días
CASTELLÓN	2	VV de Ojos Negros (Tramo C. Valenciana) VV del Mar
VALENCIA	7	VV de Ojos Negros (Tramo C.Valenciana) VV de la Safor VV del Antic Trenet VV de Alfara VV de Lliria VV Ribera Costera VV Xurra
ALICANTE	7	VV de Dénia VV del Maigmo

PROVINCIA	V.VERDES	
		VV Benidorm
		VV de Alcoi
		VV de La Cantera
		VV de Torrevieja
		VV de la Xixarra
GUADALAJARA	-	-
CUENCA	-	-
TOLEDO	3	VV de la Jara VV del Trenillo VV de Toledo
CIUDAD REAL	5	VV de Argamasilla del Alba VV de Poblete VV del Campo de Calatrava VV del Trenillo de la Calzá VV Minas de San Quintín
ALBACETE	2	VV del Ferrocarril Baeza -Utiel (Reolid - Segura) VV del Ferrocarril Baeza -Utiel (Sierra de Alcaraz)
MURCIA	9	VV del Noroeste VV de La Costera Sur VV de la Floración Cieza VV de Mazarrón VV del Barrio de Peral VV del Campo de Cartagena VV del Chicharra (Tramo Cieza) VV del Chicharra (Tramo Yecla) VV del Embarcadero del Hornillo

PROVINCIA	V.VERDES	
JAÉN	4	VV del Ferrocarril Baeza - Utiel (Reolid - Segura) VV del Aceite VV del Guadalimar VV de Linares
ALMERÍA	3	VV de Lucainena de las Torres VV del FC.Guadix-Almendricos (Baza - Valle del Almanzora) VV del FC.Guadix-Almendricos (Almendricos - Huercal Overa)
MÁLAGA	1	VV del Rincón de la Victoria
GRANADA	2	VV FC. Guadix - Almedricos VV de Sierra Nevada
CÓRDOBA	5	VV de la Campiña VV del Cerco VV del Guadiato y Los Pedroches VV Peñarroya - Pueblonuevo VV del Aceite
SEVILLA	6	VV de la Sierra VV de la Campiña VV de Itálica VV de El Ronquillo VV de la Sierra Morena de Sevilla VV de Las Lagunas
CÁDIZ	4	VV de la Sierra VV Entre Ríos VV Matagorda VV Puerto Real - San Fernando

PROVINCIA	V.VERDES	
HUELVA	4	VV de los Molinos del Agua VV del Guadiana VV de Río Tinto VV Tharsis-Odiel
BADAJOS	2	VV Mina La Jayona VV Vegas del Guadiana
CÁCERES	3	VV Ruta de la Plata (Plasencia - Béjar) VV Vegas del Guadiana VV de Monfragüe
MALLORCA	1	VV Manacor - Artá

Figura 10. *Listado de Vías Verdes por provincias de España*
Elaboración propia a partir de la página de Vías Verdes

2.6. Catálogo de Vías Verdes en la Comunidad Valenciana

La Comunidad Valenciana cuenta con 15 Vías Verdes que se mostrarán a continuación por provincias:

CASTELLÓN

- 1- Vía Verde del Mar
Entre Benicàssim y Oropesa del Mar
5,74 km

CASTELLÓN - VALENCIA

- 2- Vía Verde de Ojos Negros
Entre Ojos Negros y Barracas
108,61 km (Tramo Teruel)

- Entre Barracas y Albalat dels Tarongers
75,55 km

VALENCIA

- 3- Vía Verde de Lliria
Entre Lliria y Benaguasil
5,73 km

- 4- Vía Verde Xurra
Entre Valencia y Puçol
16,18 km



Figura 11. Vías Verdes en la Comunidad Valenciana
Elaboración propia a partir de la base de datos del IGN

5- Vía Verde de Alfara
Burjassot
400 m

6- Vía Verde del Antic Trenet
Entre Carcaixent y Barraca d'Aigües Vives
39,33 km

7- Vía Verde Ribera Costera
Manuel
1,77 km

8- Vía Verde de la Safor
Entre Gandía y Oliva
6,82 km

12- Vía Verde de Maigmó
Entre Agost y Puerto del Maigmó
21,14 km

13- Vía Verde de La Cantera
Alicante
1,2 km

14- Vía Verde del Xixarra
Entre Las Virtudes y Biar
15,87 km

15- Vía Verde de Torrevieja
Entre Torrevieja y la Carretera a Los Montesinos
6,61 km

ALICANTE

9- Vía Verde de Dénia
Entre Dénia y Els Poblets
5,9 km

10- Vía Verde de Alcoi
Entre Alcoi e Ibi
21,77 km

11- Vía Verde de Benidorm
Benidorm
1,61 km

03. VÍA VERDE DE OJOS NEGROS

3.1. Historia ferroviaria

En el siglo XIX, en Ojos Negros, municipio situado en el interior de la provincia de Teruel, en la comarca de Jiloca, había un yacimiento de hierro de más de 1500 ha, gracias a las minas de Sierra Menera. En septiembre de 1900 se creó la Compañía Minera de Sierra Menera (CMSM) y se adquirieron derechos de explotación de las minas.

Inicialmente circulaba el ferrocarril de la compañía del “Central de Aragón”, que era de vía ancha y pretendía quedarse el trayecto y presupuestar dicho mineral, pero la Compañía de Sierra Menera optó por construir su propio ferrocarril de vía estrecha, ya que la empresa pretendía controlar únicamente el precio del transporte para evitar así los precios abusivos. El ferrocarril de Sierra Menera llevaba en paralelo el mismo trayecto, sin atravesar los núcleos de población.

En 1907, el ferrocarril de Sierra Menera, destinado únicamente a la minería, enlazaba las minas de Ojos Negros con Puerto de Sagunto, convirtiéndose en uno de los recorridos más largos de Europa, cuya longitud alcanzaba aproximadamente los 204 km. Esto hizo posible que se pudiera transportar y exportar dicho material de forma eficiente. (Aranguren, 1988)



Figura 12. Año 1907: Mina Pilarica, cantera número 6.
Fuente: Ferrocarril de Sierra Menera



Figura 13. Año 1907: Mina Pilarica, cantera número 9
Fuente: Ferrocarril de Sierra Menera



Figura 14. Año 1907: Cantera número 11 de la mina San José.
Obsérvese que los mulos remolcaban las vagonetas hasta el cargadero
Fuente: Ferrocarril de Sierra Menera

La construcción de esta vía tenía inicialmente como destino el País Vasco, ya que la idea de la compañía era exportar el hierro hacia Inglaterra o Francia. Sin embargo, se optó por reconducirla hacia el mediterráneo, puesto que contaba con una ventaja orográfica que simplificaba la construcción y el transporte del mineral, debido a que solo contaban con una dificultad relevante que era el Puerto de Escandón. Además, el valle originado por el río Palancia, que compartía trayecto hasta Sagunto, simplificaba el recorrido gracias a las ventajas geográficas que ofrece.

Es reseñable destacar que la compañía naval Sota y Aznar² y la CMSM compartían propiedad. Por lo tanto, la exportación del hierro a otros lugares de Europa se veía simplificada por la no incorporación de terceras compañías.

Debido a los efectos de la crisis financiera mundial de 1929 y junto a la guerra civil española, la compañía entró en bancarrota y esto produjo el deterioro y el abandono de dicho itinerario. Es por ello que, hasta 1941, tuvo una época de bajo rendimiento ya que no se utilizaban estas vías. A medida que se iba reconstruyendo el país, esta vía retomaría su actividad hasta que en 1949 alcanzó de nuevo un rendimiento económico.

A principios de la década de 1970, la compañía cambió a unos nuevos propietarios que cerraron la mayor parte del tramo de vía estrecha. (Serra i Serra, 2017)

² La compañía naviera Sota y Aznar, se fundó en 1906 y fue una de las más importantes a nivel mundial (Ramón de la Sota y Llano, s. f.).

CRONOLOGÍA DEL FERROCARRIL MINERO DE SIERRA MENERA

1902	• Licencia
1907	• Inauguración del ferrocarril
1972	• Cese de la actividad ferroviaria

Figura 15. *Cronología Ferrocarril Minero de Sierra Menera*
Elaboración propia



Figura 16. *Desde el lado opuesto al pueblo de Albentosa, vista del viaducto por el que circula un tren remolcado por una "Mastodonte"*
Fuente: Ferrocarril de Sierra Menera

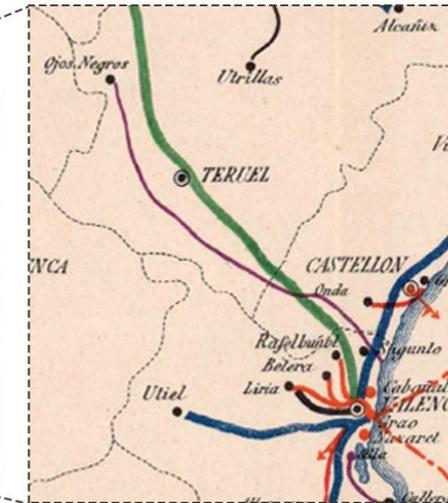
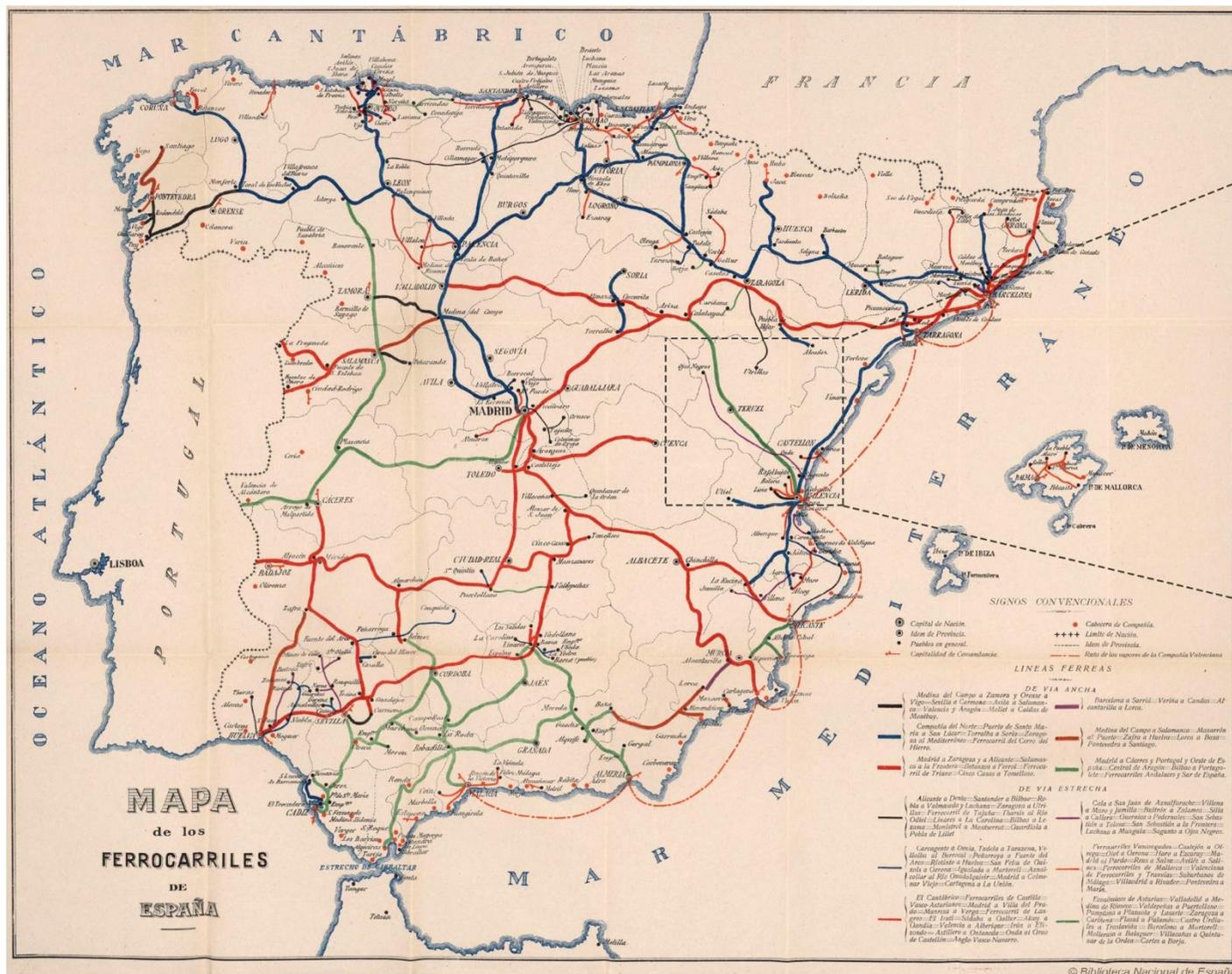


Figura 17. Mapa de los Ferrocarriles de España en 1917. Fuente: Instituto Geográfico Nacional

3.2. Evolución de la Vía Verde tras la desaparición del ferrocarril

A finales del siglo XX las Vías Verdes comenzaron a formar parte de la agenda política. Esto hizo que hubiese un cambio en los valores sociales, ya que se buscaba un estilo de vida saludable priorizando la ecología y el ocio, del mismo modo hoy en día se prioriza el estilo de vida sostenible.

Este cambio social provocó que se comenzara a valorar la idea de crear unas nuevas infraestructuras sostenibles a lo largo del territorio español, aprovechando decenas de miles de kilómetros de antiguas vías ferroviarias que se encontraban en desuso y deterioradas.

Es por ello que la Fundación de Ferrocarriles Españoles realizó un informe en el cual detallaba donde se encontraban estas vías y en qué estado se encontraban.

En el caso de la Vía Verde de Ojos Negros, gran parte del trazado se había conservado. Es por esta razón que, en 1995, se llegó a un acuerdo entre las consejerías de Obras Públicas de los Gobiernos valenciano, aragonés y la Fundación de Ferrocarriles Españoles, mediante el cual anunciaban la voluntad de tomar las medidas oportunas para transformar la antigua vía férrea en la actual Vía Verde, con la finalidad de fomentar el desarrollo económico de la zona.

Javier Velasco Rodríguez, antiguo alcalde de Teruel, tuvo un papel fundamental en el desarrollo de la Vía Verde. Tras ser nombrado en 1999 consejero de Obras Públicas, Urbanismo

y Transportes del Gobierno de España, mediante su consejería en la DGT (Dirección General de Transportes) impulsó, estudió y licitó los documentos pertinentes para que entre el año 2000 y el 2002 se llevase a cabo la creación de la actual Vía Verde de Ojos Negros.

En cuanto al trazado, la decisión que se tomó fue la de mantener siempre que fuera posible el antiguo trazado de la vía. Lamentablemente, esta decisión se tomó sin consensuar con los agentes de la zona, así como Ayuntamientos, entidades políticas, entre otros.

La Vía Verde cuenta con numerosas casillas que se quedaron completamente abandonadas. Solamente dos casillas llegaron a rehabilitarse, por un lado, la Casilla de Barracas, también conocida como la Estación del Palancar, a la que le dieron un uso de albergue. Por otro lado, está la casilla de Santa Bárbara, antiguo paso a nivel situada en Jérica (Serra i Serra, 2017).

Tras entrevistar a Juan García Barrachina se ha podido conocer que la casilla de Santa Bárbara es la única casilla de la Vía Verde de Ojos Negros que hoy en día sigue activa y mantenida por él. Esta casilla a lo largo de los años ha sido un pequeño bar e incluso tienda, donde se vendía algún refresco, mermelada casera, es decir, productos de la zona. Finalmente, se va a convertir en un centro de interpretación, donde recogerá la historia de dicha Vía Verde.

Otro rasgo a comentar es que la Vía Verde, como excepción en todo el tramo del itinerario atraviesa por completo dos núcleos urbanos que son los municipios de Caudiel y Jérica.

A través de una entrevista a un vecino de Jérica, se ha podido averiguar que alrededor del año 1981, se decidió utilizar el tramo que quedó sin uso después de la suspensión del ferrocarril minero para construir la nueva carretera nacional, la N-234, ya que anteriormente esta carretera cruzaba todo el municipio. Esta decisión resultó la pérdida del tramo original de la Vía Verde de Ojos Negros, lo que llevó a crear un camino secundario dentro de la población para conectar el tramo desde la Casilla de Santa Bárbara con la salida hacia Caudiel.

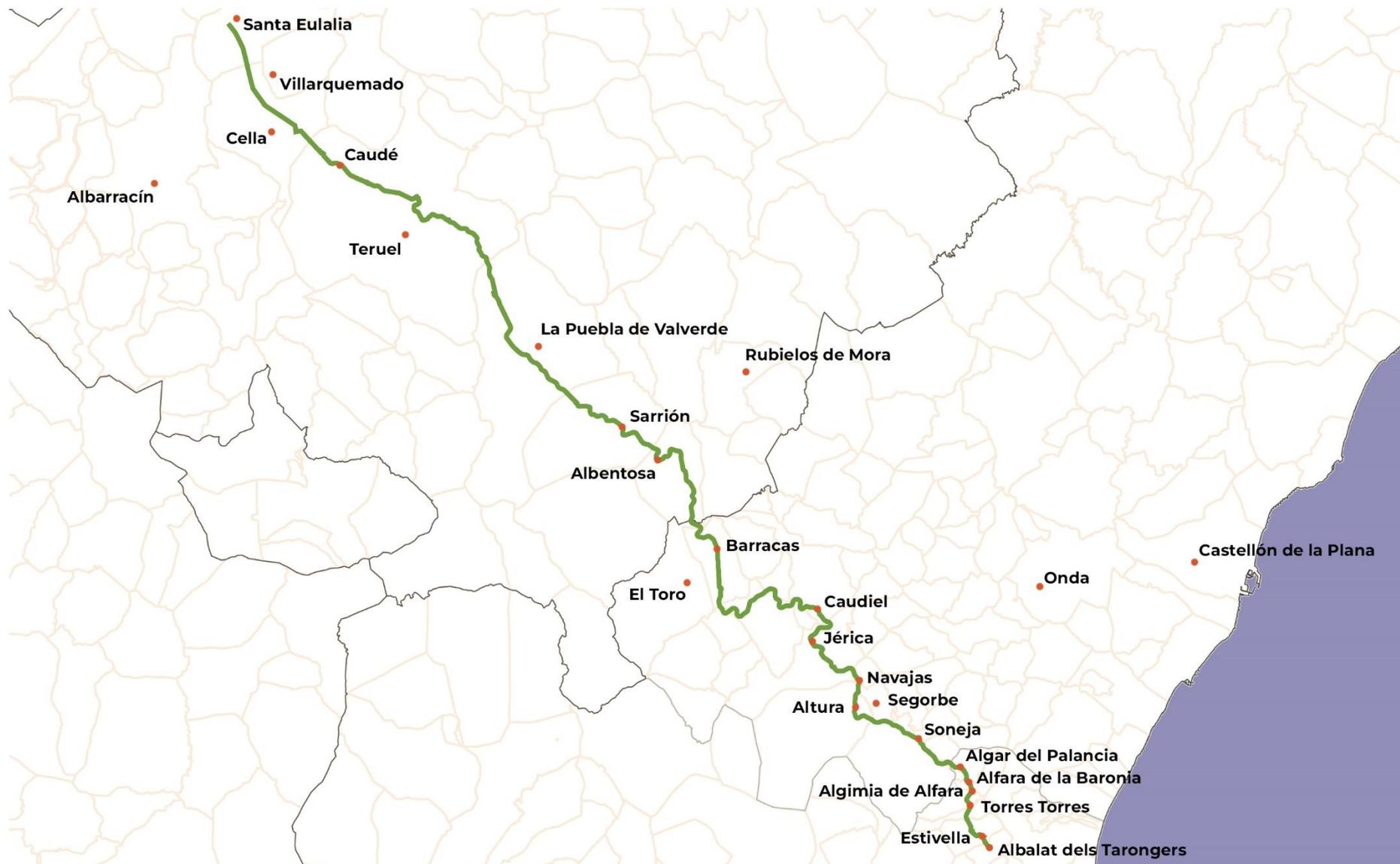


Figura 18. *Vía Verde de Ojos Negros actual, desde Albalat dels Tarongers hasta Santa Eulalia.*
 Elaboración propia a partir de la base de datos del IGN

3.3. Noticias y fotografías antiguas

El 29 de mayo de 1997 se publica en el periódico en *El Levante - El Mercantil Valenciano* un proyecto sobre la reconversión de la antigua Vía Minera de Ojos Negros con la finalidad de revitalizar la economía local, facilitar el acceso al patrimonio histórico y monumental de la zona y fomentar la práctica del deporte mediante la recuperación de esta antigua vía en desuso. De este modo, la Vía Verde no solo revitalizaría el entorno, sino que también permitiría a los visitantes conocer estas obras de ingeniería y disfrutar del patrimonio público de manera accesible y sostenible.

El proyecto pretende recuperar 62 kilómetros de la antigua vía férrea, además de estaciones, túneles, viaductos y puentes. Desde 1993, la Fundación de Ferrocarriles Españoles ha trabajado en la revitalización de más de 200 kilómetros de líneas férreas en desuso en España, creando rutas verdes con el apoyo de entidades locales (ver Figura 19).

El 9 de julio de 1997, se anuncia en *Las Provincias* la presentación de un proyecto de recuperación de la antigua plataforma férrea para transformarla en Vía Verde, contando con el apoyo de varias instituciones, incluido el Centro Excursionista de Valencia cuyo objetivo buscaba adaptar algunos tramos para personas discapacitadas. No se pretendía la eliminación de los raíles, sino la recuperación y restauración de caminos e instalaciones ferroviarias que se encontraban en desuso.

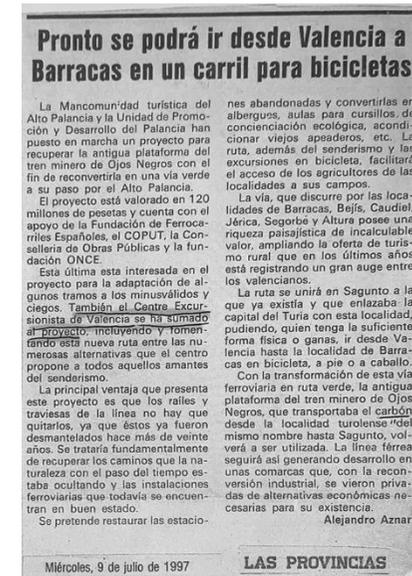


Figura 20. Pronto se podrá ir desde Valencia a Barracas en un carril para bicicletas. Fuente: Periódico Las Provincias Facilitado por Juan García Barrachina

Figura 19. Reconversión del tren minero de Ojos Negros. Fuente: Periódico Levante Facilitado por Juan García Barrachina

De esta forma se fomentaría el turismo rural, permitiendo a los usuarios viajar de forma sostenible desde Valencia hasta Barracas (ver Figura 20)

Cabe mencionar que pasaron 5 años desde el lanzamiento de la noticia hasta el 2002, año en el que se inauguró la Vía Verde de Ojos Negros y se pudo realizar dicho itinerario para ciclistas y viandantes.

El 21 de abril de 2001, se presenta en el periódico *Las Provincias* la iniciativa de las obras que tendría lugar en el tramo de Torres Torres con el de El Toro y más adelante se conectaría con Teruel, siendo la Vía Verde más larga de España. Este tramo contaría con una rehabilitación de 70 kilómetros para conseguir ser un trazado ecológico. Sus obras finalizarían en 2002 (ver Figura 21).

A continuación, se mostrarán algunos tramos extraídos de fotografías antiguas de por donde discurría el ferrocarril minero junto a fotografías actuales obtenidas en 2024. De esta forma se podrá observar la evolución de cómo ha pasado de ser una vía férrea a una Vía Verde.

16 LAS PROVINCIAS SA | 21 | 4 | 2001 VALENCIA/Provincia

■ MEDIO AMBIENTE

La vía verde de Ojos Negros será la más larga de España y unirá Valencia con Teruel

La Generalitat inició ayer las obras del primer tramo entre Torres Torres y El Toro

El primer tramo de las obras para rehabilitar la vía verde más larga de España ha comenzado. En principio se actuará sobre 70 kilómetros de trazado ecológico entre Torres Torres y El Toro, pero luego se unirá con Valencia y Teruel.

Raül Carbonell NAVAJAS

La rehabilitación de la vía verde más larga de España se puso ayer en marcha. El primer tramo, de 70 kilómetros, unirá Torres Torres con El Toro, pero dará paso a una segunda fase mucho más ambiciosa que conectará Valencia con Teruel a través de un recorrido de alta riqueza medioambiental en el que se podrá practicar deportes al aire libre y en el que se ubicarán también diversas zonas de expansión y recreo. El proyecto cuenta con un presupuesto de 310 millones.

Viajar desde Valencia hasta Teruel, en bicicleta, caballo o en diversas etapas senderistas, será posible cuando esta vía verde de Ojos Negros esté concluida.

En la mañana de ayer, los consellers de Obras Públicas, José Ramón García Antón, y de Medio Ambiente, Fernando Modrego, efectuaron el acto oficial de inicio de las obras del tramo de esta vía que discurre entre la localidad valenciana de Torres Torres y la castellonense de El Toro, en el límite con la provincia de Teruel.

El tramo donde se va a trabajar abarca 70 kilómetros sobre el que en su día discurría el ferrocarril minero que unía las minas turolenses de Ojos Negros con las industrias saguntinas. En la actualidad se encuentra en desuso y será transformado para su utilización como sendero ecológico.

En mayo de 2002 está previsto inaugurar el primer trazado, que luego se ampliará en el tramo que une Torres Torres con Sagunto, y en el recorrido de la antigua vía minera que discurre por Teruel.

"Se puede prolongar hasta Aragón y Valencia —comentó García Antón—, de forma que al final, con los contactos que tenemos con el Gobierno de Aragón y lo que estamos haciendo para llegar a Sagunto y a Valencia, esta vía podrá tener 200 kilómetros".



Las autoridades que asistieron al acto recorren un tramo de la antigua vía minera. Paco Bono

GARCÍA ANTON

Un recorrido "para integrarse en el paisaje"

La vía verde tiene un ancho de tres metros y medio, dos de los cuales serán urbanizados para la práctica de actividades ciclistas, mientras que en el resto del ancho de la plataforma se conservará el firme de tierra para la práctica senderista y las actividades ecuestres. El proyecto de la vía verde contempla también la creación de diversas zonas de recreo a lo largo de todo el trazado con bancos, fuentes y columpios. Para el conseller de Obras Públicas, "es una vía no motorizada donde el ciclista puede integrarse en el paisaje, hacer senderismo, descubrir las comarcas de interior con toda la calidad medioambiental que tienen, y servirá para fomentar el turismo interior de calidad".

Figura 21. La vía verde de Ojos Negros será la más larga de España y unirá Valencia con Teruel.

Fuente: Periódico Las Provincias.

Facilitado por Juan García Barrachina



Figura 22. Antigua estación de Jérica junto al lado el ferrocarril minero
Facilitada por Jesús Monleón Peiró



Figura 23. Estado actual de la estación abandonada junto a la Vía Verde
Elaboración propia



Figura 24. Antiguo paso a nivel de la Vía Minera en Jérica
Extraído del grupo de Facebook de Amantes Jericanos



Figura 25. Estado actual del antiguo trazado de la Vía Minera en Jérica
Elaboración propia



Figura 26. Antigua paso a nivel de la Casilla de Santa Bárbara en Jérica
Facilitado por Juan García Barrachina



Figura 27. Estado actual del antiguo paso a nivel de la Casilla de Santa Bárbara en Jérica. *Elaboración propia*



En este tramo se puede ver cómo estaban construyendo la carretera Nacional N-234.

Figura 28. Vista aérea de Jérica en 1981.
Facilitado por Ángel Ramos

04. CASO PARTICULAR DE LA VÍA VERDE Y SU PASO POR EL MUNICIPIO DE JÉRICA

4.1. Situación Alto Palancia

El Alto Palancia es una comarca de la provincia Castellón, se encuentra rodeada por las siguientes comarcas, al noroeste limita con el Alto Mijares y la Plana Baixa, al noroeste con la Gúdar-Javalambre que pertenece a la provincia de Teruel, al sudeste con el Camp de Morvedre y al suroeste con Los Serranos y Camp de Túria, estos tres últimos corresponden a la provincia de Valencia.

La Comarca del Alto Palancia puede definirse como la cuenca hidrográfica del río que le da nombre, identificándose con las zonas alta y media del río Palancia, a su paso por el valle alineado entre las sierras de Espina y Espadán al norte, y de Andilla y la Calderona al sur.

Se caracteriza por un maravilloso paisaje agrícola y por el clima mediterráneo que muestra alguna variación debido a la altitud, ya que presenta características del litoral en su parte más baja, y en la zona más alta del interior expone características del clima continental, esto genera que haya una gran riqueza de fauna y de especies. (El Alto Palancia, s.f)

Se puede observar en la siguiente imagen (ver Figura 29), la Vía Verde de Ojos Negros cruza la provincia de Teruel, Castellón, y Valencia, atravesando por completo toda la comarca del Alto Palancia.



Figura 29. Municipios de la comarca del Alto Palancia
Elaboración propia a partir de la base de datos del IGN

POBLACIÓN POR MUNICIPIOS

2023

Algimia de Almonacid	249
Almedíjar	280
Altura	3.695
Azuébar	336
Barracas	198
Bejís	409
Benafer	164
Castellnovo	888
Caudiel	716
Chóvar	310
Gaibiel	197
Geldo	650
Higueras	50
Jérica	1.794
Matet	84
Navajas	840
Pavías	74
Pina de Montalgrao	119
Sacañet	86
Segorbe	9.425
Soneja	1.508
Sot de Ferrer	474
Teresa	250
Torás	256
El Toro	248
Vall de Almonacid	286
Viver	1.683
Total	25.269

Figura 30. Cifras oficiales de población de los municipios españoles en aplicación de la Ley de Bases del Régimen Local (Art. 17)
Elaboración propia a partir del Instituto Nacional de Estadística

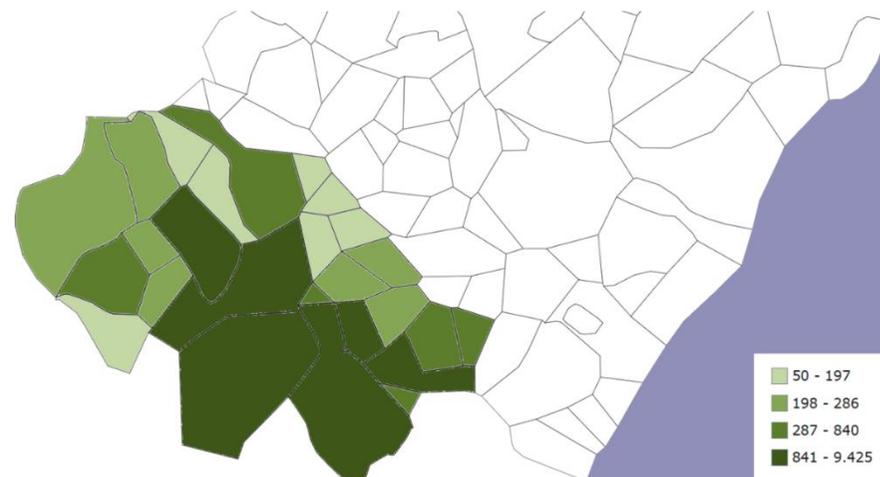


Figura 31. Cifras de población en el Alto Palancia.
Elaboración propia a partir del Instituto Nacional de Estadística

Se compone de 27 municipios, que se muestran a continuación en la siguiente tabla (ver Figura 30) donde aparece el número de habitantes con el que cuenta cada municipio, siendo Segorbe la capital del Alto Palancia. En 2023 la comarca alcanzó los 25.269 habitantes.

Este ámbito cuenta con una superficie aproximada de 1.068 km². Además, por la comarca discurre la carretera Nacional que va de Valencia a Zaragoza y Burgos, y el ferrocarril que realiza el trayecto de Valencia, Teruel y Zaragoza, además de contar con carreteras que enlazan los municipios. (Gómez Bayarri, 2019)

4.2. Contexto municipio de Jérica

Al noroeste de la comarca del Alto Palancia, aparece la población de Jérica, rodeada por los siguientes municipios vecinos que son Viver, Teresa, Sacañet, Benafer, Caudiel, Alcublas, Altura, Gaibiel, Segorbe y Navajas.

Jérica cuenta con 1.794 habitantes (dato obtenido en el Instituto Nacional de Estadística, 2023). En el siguiente gráfico se puede observar el crecimiento de la población desde el 2009 hasta el 2023 (ver Figura 32).

Su ámbito es aproximadamente de 78,57 km² y se encuentra a 521 metros sobre el nivel del mar. Asimismo, se localiza a 67 km de Valencia y a 80 km de Teruel. Cuenta con la autovía A-23, con la Vía férrea C-5 que enlaza Valencia con Zaragoza, con la carretera nacional N-234 que atraviesa el núcleo urbano, además de carreteras como la CV-235, CV-195, CV-212 y CV-213, que permite la conexión con el resto de los municipios vecinos.

Este ámbito posee un gran valor paisajístico, ya que se encuentra en un clima templado y con un relieve montañoso, estas características del clima mediterráneo generan un tipo específico de vegetación que se asemeja a la de otras áreas de la región con características parecidas.

En el lado oeste del municipio se encuentra La Vuelta de la Hoz, que es un paraje natural por donde transcurre el cauce del río Palancia, donde se puede observar el enorme precipicio que se ha formado como muralla natural y en su

cima aparece la Torreta o Torre del Homenaje, que pertenecía al antiguo castillo.

El núcleo urbano se caracteriza por estar consolidado de forma ascendente creando semicírculos, es por eso mismo que se puede ver que la población está elevada. Cabe destacar que uno de los símbolos más importantes del patrimonio cultural que hay en Jérica es la Torre de la Alcudia o Campanario, que fue declarado Monumento Histórico-Artístico Nacional en el año 1979 (Domingo Cabo et al., 2014).

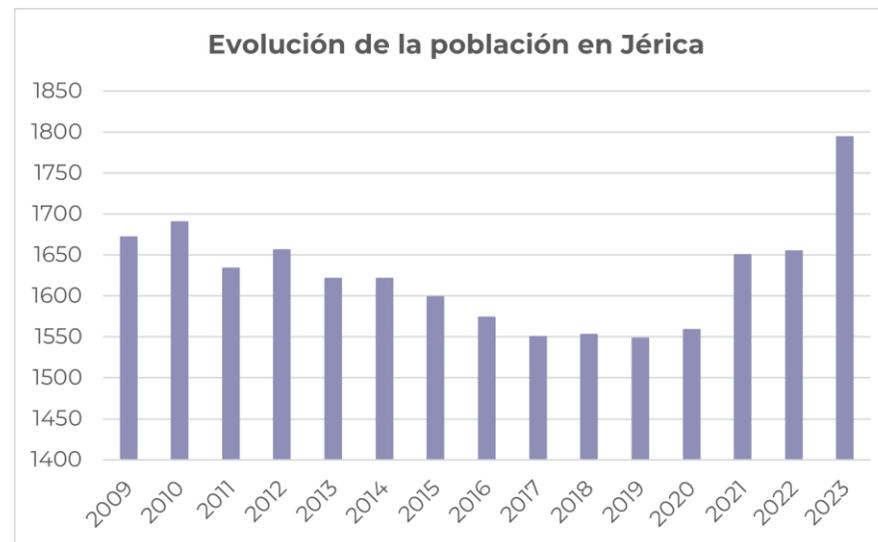


Figura 32. Evolución de la población en Jérica
Elaboración propia a partir del Instituto Nacional de Estadística



Figura 33. *Vista de Jérica desde el mirador de la casilla de Santa Bárbara*
Elaboración propia

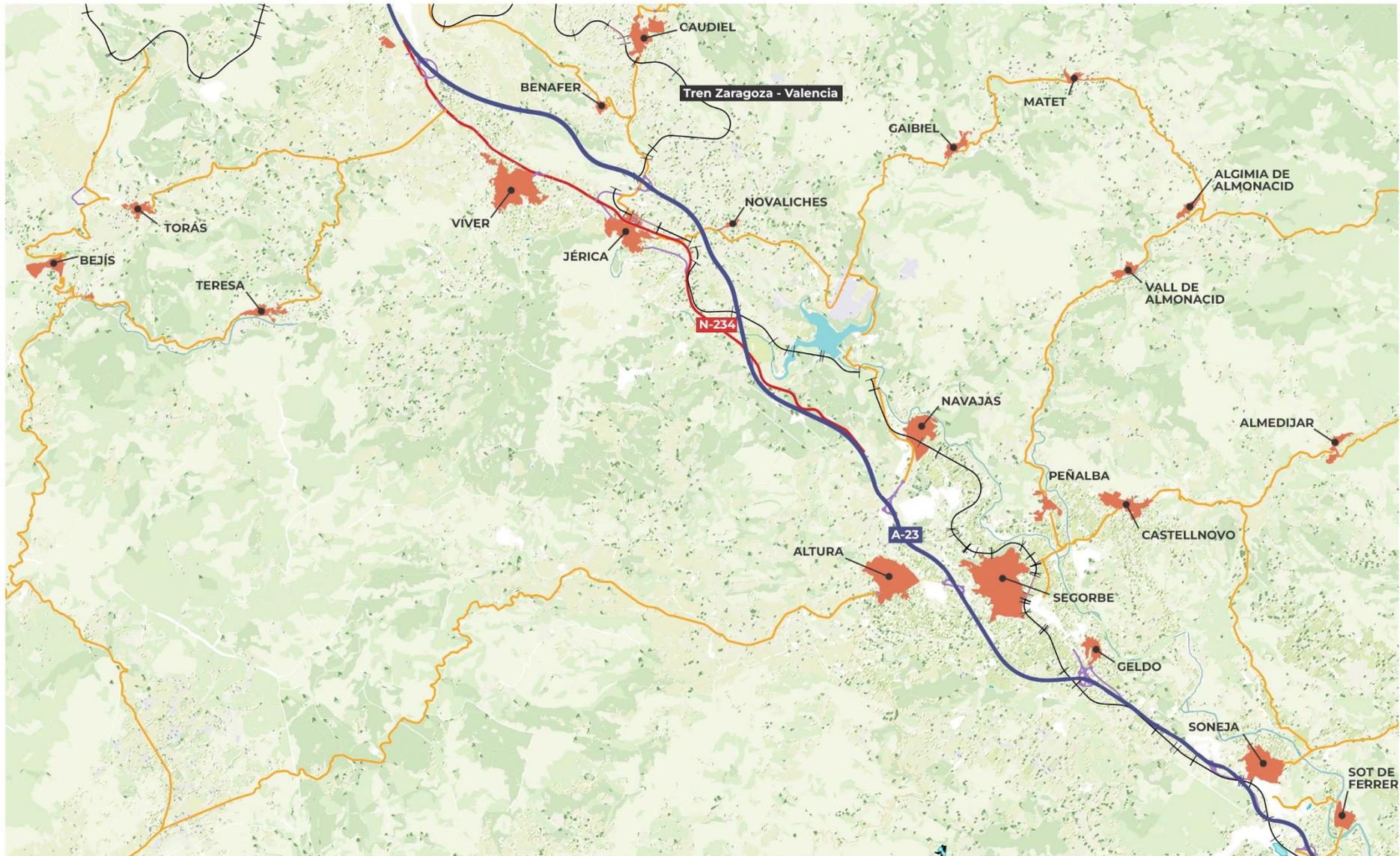


Figura 34. Conjunto de municipios cercanos junto a su red viaria
Elaboración propia

4.3. Vuelos históricos

A continuación, se mostrarán los vuelos del 1956 y el de 2023, de esta forma se podrá apreciar la evolución que ha sufrido este tramo.

Vuelo de 1956:

Se puede observar el verdadero trazado original que realizaba el ferrocarril minero, que discurría paralelo al ferrocarril del Central de Aragón. Además, se muestran indicados dos pasos a nivel que había en el municipio de Jérica, que son el de la Casilla de Santa Bárbara (ver Figura 26) y el otro paso a nivel más cercano a la población (ver Figura 24).

Vuelo de 2023:

Se puede ver cómo ha desaparecido el trazado ferroviario y su reconversión en Vía Verde. Asimismo, se muestra la pérdida del trazado original que realizaba el ferrocarril minero y actualmente es la carretera nacional N-234 la que ocupa dicho tramo. Esto provocó la necesidad de realizar un nuevo itinerario que atravesase el interior del núcleo urbano como se muestra indicado en el vuelo de 2023 (ver Figura 36). Además, el paso a nivel (ver Figura 24) que aparecía en el vuelo de 1956 ya no está actualmente (ver Figura 25).



Figura 35. Vuelo de 1956, Jérica. Escala 1:10.000. En rojo aparece el ferrocarril minero, en azul el ferrocarril Central de Aragón, y en amarillo los pasos a nivel. Elaboración propia a partir de la base de datos del IDEV



Figura 36. Vuelo de 2023, Jérica. Escala 1:10.000. En verde la actual Vía Verde, en azul claro el tren Zaragoza – Valencia, en azul oscuro la N-234 y en amarillo el paso a nivel. Elaboración propia a partir de la base de datos del IDEV

4.4. Análisis

4.4.1. Urbano

En el plano se muestra la ordenación pormenorizada de municipio. Se puede observar cómo aparece el núcleo histórico, que se encuentra elevado hasta llegar a la Torre de la Alcudia, mientras que alrededor aparece una ampliación del casco urbano. También se compone por viviendas adosadas y aisladas.

Respecto a la red viaria, aparece la red primaria (PRV) que atraviesa el municipio y se encuentra elevada. Además, la trama del núcleo histórico es bastante estrecha respecto a la zona de ampliación del casco.

Por otra parte, cabe mencionar que las zonas verdes están concentradas en la parte suroeste, mientras que en el interior de municipio son prácticamente inexistentes.

Finalmente se puede observar que la población cuenta con diferentes tipos de equipamientos, que se enumerarán en la siguiente leyenda. (Domingo Cabo, 2017)

Zonas de Ordenación:

	NUH: Núcleo Urbano Hitórico
	ACA: Ampliación de Casco
	ADO: Viviendas Adosadas
	AIS: Viviendas Aisladas

Red viaria:

	PRV: Red Primaria de Viario
	SRV: Red Secundaria de Viario

Equipamientos:

.ED:	Educativo - Cultural
.RD:	Recreativo - Deportivo
.ID:	Infraestructura - Servicio Urbano
.DR:	Dotacional - Residencial
.TD:	Asistencial
.AD:	Administrativo - Institucional
.RG:	Religioso

Zonas Verdes:

.AL:	Zonas de Juegos
.JL:	Jardines

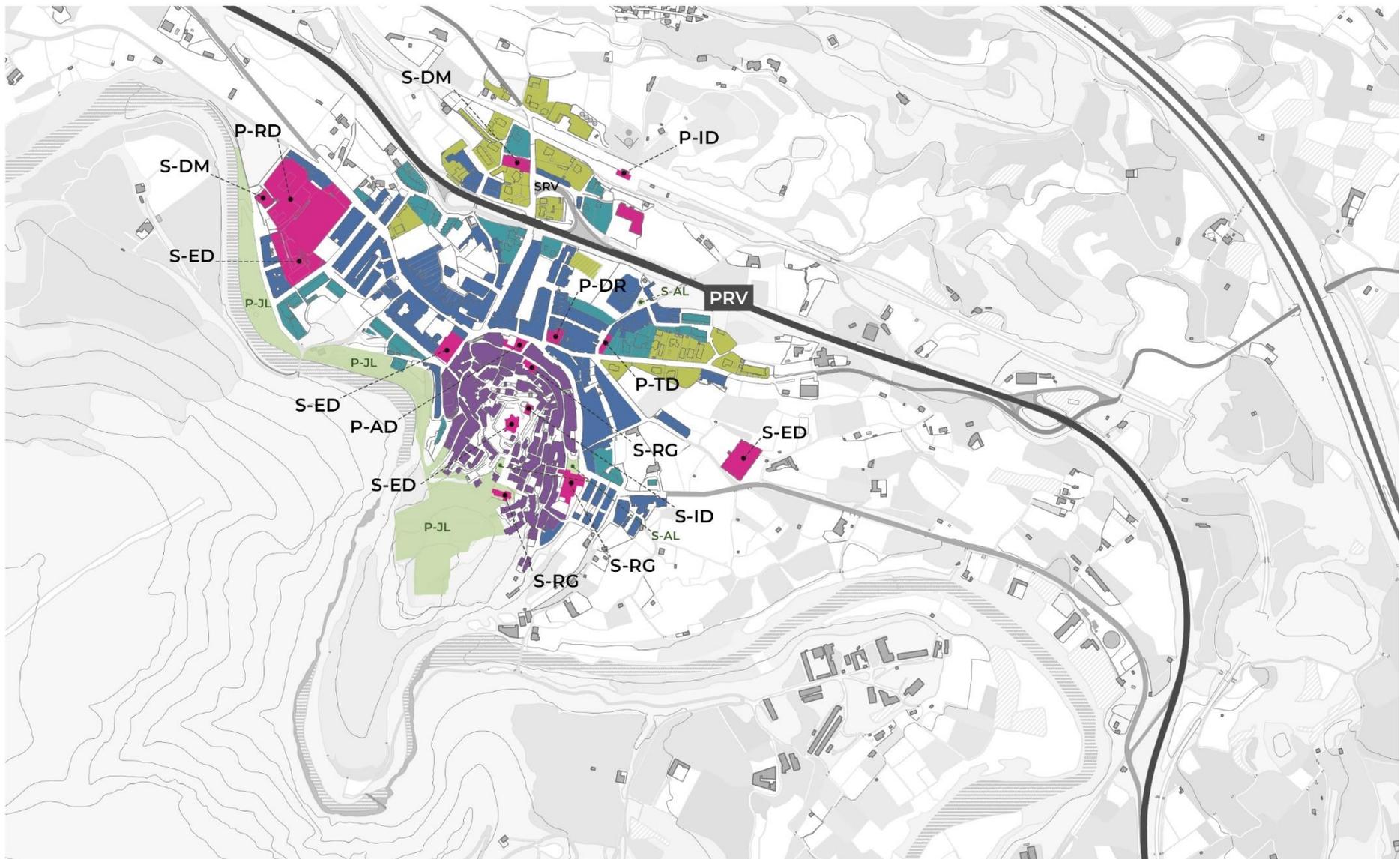


Figura 37. Análisis urbano, ordenación pormenorizada del municipio. Escala 1:10.000
 Elaboración propia a partir de la base de datos del IDEV y del Plan General de Jérica

4.4.2. Patrimonio cultural

Jérica cuenta con numerosos bienes culturales, como se puede ver en el siguiente plano (ver Figura 38). A continuación se mostrarán los Bienes de Interés Cultural y los Bienes de Relevancia Local más destacados.

Dentro de los Bienes de Interés Cultural aparece en primer lugar el conjunto histórico que destaca la conservación de la arquitectura defensiva y popular, seguidamente, el Ayuntamiento y Museo Municipal declarado como Monumento Histórico Artístico que alberga una colección reconocida como museo.

Otro bien declarado es la Torre Mudéjar de las Campanas o Alcudia, que es uno de los monumentos más importantes del municipio siendo el símbolo de identidad para los ciudadanos.

Finalmente, cabe destacar el Castillo, ermita de San Roque o Santa Águeda la Vieja y cintas murarías que aportan un gran valor paisajístico y cultural a este municipio. y hasta mediados del siglo XVI, Jérica desarrolló tres recintos del casco antiguo. (Domingo Cabo et al., 2014)

-  BIC:
 1. Castillo, ermita de San Roque o Santa Águeda la Vieja y cintas murarias
 2. Torre Mudéjar de las Campanas o Alcudia
 3. Museo Municipal
 4. Conjunto Histórico

-  BRL:
 5. Iglesia del Cristo de la Sangre
 6. Retablo Cerámico de San Vicente Ferrer y San José
 7. Retablo Cerámico de San Félix de Cantalicio
 8. Iglesia de Santa Águeda
 9. Azud de los Chorradores
 10. Retablo Cerámico de la Divina Patora
 11. Antiguo Convento de Nuestra Señora la Virgen del Socorro (Socós)
 12. Fuente de Santa Águeda
 13. Ermita del Loreto
 14. Ermita del Calvario
 15. Lavadero de Novaliches
 16. Lavadero Municipal o del Portillo

-  Entorno de protección de los BICs
-  Delimitación de los BICs
-  Recinto de murallas



Figura 38. Análisis de los Bienes de Interés Cultural y de los Bienes de Relevancia Local. Escala 1:10.000
 Elaboración propia a partir de la base de datos del IDEV y del Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos del Plan General de Jérica

4.4.3. Viario

La red viaria del municipio está formada por carreteras de la Comunidad Valenciana, como son la CV-2330, CV-2333 y CV-212, la carretera nacional N-234, y por la red ferroviaria que va de Zaragoza a Valencia.

Cabe mencionar que el transporte público, es bastante escaso en esta localidad. En el caso del tren de cercanías que efectúa la parada en la estación Jérica-Viver, solamente tiene al día 5 horarios para ir a Valencia, y 4 horarios de regreso. Por otro lado, solamente hay una línea de servicio de autobús, la de Valencia-Teruel de la compañía SAMAR, que efectúa su parada en el cruce entre el hotel y el puente de la N-234. (Domingo Cabo et al., 2014)

-  Autovía: A-23
-  Carretera Nacional: N-234
- Carreteras de la Comunidad Valenciana:
 -  CV-2333
 -  CV-2330
 -  CV-212
 -  Auxiliar
-  Tren Cercanías Renfe 

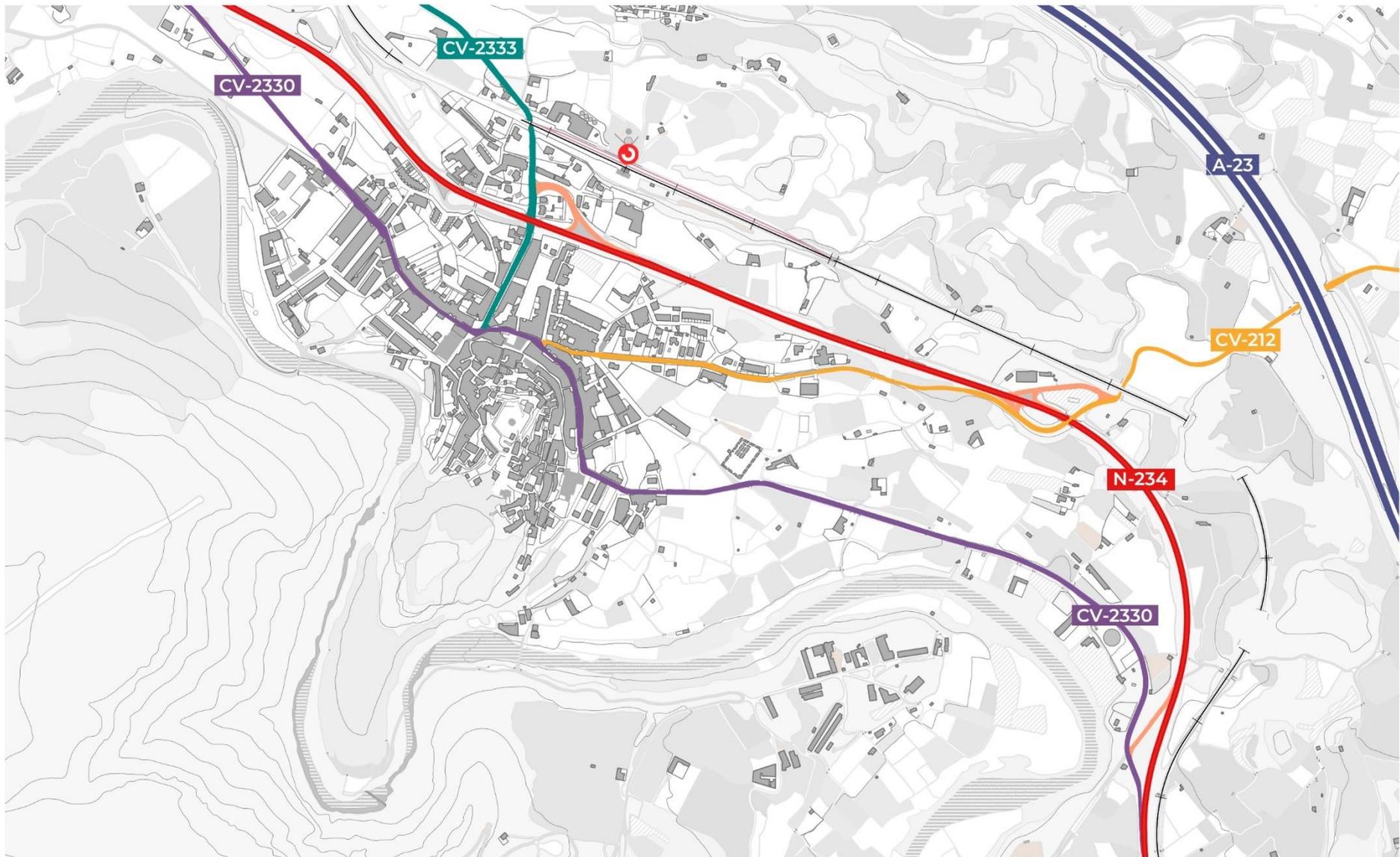


Figura 39. Análisis viario. Escala 1:10.000
Elaboración propia a partir de la base de datos del IDEV y del Plan General de Jérica

“Según lo establecido en la Ley 3/1995 (1995, art. 4), las vías pecuarias se denominan, con carácter general: cañadas, cordeles y veredas.

a) Las cañadas son aquellas vías cuya anchura no exceda de los 75 metros.

b) Son cordeles, cuando su anchura no sobrepase los 37,5 metros.

c) Veredas son las vías que tienen una anchura no superior a los 20 metros.”

Además, aparecen otras dos vías que son el “Camino del Cid” que emplea el mismo trazado que la Vía Verde de Ojos Negros salvo en el tramo del interior del municipio donde se puede observar que se bifurcan y luego vuelven a coincidir.

- Vías Pecuarias:
-  Colada
 -  Vereda
 -  Camino del CID
 -  Vía Verde de Ojos Negros



Figura 40. Análisis viario de infraestructura verde. Escala 1:10.000
Elaboración propia a partir de la base de datos del IDEV y del Plan General de Jérica

4.4.4. Infraestructura verde

Como se puede ver en el plano de Infraestructura Verde, (ver Figura 41), en la parte sur del municipio se encuentra el Plan de Acción Territorial Forestal de la Comunidad Valenciana (PATFOR). Además, se puede apreciar la riqueza orográfica que alcanza, ya que disminuye a medida que aparece el cauce del Río Palancia y vuelve a aumentar considerablemente en la zona de la Torreña.

En este ámbito, la tierra de regadío convive con la de secano. En las zonas de regadío se cultivan hortalizas para consumo familiar y huerta arbolada, mientras que, en las zonas de secano aparecen los olivos, algarrobos y almendros. (Domingo Cabo et al., 2014)

-  Tierra de labor en secano
-  Tierra de labor en regadío
-  Frutal en secano
-  Frutal en regadío
-  Sin labrar
-  Olivos
-  Bosque denso
-  Bosque claro
-  Matorral
-  Vid
-  Terreno forestal (PATFOR)

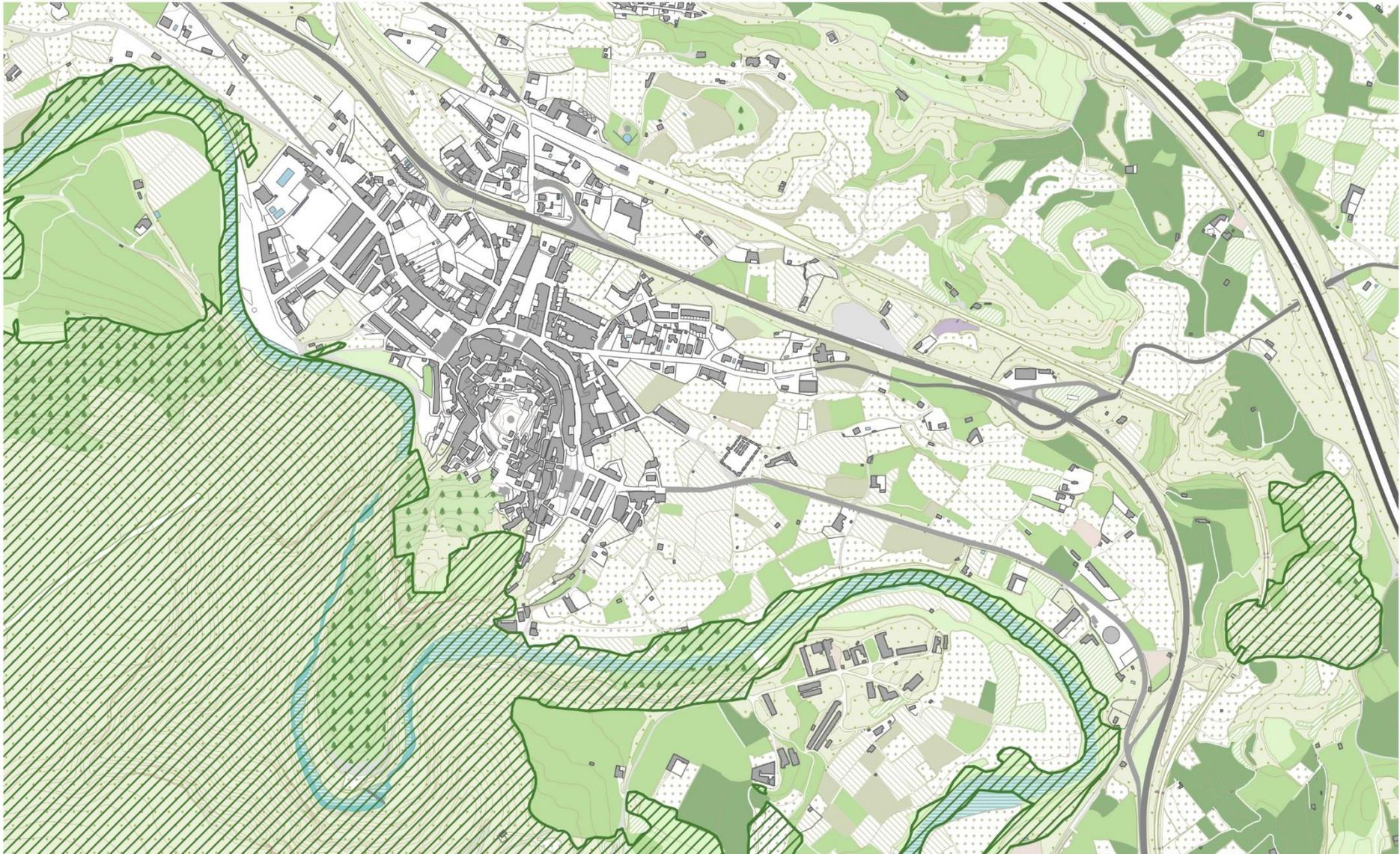


Figura 41. Análisis de la Infraestructura Verde. Escala 1:10.000
Elaboración propia a partir de la base de datos del IDEV y del Plan General de Jérica

Se crea una red ecológica europea coherente de zonas especiales de conservación, denominada 'Natura 2000'. Dicha red, compuesta por los lugares que alberguen tipos de hábitats naturales que figuran en el Anexo I y de hábitats de especies que figuran en el Anexo II, deberá garantizar el mantenimiento o, en su caso, el restablecimiento, en un estado de conservación favorable, de los tipos de hábitats naturales y de los hábitats de las especies de que se trate en su área de distribución natural (artículo 3.1, Directiva Hábitats)

Como se puede observar en el plano (ver Figura 42), la Red Natura 2000 define el "Curso Medio del Río Palancia" como Lugar de Interés Comunitario (LIC), además cuenta con 3.664,09 ha, y aparece en los siguientes municipios Algar de Palancia, Bejís, Castellnovo, Geldo, Jérica, Navajas, Segorbe, Soneja, Sot de Ferrer, Teresa, Torás, Viver. (Domingo Cabo et al., 2014)

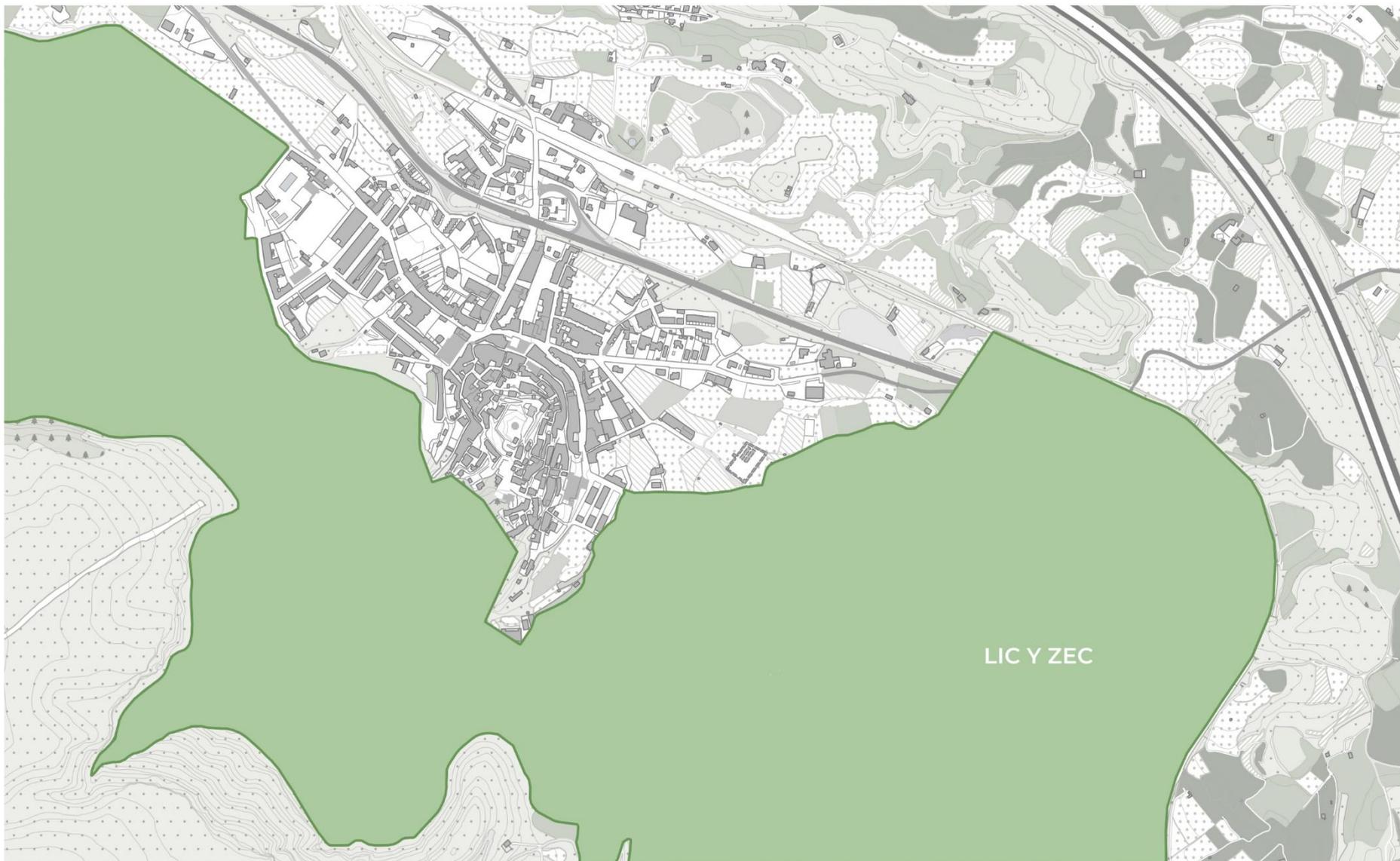


Figura 42. Análisis de la Infraestructura Verde, Red Natura 2000. Escala 1:10.000
Elaboración propia a partir de la base de datos del IDEV y del Plan General de Jérica

4.5. Participación ciudadana

4.5.1. Marco legal

La participación en el desarrollo del espacio público está respaldada por documentos y leyes a nivel europeo, estatal y autonómico como se muestra a continuación:

Internacional:

- Derechos Humanos

Europeo:

- Tratado de la Unión Europea.
- Libro Blanco sobre Gobernanza. Comunicación de la Comisión, de 25 de julio de 2001.
- Convenio sobre el acceso a la información, la participación del público en la toma de decisiones y el acceso a la justicia en materia de medio ambiente, de 30 de octubre de 2001 (Convenio de Aarhus).
- Convenio Europeo del Paisaje. Consejo de Europa, 2000.

Estatal:

- Constitución Española.
- Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

- Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los Derechos de Acceso a la Información, de Participación Pública y de Acceso a la Justicia en Materia de Medio Ambiente.
- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

Autonómico:

- Estatuto de Autonomía.
- Ley 2/2015, de 2 de abril, de la Generalitat, de Transparencia, Buen Gobierno y Participación Ciudadana de la Comunitat Valenciana.
- Ley 7/85 de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.
- Ley 57/2003 de 16 de diciembre de Medidas para la Modernización del Gobierno Local.
- Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana.
- Decreto Legislativo de aprobación del Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de 18 de junio de 2021.

(Pérez Alonso et al., 2021)

4.5.2. La participación ciudadana en la LOTUP y la Ley de transparencia, buen gobierno y participación ciudadana

“Los procesos de participación ciudadana en el marco de proyectos de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje deben cumplir con lo establecido en la Ley 1/2019, de 5 de febrero, de la Generalitat, de modificación de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje de la Comunitat Valenciana [2019/1152] (en adelante LOTUP), y en la Ley 2/2015, de 2 de abril, de la Generalitat, de Transparencia, Buen Gobierno y Participación Ciudadana de la Comunitat Valenciana. Estas dos leyes tienen en cuenta los siguientes aspectos.

- La ciudadanía tiene derecho a participar de manera real y efectiva en la elaboración, modificación y revisión de planes, programas y otros instrumentos de planificación.
 - La ciudadanía tiene derecho a que se haga público el resultado y las decisiones que se hayan tomado en relación con el proceso en el que ha participado.
 - La información y participación ciudadana en los procesos territoriales y urbanísticos están garantizados por ley.
 - El derecho de información es indisociable de la participación ciudadana en los procesos territoriales y urbanísticos.
 - Existe la obligación de informar a la ciudadanía en todas las fases de elaboración y seguimiento de los instrumentos territoriales y urbanísticos.
 - Se recomienda fomentar la participación de la ciudadanía a lo largo de todo el proceso de elaboración y seguimiento de los instrumentos territoriales y urbanísticos.
- Los procesos de participación ciudadana deben regirse por criterios de paridad y diversidad en todas sus formas (edad, sexo, diversidad funcional, origen...).
 - Los procesos de participación ciudadana deben incluir la participación de la infancia.
 - La información proporcionada a la ciudadanía sobre instrumentos territoriales y urbanísticos debe ser accesible para favorecer su inclusión en los procesos participativos (lenguaje técnico accesible).
 - La participación ciudadana debe contemplar la perspectiva de género garantizando la paridad entre hombres y mujeres, e incluir también técnicas que permitan conocer y comprender el uso del espacio público por parte de las mujeres.
 - La participación ciudadana puede realizarse por canales telemáticos.
 - La LOTUP establece momentos y plazos de información y de participación pública pero no condiciona la forma ni el momento en el que se harán los procesos de participación ciudadana”. (Pérez Alonso et al., 2021)

4.5.3. Beneficios y límites de la participación ciudadana

A continuación, se mostrará una serie de beneficios que conlleva la participación ciudadana:

- “Permite el ejercicio de un derecho por medio del empoderamiento ciudadano.
- Impulsa la democracia directa y la gobernanza.
- Promueve la confianza en la política y la Administración Pública al convertirse la ciudadanía en sujeto activo.
- Aporta transparencia a la gestión pública y aumenta el control ciudadano.
- Mejora la reputación de las instituciones.
- Fomenta los vínculos y la inclusión entre la ciudadanía y el resto de agentes sociales.
- Es un medio para la resolución de conflictos.
- Fortalece la comunidad.
- Aporta una mayor eficacia y eficiencia a la gestión pública ya que se parte de problemas, necesidades y demandas concretas de la ciudadanía.
- Enfoca la política pública desde la perspectiva de la persona usuaria.
- Fomenta el compromiso de la ciudadanía con su entorno.
- Aumenta el conocimiento sobre el funcionamiento de las administraciones públicas por parte de la ciudadanía”.

En cuanto a dificultades debido a la baja cultura participativa aparecen los siguientes aspectos:

- “Escasa cultura y formación participativa tanto en las instituciones como en la ciudadanía.
- Encontrar el equilibrio entre la participación y la representación de la diversidad del colectivo afectado.
- Ajustar la visión técnica y política a la visión ciudadana.
- Delimitar el objeto de la participación para no generar falsas expectativas y escepticismo en los resultados.
- Imposibilidad de resolver conflictos y llegar a consensos.
- Ausencia de compromiso con el proceso participativo por parte de la Administración. Participación simbólica o de maquillaje.
- Superar el modelo de consulta y avanzar hacia la cocreación de políticas públicas.
- Falta de recursos para llevar a cabo procesos participativos con garantías.
- Trascender el individualismo para llegar al interés común”. (Pérez Alonso et al., 2021)

4.5.4. Principios de la participación ciudadana

Hay nueve principios que forman parte de la participación ciudadana y se mostrarán a continuación:

1. Diversidad: contempla que todos los ciudadanos puedan participar sin importar la edad, el sexo, la renta, entre otras.
2. Intergeneracional: tiene en cuenta todos los rangos de edad, sus perspectivas y sus necesidades.
3. Perspectiva de género: siempre debe estar presente para garantizar la igualdad entre hombres y mujeres.
4. Inclusión y accesibilidad: es importante garantizar la inclusión en la participación ciudadana, y para ello es imprescindible que el proceso sea accesible para todos los ciudadanos.
5. Transversalidad: debe estar presente en todas las fases del proyecto, siendo muy importante la búsqueda de acuerdos y de propuestas que beneficien a la comunidad.
6. Transparencia: debe aparecer en todos los procesos participativos, además, garantizar una información clara, completa y accesible para la ciudadanía.
7. Compromiso y responsabilidad: los organizadores deben asumir el liderazgo y ser responsables desde el primer momento.
8. Derecho y empoderamiento: La ley reconoce la participación como un derecho, de esta forma la ciudadanía tiene el derecho a intervenir y dar su opinión.
9. Pedagogía: requiere educación sobre el tema y el proceso de participación, abordando el aprendizaje del mismo y experiencia. (Pérez Alonso et al., 2021)

4.5.5. Modelos de participación

La participación ciudadana cuenta con dos modelos participativos, por un lado, está el modelo consultivo que puede ser vinculante o no, y por otro lado el modelo de cooperación, en este último es imprescindible que haya una cooperación entre la ciudadanía y los agentes locales. Previamente se debe dar información para poder llevar a cabo uno de los modelos.

Información: Es el estadio inicial de la participación en el que se debe informar a la ciudadanía sobre los motivos y el marco de la consulta: por qué se realiza, quién puede participar, cómo se participa, cuándo y dónde se participa, cuál es el modelo de la consulta. También debe incluir una invitación a la participación

1.Modelo consultivo: El promotor de la consulta pide a la ciudadanía su opinión sobre un tema o actuación de interés colectivo. La consulta puede partir de una propuesta previa o puede estar abierta a ideas presentadas por las ciudadanas y ciudadanos que pueden tomarse o no en consideración.

2.Modelo de cooperación: El promotor de la participación convoca a la ciudadanía para conocer las problemáticas, necesidades, demandas y expectativas respecto a un asunto de interés colectivo y elaborar juntos las políticas públicas oportunas. Se trata de un modelo de cogestión pública en el que la ciudadanía tiene claramente un papel activo y en el que es importante el diálogo social para llegar a consensos. (Pérez Alonso et al., 2021)

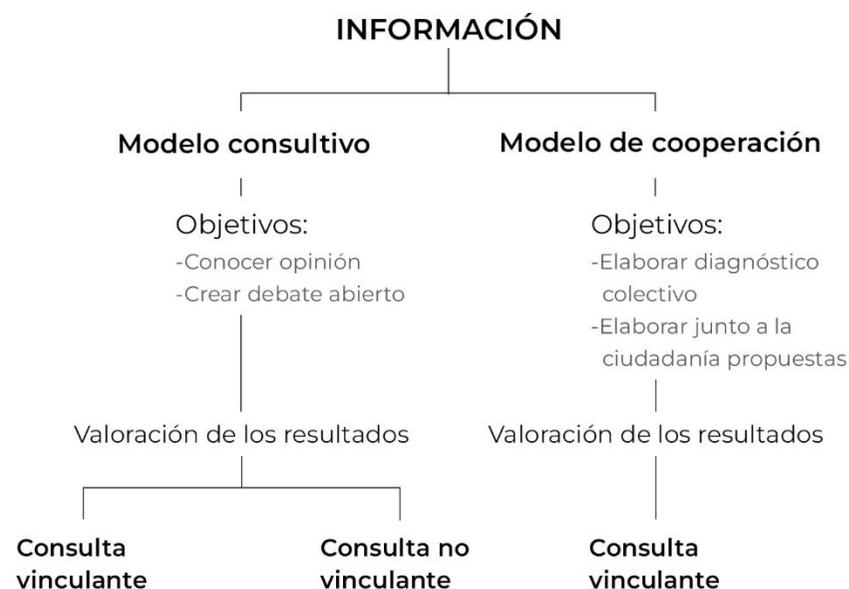


Figura 43. Esquema de modelos de participación.
Elaboración propia a partir de Pérez Alonso et al. (2021)

4.5.6. Metodología y técnicas de participación

La participación ciudadana está formada por tres tipos de metodologías que son la cuantitativa, la cualitativa y la participativa-implicativa. Cada una de estas metodologías llevan asociadas unas técnicas (ver Figura 44).

CUANTITATIVA: se basa en realizar una encuesta donde se miden opiniones uniformes y complementa al proceso participativo.

CUALITATIVA: permite entender percepciones sociales y es de gran ayuda para detectar necesidades, motivaciones y expectativas.

PARTICIPATIVAS-IMPLICATIVAS: permiten que el ciudadano se implique en el proceso participativo además de recoger sus percepciones y sus priorizaciones, y además facilita la obtención de información y nuevas propuestas. (Pérez Alonso et al., 2021)

En el presente trabajo se ha realizado una participación pública sobre la Vía Verde de Ojos Negros en el tramo de Jérica, donde se han obtenido un total de 151 respuestas.

El modelo de participación que se ha llevado a cabo ha sido un modelo consultivo de consulta vinculante, y la metodología empleada ha sido la cuantitativa junto con la participativa-implicativa.

La encuesta consta de preguntas para conocer al ciudadano que la responde además de cuestiones de redactar donde se pregunta su opinión, nuevas propuestas y qué les gustaría. A continuación, se realizará un recopilatorio sobre los datos obtenidos.

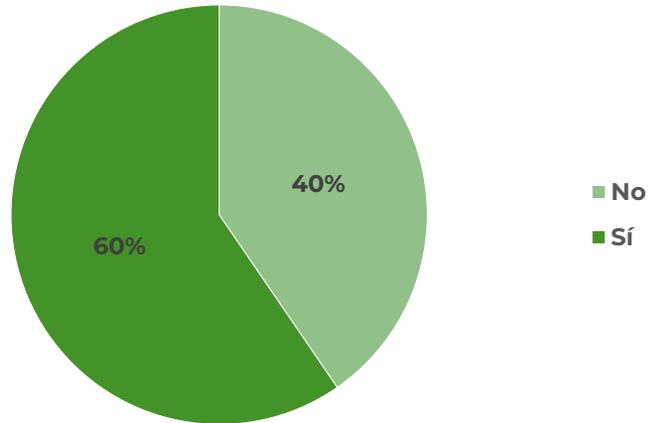
METODOLOGÍA	TÉCNICAS
Cuantitativa	Encuesta
Cualitativa	Entrevista Focus group Observación participante o no participante
Participativas-implicativas	Mapas mentales Mapas parlantes Matriz de escenarios presentes y futuros Matriz DAFO Grupo nominal Semáforo Lluvia de ideas Autorreportaje

Figura 44. Esquema de metodología y técnicas de participación. Elaboración propia a partir de Pérez Alonso et al. (2021)

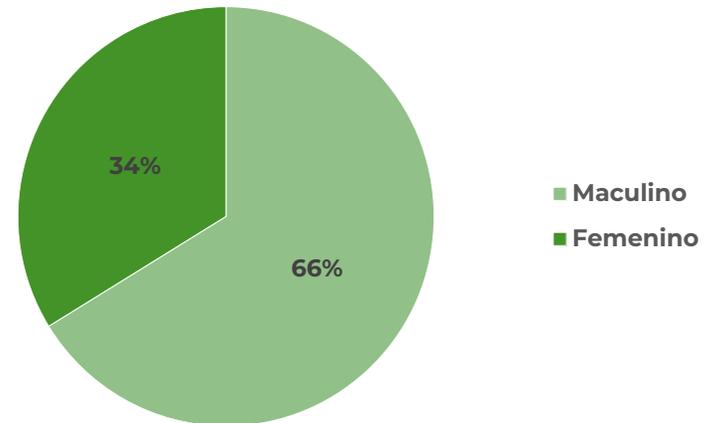
4.5.7. Resultados de las encuestas

Análisis de la muestra

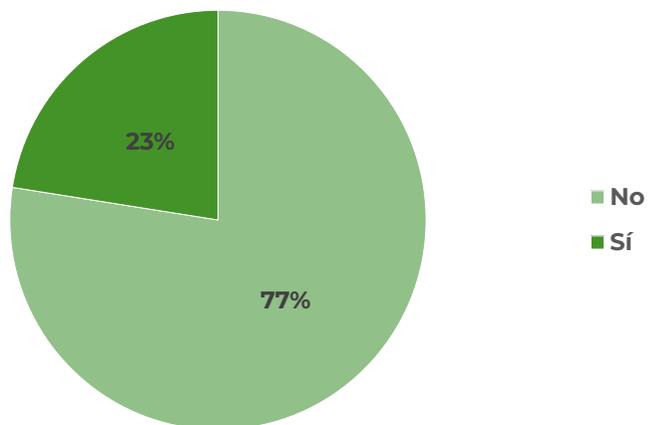
1. ¿Eres vecino de la comarca del Alto Palancia?



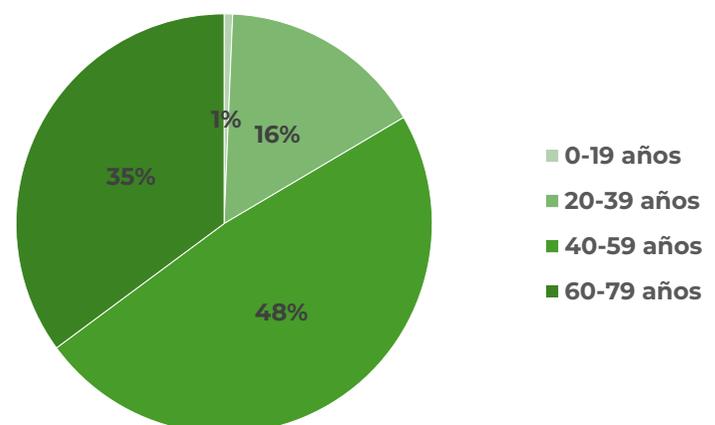
3. Género



2. ¿Eres de Jérica?

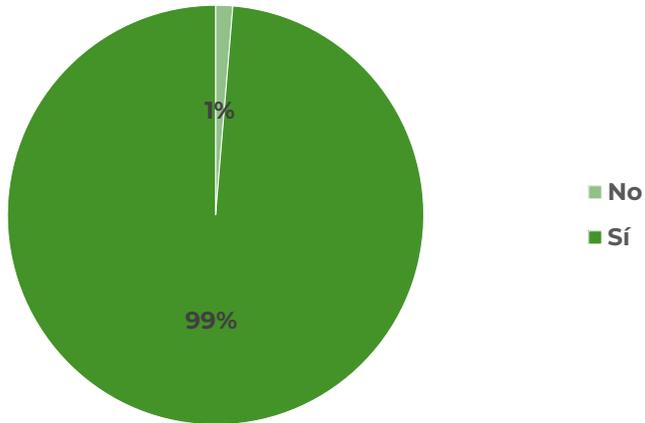


4. ¿En qué rango de edad te identificas?



Conocimientos sobre la Vía Verde de Ojos Negros

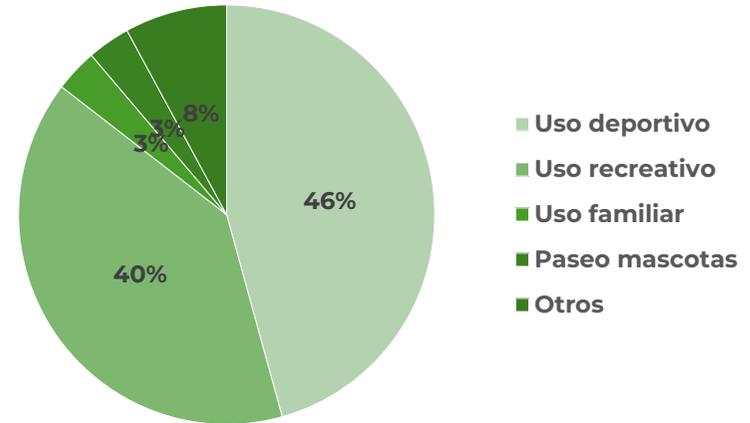
5. ¿Conoces la Vía Verde de Ojos Negros o Vía Minera?



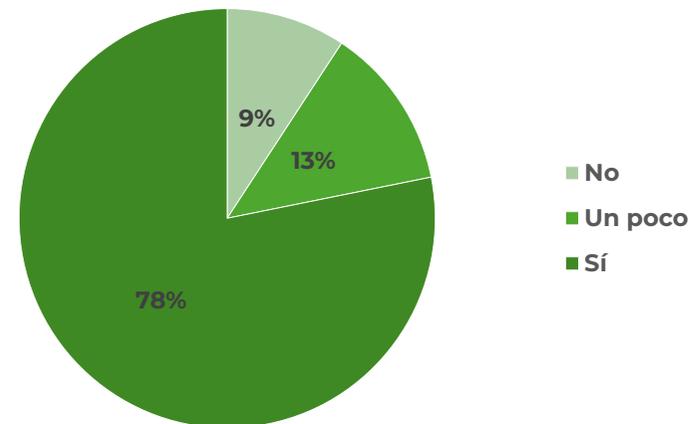
6. Frecuencia de uso anual



7. ¿De qué forma utilizas la Vía Verde de Ojos Negros o Vía Minera?

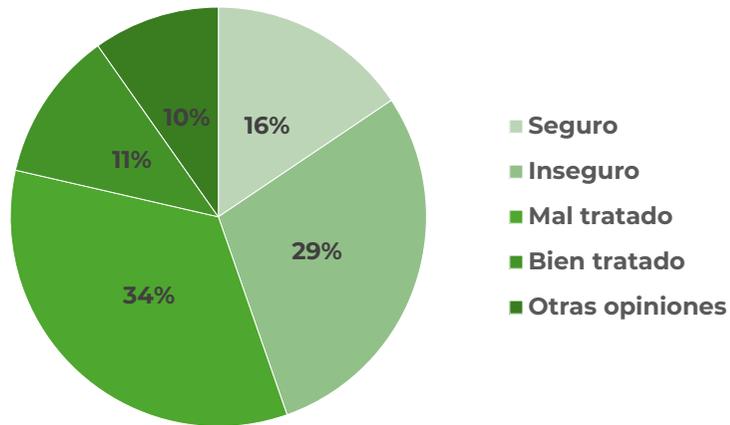


8. ¿Conoces el tramo que va desde el mirador de Jérica hasta Caudiel?

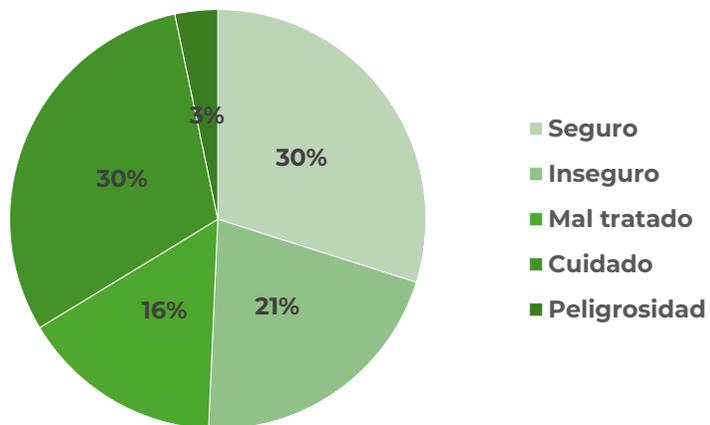


Valoración del actual itinerario

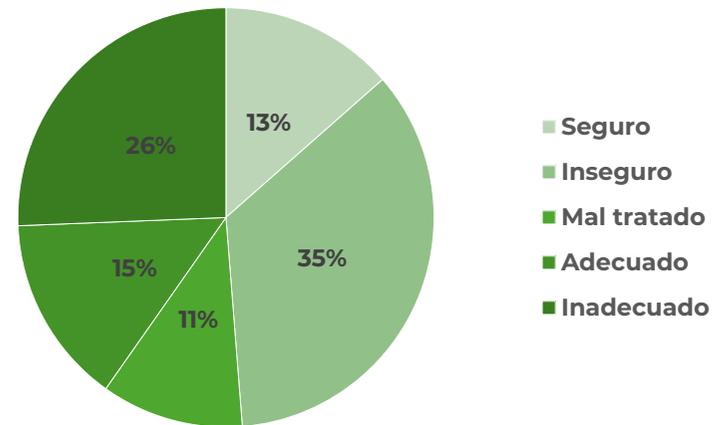
9. Sobre la imagen anterior (ANEXO I), indica dos adjetivos de los siguientes, añade otro más si lo consideras



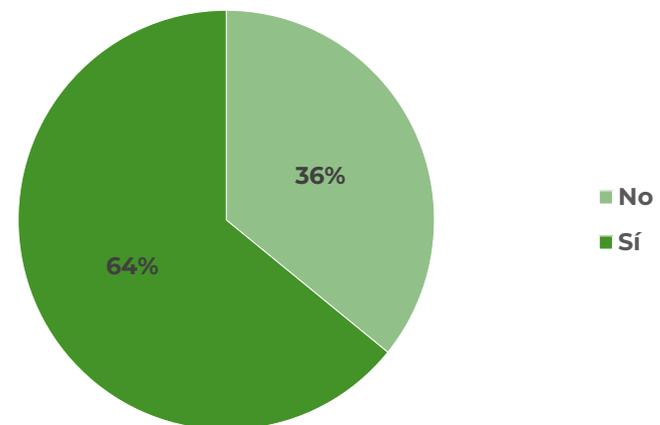
10. Sobre la imagen anterior (ANEXO I), indica dos adjetivos de los siguientes, añade otro más si lo consideras



11. Sobre las imágenes anteriores (ANEXO I), indica dos adjetivos que te parezcan más adecuado



12. ¿Crees que el actual itinerario es accesible?



Recogida de opiniones

13. ¿Cómo valorarías el itinerario actual?

Aparece una serie de problemas en cuanto a accesibilidad y seguridad, ya que muchas personas lo encuentran difícil de usar, especialmente si tienen movilidad reducida. Además, en los tramos urbanos, la falta de señalización, el mal alumbrado y el poco mantenimiento hacen que muchas personas se sientan inseguras al recorrerlo.

Otros coinciden en que sería mejor si el itinerario no pasara por el centro del pueblo, ya que eso lo hace más peligroso, especialmente para ciclistas y peatones. “Una variante que evitara el núcleo urbano podría mejorar la seguridad”.

14. Si tuvieras que reconducir la ruta por su paso por Jérica, ¿qué camino tomarías. ¿Podrías resumirlo brevemente?

En esta cuestión aparecen diferentes puntos de vista, ya que muchos encuestados sugieren bordear el municipio siguiendo de forma paralela la N-234, o usar caminos secundarios.

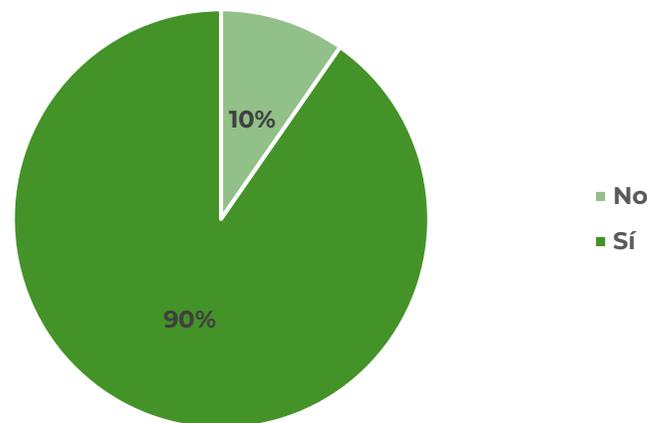
Sin embargo, aparece un grupo de personas que consideran adecuada la ruta actual por su impacto en la economía local y la visibilidad del pueblo. Algunas de las respuestas obtenidas, son crear una circunvalación o *bypass*, o buscar nuevos itinerarios cerca del río o cerca de la nacional.

15. ¿Conoces una ruta alternativa al tramo de la Vía Minera evitando la entrada al municipio de Jérica? Si es así, descríbela

La gran mayoría de los encuestados no conocen ninguna ruta alternativa.

En cambio, un grupo reducido de participantes mencionan que sería interesante reconducirlo por la “Rocha de los Corrales o por La Lipa” o por “La Vuelta de la Hoz”

16. ¿Te gustaría que el paso de la Vía Verde por Jérica tuviera unas rutas secundarias que te permitiesen apreciar y valorar el patrimonio cultural y paisajístico del mismo?



4.6. Diagnóstico

A lo largo del trabajo, se ha hecho un estudio urbano en el cual se muestra la zonificación del municipio, posteriormente se ha realizado un análisis viario que muestra las infraestructuras viarias que discurren por el municipio de Jérica, además de vías pecuarias y caminos como el del Cid o la Vía Verde. Además, se ha llevado a cabo un análisis de la infraestructura verde en el que se puede apreciar el gran potencial paisajístico y los espacios protegidos. Finalmente, se ha analizado el patrimonio cultural del municipio donde se puede apreciar los bienes de interés cultural y los de relevancia local.

Para complementar el estudio, y además conocer la opinión general de los usuarios de la Vía Verde, se ha realizado una encuesta, que ha tenido una respuesta favorable con más de 150 respuestas, Mediante esta se ha podido entender algunas de las necesidades o carencias que tiene la Vía Verde, así como los puntos favorables que encuentran los participantes.

Con todos este análisis se aborda la fase de diagnóstico a partir de un DAFO.

DEBILIDADES

- 01_Escasa y confusa señalización
- 02_Falta de mantenimiento
- 03_Insuficientes áreas de descanso, miradores
- 04_Tramos de accesibilidad reducida
- 05_Secciones pequeñas y desaprovechadas

AMENAZAS

- 06_Inseguridad de los viandantes y ciclistas
- 07_Caída en desuso
- 08_Falta de control (no acceso vehículos motorizados)
- 09_Abandono de huertas en su recorrido
- 10_Pérdida de identidad

FORTALEZAS

- 11_Fomenta el turismo
- 12_Gran eje de movilidad blanda
- 13_Vía Verde más larga de España, une Teruel con Valencia
- 14_Espacios de desconexión al aire libre
- 15_Conexión entre municipios

OPORTUNIDADES

- 16_Conectar con espacios naturales protegidos y Red Natura 2000
- 17_Vías de mayor interés paisajístico y natural
- 18_Crecimiento de los valores ambientales
- 19_Optimización de la señalización
- 20_Generar trazados históricos, paisajísticos e interurbanos para apreciar el entorno

OBJETIVOS:

- 01_Mejorar la seguridad en la vía
- 02_Revalorizar y proteger el patrimonio natural y cultural
- 03_Desarrollar una señalización clara

ESTRATEGIA:

- 01_Creación y mejora de recorridos
 1. **Recorrido paisajístico**
 - Integración del mobiliario
 - Pavimento como organizador de la vía
 2. **Recorrido interurbano**
 - Inclusión de puntos de interés en el itinerario
 - Instalación de iluminación en puntos críticos
 3. **Recuperación trazado original**
 - Ampliación de la sección viaria
 - Integración en una plataforma de carril bici y de peatones

05. PROPUESTA DE INTERVENCIÓN

5.1. Recorridos

5.1.1. Paisajístico

El primer recorrido que se muestra en el siguiente plano (ver Figura 45) cuenta con un gran potencial paisajístico. Combina una zona del actual itinerario con una propuesta de mejora donde evita el acceso directo al municipio, discurrendo de forma paralela al río Palancia.

Este itinerario permite disfrutar de la infraestructura verde, de sus espacios protegidos y del entorno natural, empleando el tramo de la Vuelta de la Hoz y el paseo de Las Fuentes de Randurías.

Se realizará una adecuación del sendero que discurre por la Vuelta de la Hoz para acercar la naturaleza a los ciudadanos. El sendero contará aproximadamente con 3 metros de ancho en determinados puntos, y con mobiliario urbano que permita descansar al ciudadano y disfrutar de unas vistas privilegiadas, además de reforzar la barrera de seguridad que no se encuentra continua en todo el perímetro.

Posteriormente, para conectar con la Vía Verde de Ojos, se aprovechará la actual calle del Matadero con el túnel preexistente que desemboca en la entrada actual de la Vía Verde de Ojos Negros.

-  Cruce
-  Punto de información
-  Mirador
-  Espacio de interés natural
-  Área infantil
-  Túnel iluminado
-  Área de descanso
-  Áreas de descanso y miradores preexistentes
-  Nuevos miradores / áreas de descanso



Figura 45. Propuesta de recorrido paisajístico. Escala 1:10.000
Elaboración propia a partir de la base de datos del IDEV

5.1.2. Interurbano

Debido al impacto económico y cultural que tiene el paso de la Vía Verde por el municipio de Jérica, y tras recoger las opiniones de los usuarios que frecuentan dicha vía, se ha tenido en cuenta realizar una ruta interurbana que permita una mayor relación con el municipio.

Este nuevo recorrido permite potenciar a nivel económico, social y cultural el municipio de una forma más segura, más clara, y mejor señalizada, a pesar de que en algunos tramos no se pueda garantizar un ancho adecuado de vía debido al tejido urbano. Cabe mencionar que el actual trazado de la Vía Verde tampoco cumple con las dimensiones adecuadas.

El trazado interurbano permite apreciar Bienes de Interés Cultural como es el Conjunto Histórico, el recinto de murallas que bordea el casco histórico y el museo Municipal (ver Figura del punto 4.4.2)

Este itinerario discurre por la calle Cuesta de Zalón, a continuación, por la calle del Rey D. Jaime, seguidamente por la calle Obispo D. Pablo Barrachina desde la cual se accede al actual túnel de la estación, que antiguamente el tren minero lo atravesaba perpendicularmente. Desemboca en la calle de Tres Eras, y finalmente se conectaría con la calle de la Salud y ésta con el trazado original de la Vía Verde de Ojos Negros. (ver Figura 46).

-  Cruce
-  Punto de información
-  Mirador
-  Túnel iluminado
-  Área de descanso
-  Áreas de descanso y miradores preexistentes
-  Nuevos miradores / áreas de descanso

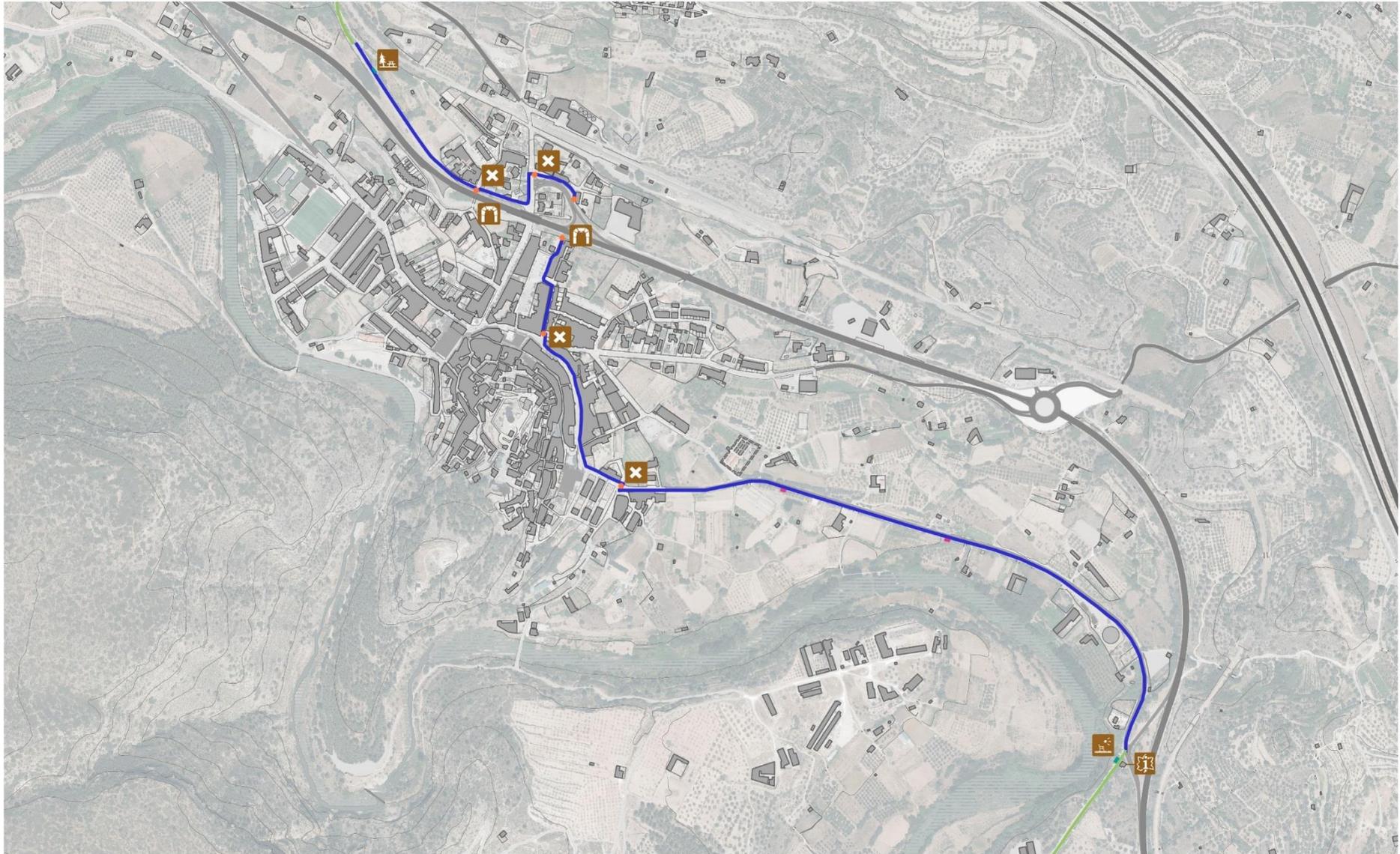


Figura 46. Propuesta de recorrido interurbano. Escala 1:10.000
Elaboración propia a partir de la base de datos del IDEV

5.1.3 Recorrido paralelo al trazado original

Este recorrido surge a partir de las encuestas, ya que una parte de la población prefería que la Vía Verde discurriese por su trazado original. Por tanto, como se puede observar en el siguiente plano (ver Figura 47), se ha trazado una ruta paralela que bordea de forma perimetral por el noroeste y evita que la mayor parte del itinerario tenga lugar por el interior del municipio salvo a su paso por la avenida de la Constitución y la calle de la Salud, a partir de ésta última se conecta al trazado original de la Vía Verde.

Además, se ha grafiado la nueva señalización, donde aparecen cuatro cruces y un túnel con iluminación automática de paso. En rosa, se muestra pequeñas intervenciones donde se habilitaría una zona de descanso cerca de la actual estación de tren (Jérica-Viver) y miradores para poder apreciar unas vistas generales del municipio junto con su infraestructura verde.

Para poder llevar a cabo esta propuesta se debe adecuar algunos tramos del camino para que pueda ser una ruta cicloturista y viandante. Contaría con unas dimensiones de 5 metros, de los cuales 2 de ellos corresponderían a los viandantes y 2,5 o 3 metros destinados al carril bici de doble sentido.

También se ha decidido realizar una circunvalación que mejoraría la circulación viaria, los accesos y conexiones al municipio, además de reducir la velocidad en esta zona.

-  Cruce
-  Punto de información
-  Mirador
-  Túnel iluminado
-  Área de descanso
-  Áreas de descanso y miradores preexistentes
-  Nuevos miradores / áreas de descanso

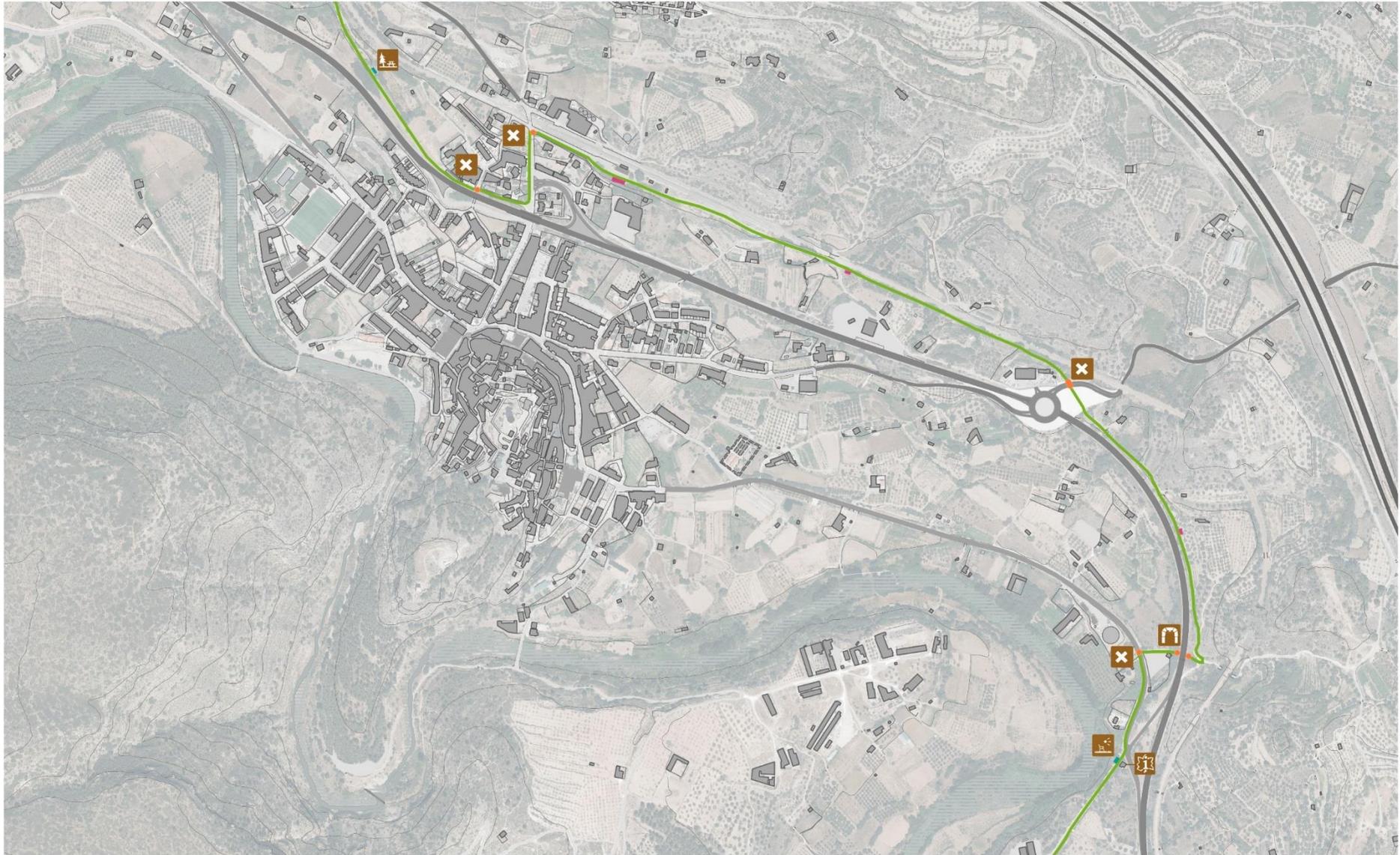


Figura 47. Propuesta de recorrido paralelo al trazado original. Escala 1:10.000
Elaboración propia a partir de la base de datos del IDEV

5.2. Zonas de actuación

Se van a llevar a cabo cuatro intervenciones de mejora que se muestran en el siguiente plano (ver Figura 48).

En naranja aparece el itinerario paisajístico, en azul el interurbano y en verde la recuperación de un trazado paralelo al original, visto en el punto 5.1 de este trabajo.

Los tramos elegidos son:

- Tramo 1: Acceso de Caudiel a Jérica.
- Tramo 2: Acceso a Jérica desde el mirador de la casilla de Santa Bárbara.
- Tramo 3: Vuelta de la Hoz.
- Tramo 4: Puente de Navarza.

Para acondicionar las tres vías que se han propuesto anteriormente, se van a llevar a cabo, siempre que sea posible, ampliaciones de la sección viaria para incorporar un carril bici adherido al carril peatonal, incorporación de mobiliario y zonas de alumbrado en puntos estratégicos, además de una nueva pavimentación que sirva para diferenciar los usos de la vía. Finalmente, se incorporarán barreras de seguridad que permitan al ciudadano sentirse seguro a medida que recorre dicho itinerario.

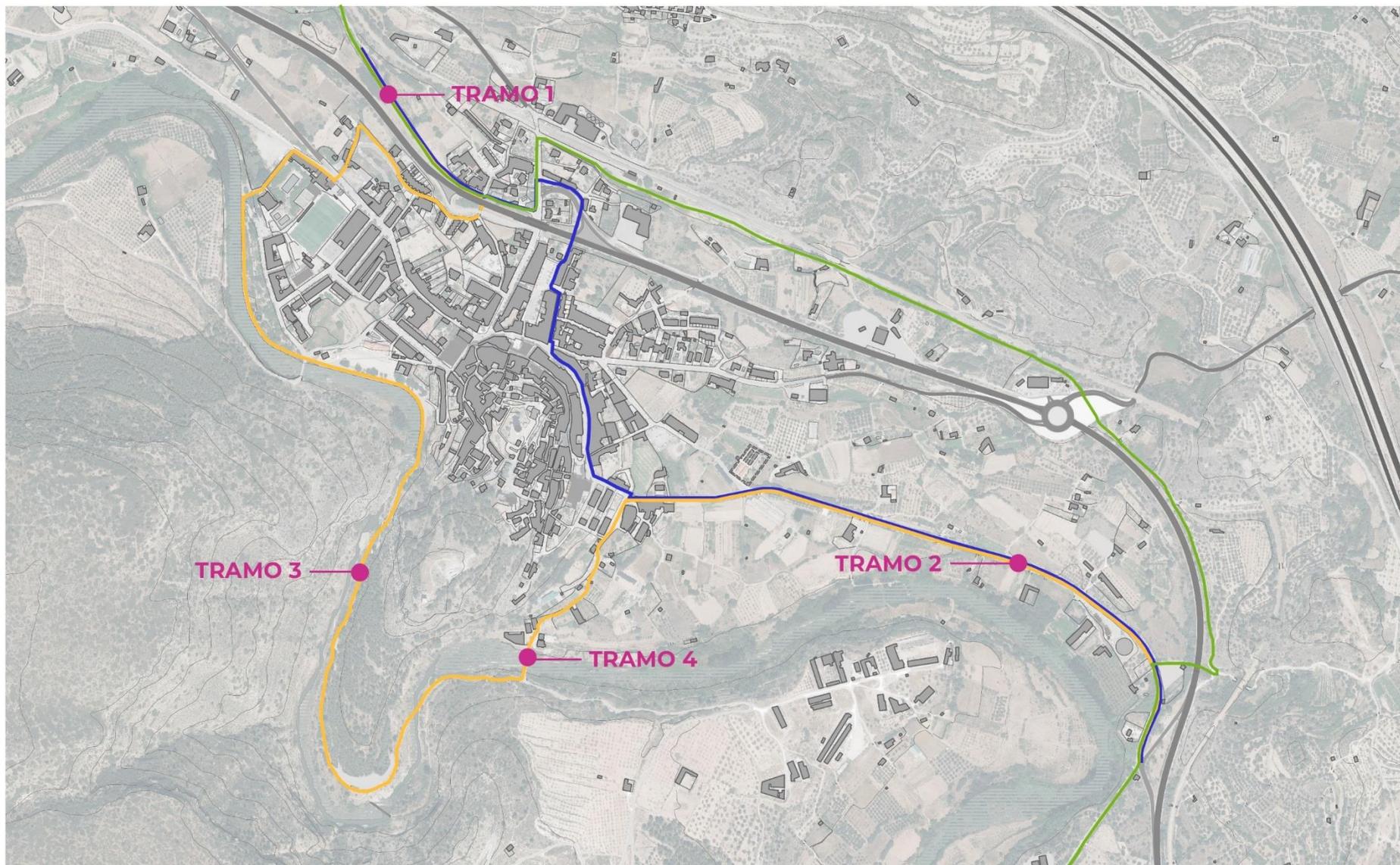


Figura 48. *Tramos elegidos para las actuaciones de propuesta. Escala 1:10.000*
Elaboración propia a partir de la base de datos del IDEV

TRAMO 1

El primer tramo que se va a tratar es el acceso de Caudiel a Jérica. Como se puede ver en la fotografía (ver Figura 49), este trayecto lo circulan ciclistas y viandantes, se puede ver que no existe una pavimentación adecuada y, además, la anchura aproximadamente es casi de 3 metros.

Por otra parte, se puede apreciar que carece de barreras de seguridad ya que a la derecha cuenta una barandilla de madera que se prolonga una distancia determinada mientras que la izquierda no hay.



Figura 49. Acceso a Jérica desde Caudiel
Elaboración propia

PLANTA Y SECCIÓN ACTUAL

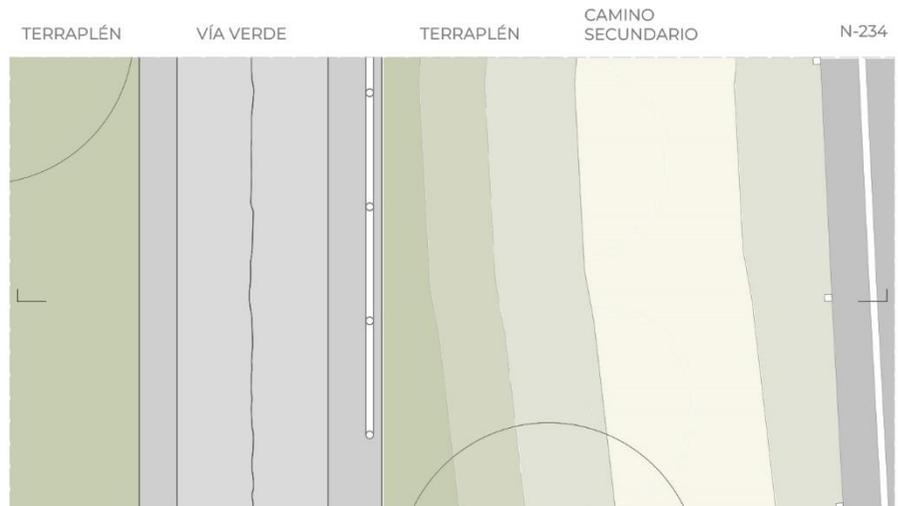
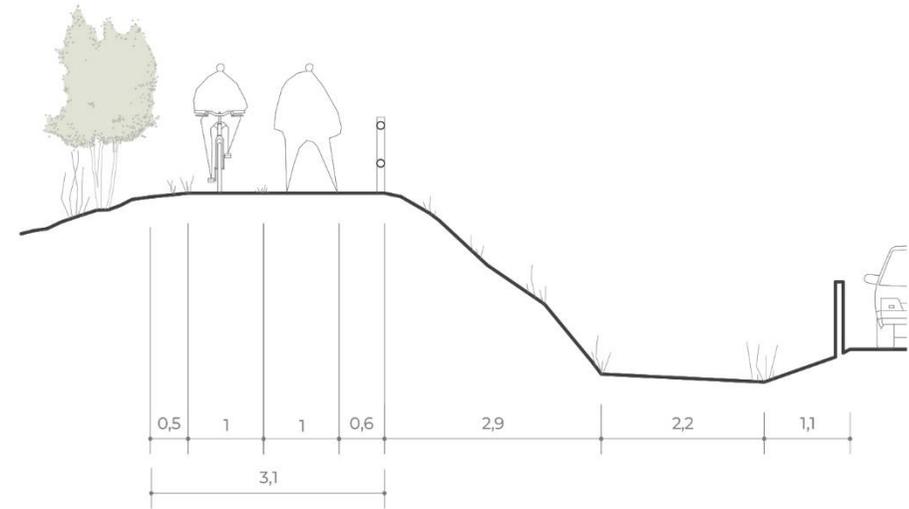


Figura 50. Planta y sección actual. Escala 1:100
Elaboración propia

PLANTA Y SECCIÓN PROPUESTA

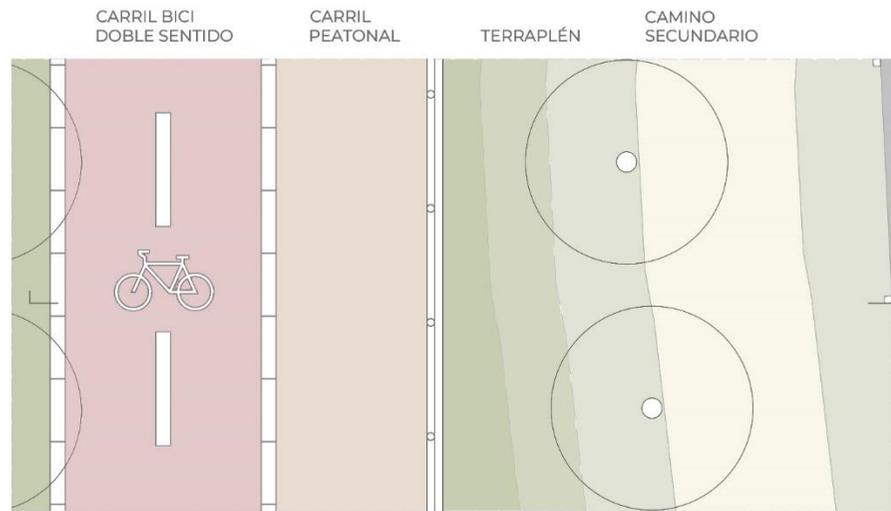
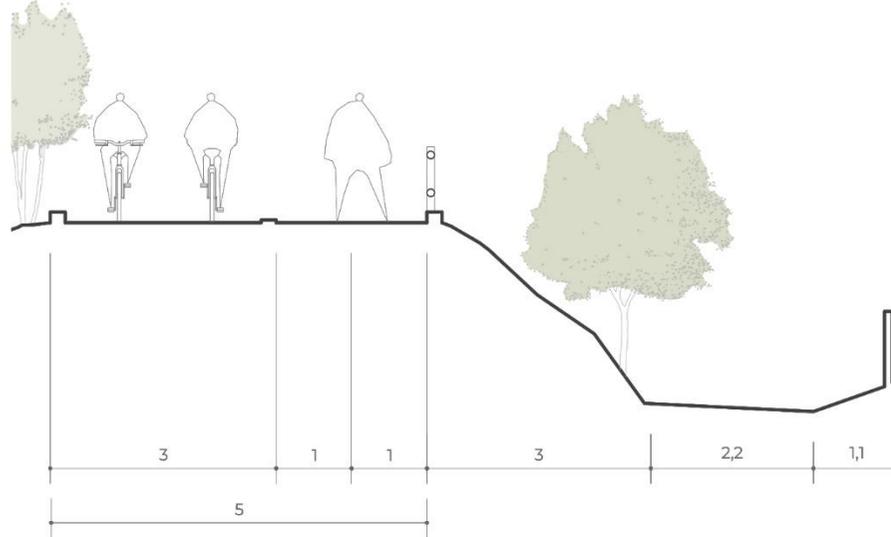


Figura 51. Planta y sección propuesta. Escala 1:100
Elaboración propia

En esta propuesta de mejora se ha decidido alterar el ancho de la vía obteniendo de esta forma un ancho total de 5 metros. En el lado de la izquierda se genera un carril bici de doble sentido de circulación de 3 metros, y a la derecha un carril peatonal de 2 metros.

En el lado derecho cuenta con una barandilla de madera longitudinal por todo su recorrido, ya que el tramo se encuentra elevado. En cambio, en el lado izquierdo se ha añadido una barrera vegetal que protege a los ciclistas, además de elevar los bordillos para dar más seguridad.

TRAMO 2

El segundo tramo elegido es el acceso a Jérica desde la casilla de Santa Bárbara. Actualmente la vía cambia de carril, al principio está en el lado izquierdo y luego cambia al lado derecho (ver Figura 52).

Los anchos son aproximadamente en la zona peatonal de 3 metros y medio que separan la carretera mediante unos bordillos discontinuos, que han provocado números accidentes. La carretera cuenta con unos 6 metros y es de doble sentido de circulación. Como se puede ver, todavía queda ancho suficiente en el lado derecho que se encuentra desaprovechado.



Figura 52. Acceso a Jérica desde la casilla de Santa Bárbara
Elaboración propia

PLANTA Y SECCIÓN ACTUAL



Figura 53. Planta y sección actual. Escala 1:100
Elaboración propia

PLANTA Y SECCIÓN PROPUESTA

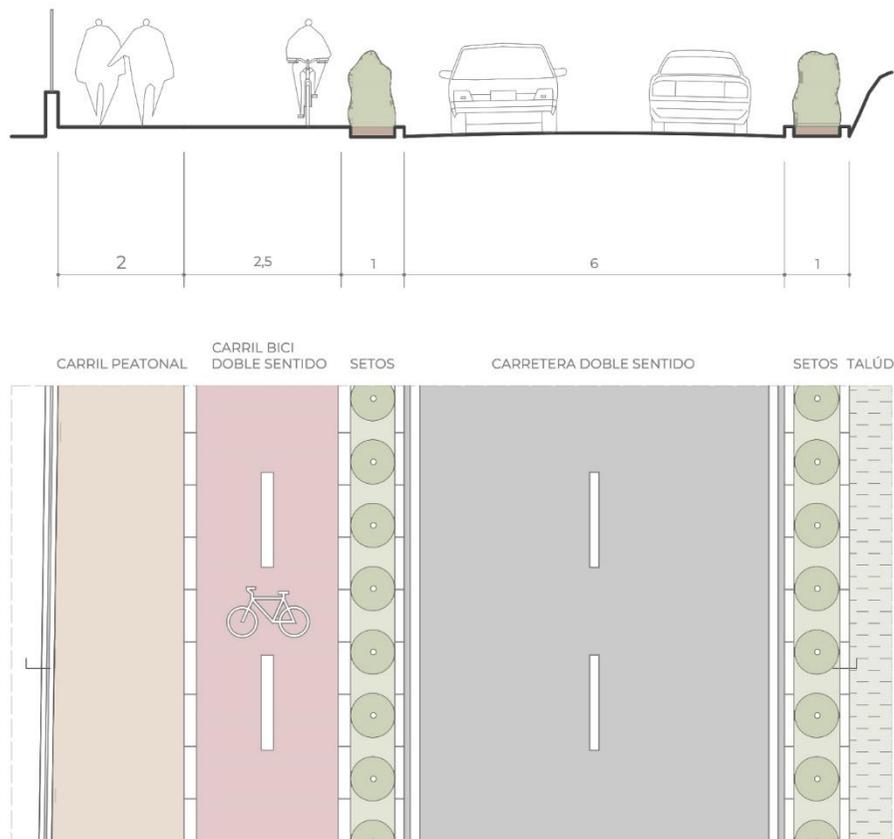


Figura 54. Planta y sección propuesta. Escala 1:100
Elaboración propia

Se ha decidido mejorar esta vía dotándola de 2 metros destinados para carril peatonal, 2 metros y medio de carril bici de doble sentido y una barrera vegetal que separa la zona de ciclistas y viandantes de la del tráfico rodado. Además, esta zona se encuentra ligeramente elevada y con un bordillo continuo para evitar cualquier tipo de accidentes ya comentados anteriormente.

Por otra parte, la carretera de doble sentido sigue manteniendo las dimensiones de 6 metros, y se le ha añadido a la derecha una zona de barrera vegetal también con bordillo continuo.

TRAMO 3

El tercer tramo se encuentra en la Vuelta de la Hoz bordeando el cauce del río Palancia. Este ámbito tiene un gran potencial paisajístico y se puede apreciar el relieve montañoso (ver Figura 55).

Es una zona bastante frecuentada durante todo el año ya que cuenta con áreas de descanso, merenderos y miradores para contemplar el entorno natural, además de ser una zona de desconexión, paseo familiar o de uso deportivo. Se puede observar que la barrera de seguridad se encuentra retranqueada y no es continua en algunos tramos del recorrido.

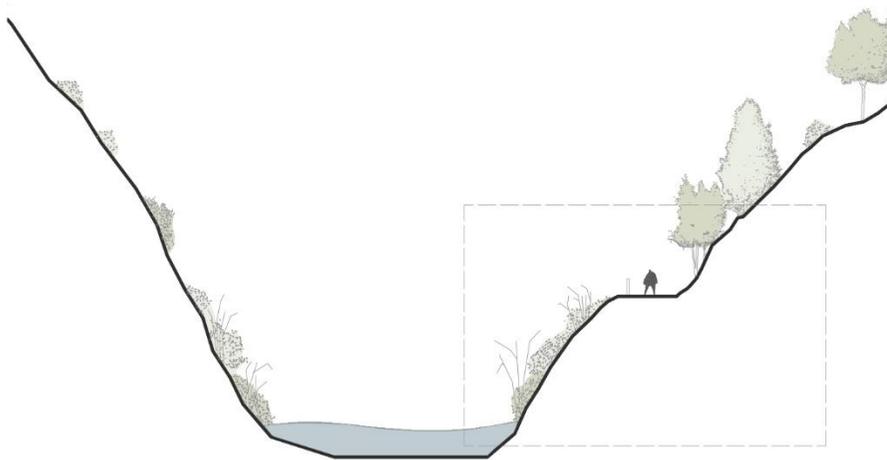


Figura 55. Sección actual. Escala 1:500
Elaboración propia

PLANTA Y SECCIÓN ACTUAL

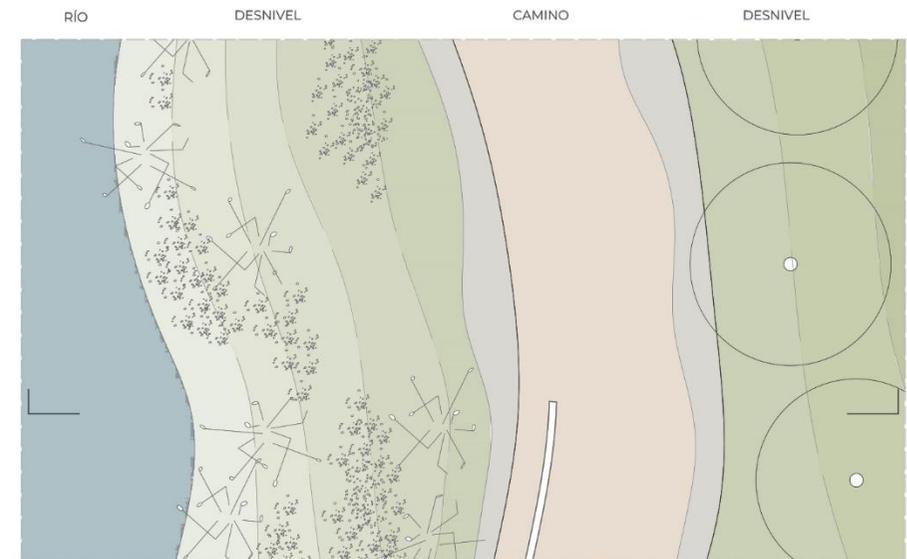
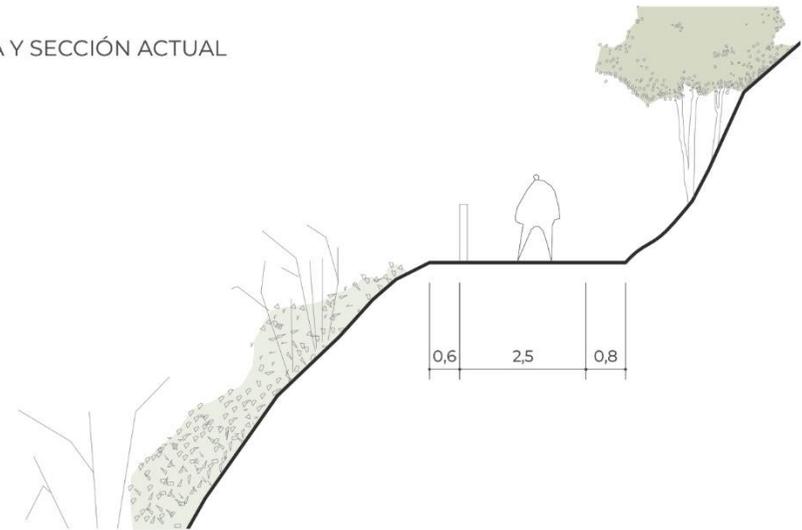


Figura 56. Planta y sección actual. Escala 1:150
Elaboración propia

PLANTA Y SECCIÓN PROPUESTA

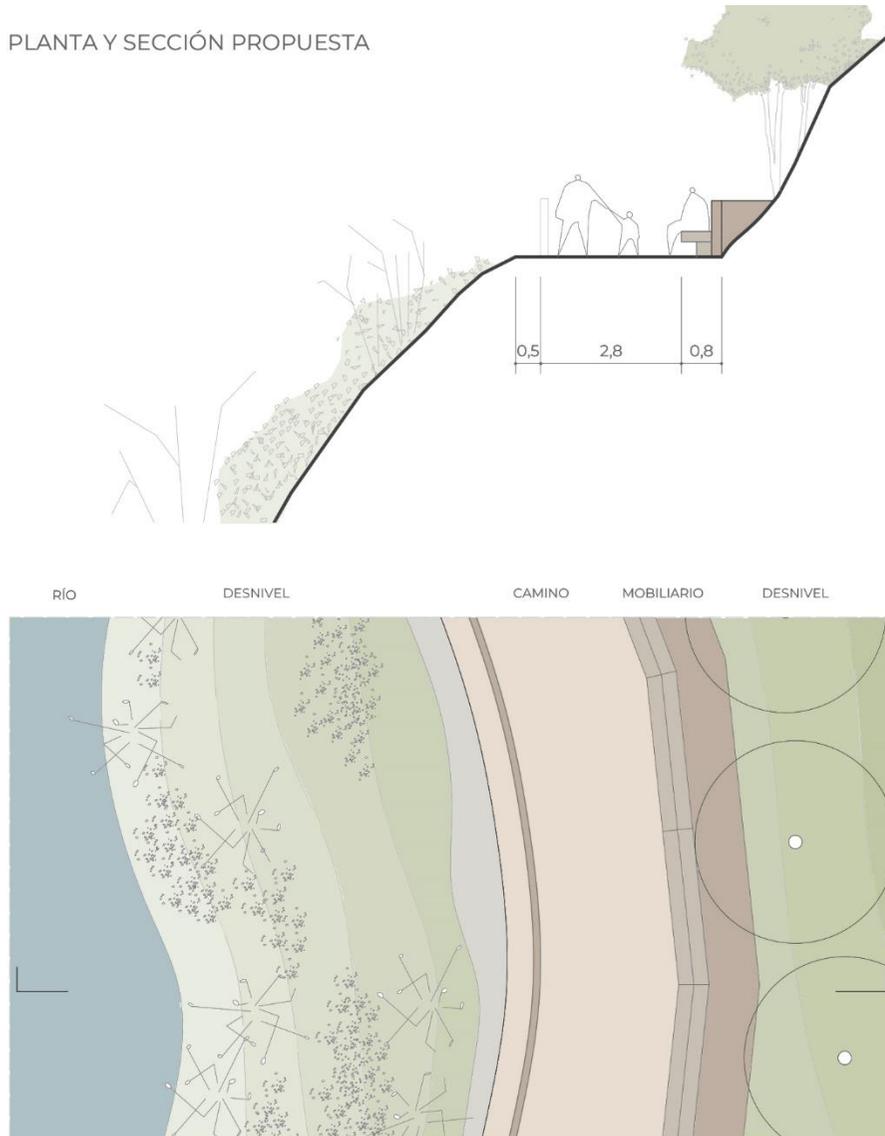


Figura 57. Planta y sección propuesta. Escala 1:150
Elaboración propia



Figura 58. Vista desde el interior de la Vuelta de la Hoz
Elaboración propia

En la propuesta se ha decidido que la barandilla sea continua a lo largo de su recorrido y ampliar la sección del peatón para conseguir que sea casi de 3 metros.

También, se ha integrado mobiliario cuya función sirva como un asiento casi perimetral y que además sirva como muro de contención. De esta forma se conseguiría suavizar el pequeño desprendimiento que hace que el pavimento simule que no esté cuidado y así conservarlo en mejor estado.

TRAMO 4

Finalmente, el cuarto tramo, se encuentra encima del puente de Navarza, donde termina el recorrido de la Vuelta de la Hoz.

En este recorrido circulan tanto viandantes como vehículos motorizados, aunque cabe destacar que pasan muy pocos vehículos al día.

Se puede observar que no hay distinción del pavimento y no se puede alterar la sección del puente. Por tanto, se buscará alguna solución que permita convivir y adecuar este tramo.



Figura 59. Vista desde el Puente de Navarza
Elaboración propia

PLANTA Y SECCIÓN ACTUAL

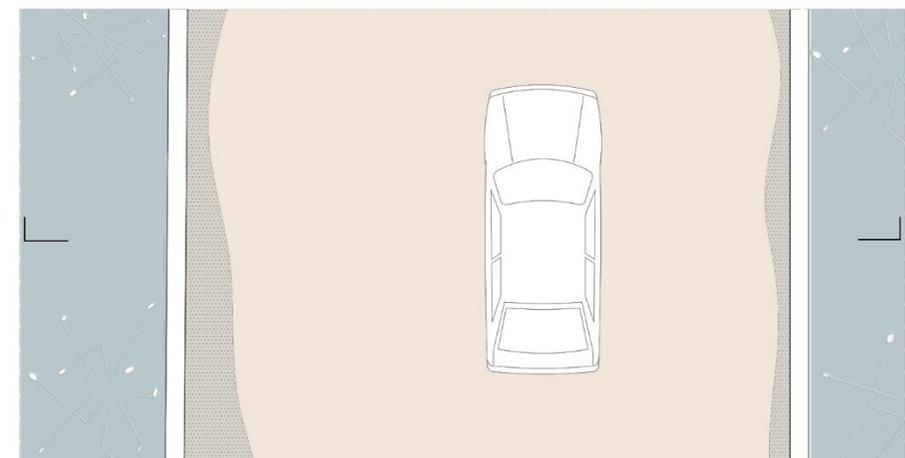
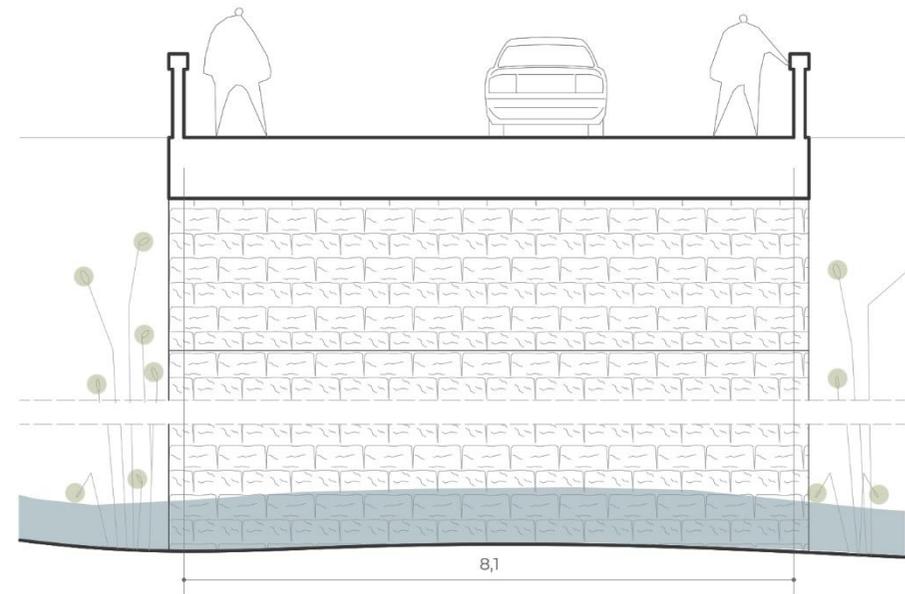


Figura 60. Planta y sección actual. Escala 1:100
Elaboración propia

PLANTA Y SECCIÓN PROPUESTA

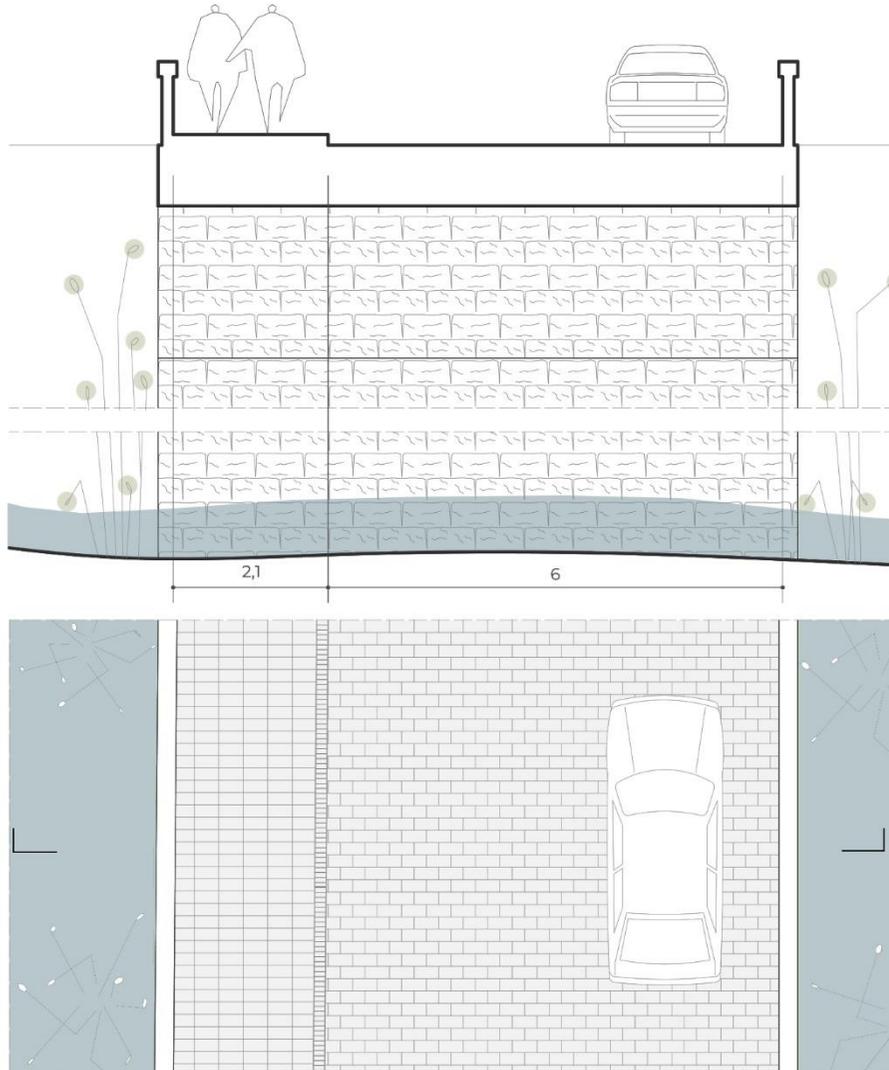


Figura 61. Planta y sección propuesta. Escala 1:100
Elaboración propia

En la propuesta de mejora se ha decidido cambiar el pavimento de esta zona para que tanto el peatón como el coche puedan convivir. Por tanto, se ha decidido colocar un adoquín que permita reducir la velocidad del tráfico en este tramo. De esta forma, cuando no circulen los vehículos motorizados se podrá emplear como si fuera peatonal.



Figura 62. *Vista acceso a Jérica desde Caudiel.*
Elaboración propia



Figura 63. *Vista acceso a Jérica desde la casilla de Santa Bárbara.*
Elaboración propia

06. CONCLUSIONES

Atendiendo a los objetivos iniciales del trabajo, se puede afirmar que se ha logrado realizar diversas propuestas alternativas enfocadas desde un punto de vista paisajístico, cultural e histórico.

Esta intervención ha sido posible tras realizar un estudio de la historia y de la evolución de las Vías Verdes y en concreto la Vía Verde de Ojos Negros, la cual ha tenido dos fases. En un primer momento solo estaba destinada al transporte de mercancías y la segunda fase, años más tarde con la desaparición del ferrocarril minero, se reacondicionó dicho recorrido para acercar el medio ambiente a la población mediante itinerarios sostenibles.

También, cabe destacar el gran potencial paisajístico y ambiental que ofrecen las Vías Verdes, ya que permiten conectar municipios, recorrer kilómetros andando o en vehículos no motorizados para poder apreciar la maravillosa infraestructura verde que rodea a los núcleos urbanos.

Además, estas vías fomentan el bienestar social de aquellos ciudadanos que las recorren, ya que son espacios de desconexión al aire libre, de ocio para familiares, de deporte y sobre todo para pasear a las mascotas.

Para que no decaigan en desuso estos trazados, se ha llegado a la conclusión de que necesitan una serie de cambios para poner en valor la Vía Verde.

A través de las propuestas realizadas en el presente trabajo, se han llevado a cabo diferentes alternativas que mejoran los tramos a su paso por el municipio de Jérica.

Por un lado, en la propuesta de recorrido paisajístico, se ha logrado acercar al ciudadano a la naturaleza alejándolo del núcleo urbano para así poder contemplar los espacios protegidos ya que, en las encuestas, un porcentaje representativo prefería evitar la entrada directa al municipio.

En la propuesta interurbana, se ha tenido en cuenta que el recorrido actual de la Vía Verde presenta confusión y dificultades en puntos concretos, en lo referido a la seguridad y a la señalización. Por tanto, se ha modificado dicho itinerario para garantizar una seguridad, además de potenciar algunos de los bienes de interés cultural que se ubican en la nueva reconducción realizada.

Finalmente, se ha realizado una propuesta de recuperación del recorrido original dentro de las posibilidades actuales, mediante la creación de un itinerario paralelo al trazado del antiguo ferrocarril minero. Algunas de las mejoras que contiene este itinerario son: la ampliación de la sección viaria que permite la convivencia entre cicloturistas y viandantes, además de evitar el contacto con los vehículos motorizados en la mayor parte de su recorrido.

REFERENCIAS

A. A., M (2024) Entrevista anónima a un vecino de Jérica sobre la construcción de la carretera nacional N-234 [vía telefónica].

Aranguren, J. (1988). El ferrocarril minero de Sierra Menera. En ALDABA S.A.

Aycart Luengo, C. (2006). El Programa Español de las Vías Verdes. En *IV Congreso de Historia Ferroviaria*. Málaga, España.

Blasco Sánchez, C., Martínez Pérez, F., Gascón Hernández, A. M., & Deltoro Soto, J. (2015). Greenways in Europe: Opportunities to recycle the railways in Spain (Valencia). *Journal of Urban Regeneration & Renewal*, 9(2), 184-202. Henry Stewart Publications.

Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres. (1992). *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*, L 206, 7-50. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A31992L0043>

Domingo Cabo, A. (2017). *Plan general de Jérica: Ordenación pormenorizada* (Código 04UR174_PG). Ayuntamiento de Jérica.

Domingo Cabo, A., et al. (2014). *Plan General de Jérica (Castellón). Anejo 6. Estudio de movilidad y tráfico* (Código 04UR174_ISA_A6_Estudio_movilidad_110131).

Domingo Cabo, A., et al. (2014). *Plan General de Jérica (Castellón): Anexo Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos. Catálogo de Paisaje* (Código 04UR174_PG_Catalogo de paisaje_120630). Junio.

Domingo Cabo, A., et al. (2014). *Plan General de Jérica (Castellón): Estudio de paisaje* (Código 04UR174_EPa_Memoria_140531). Mayo.

Fundación de Ferrocarriles Españoles, f.s.p. (2021). *Guía de las Vías Verdes: Sur, centro y levante*. Fundación de Ferrocarriles Españoles.

García Barrachina, J. (2024) Entrevista sobre la Vía Verde de Ojos Negros [vía telefónica].

García Martín, M. (2014). Las líneas férreas desmanteladas en Andalucía: Diagnóstico para su uso como itinerarios no motorizados. *Observatorio Medioambiental*, 17, 299-324. https://doi.org/10.5209/rev_OBMD.2014.v17.47195

Gascón Hernández, AM. (2013). Uso alternativo de infraestructuras que han caído en desuso. Recuperado de <http://hdl.handle.net/10251/43690>.

Generalitat Valenciana. (2023). *Manual de señalización de Vías Verdes*.

Gómez Bayarri, J. V. (2019). *Fortificaciones de la comarca del Alto Palancia: Jérica y Segorbe* (pp. 241-276). ISBN 978-84-16562-14-5.

Hernández, R. (2014). *La Vía Verde de Ojos Negros*. Editors Carena.

Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias. (1995). *BOE* núm. 71, de 24 de marzo. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1995-7241>

Macià Serra i Serra. (2017). *Las vías verdes como política multinivel: Los casos de Girona y Ojos Negros* (Tesis doctoral). Universidad de Salamanca.

Macias, P. (2011). *Vía ampla, ment estreta: crònica de 150 anys d'aïllament ferroviari (1848-1998)*. Barcelona: Tèrminus.

Martín García, C. F. (2004). Programa de Caminos Naturales del Ministerio de Medio Ambiente. En *Ingeniería y Territorio*, n° 69, pp. 14-21.

Martínez de Eguílaz Corredor, S. (2023). 30 años de Vías Verdes, un Programa de éxito. *Revista del Mitma*, (738), Julio-Agosto. Recuperado de <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/informacion-para-el-ciudadano/revista/listado-de-revistas/738-julio-agosto-2023>

Observatorio de Caminos Naturales e Itinerarios No Motorizados. (2017). *Análisis de la normativa y legislación aplicable en España a nivel comunitario, nacional y autonómico*. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Pallarol, J., Ortega, L., Llorens, L., & Martínez, A. (2002). *// Jornadas Técnicas sobre Gestión, Mantenimiento y Promoción de Vías Verdes*. Generalitat Valenciana.

Pérez Alonso, Y., Blanco Rodrigo, P., & Gamir Ríos, J. (2021). *Guía de participación ciudadana para proyectos urbanísticos*. Generalitat Valenciana. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transport.

Ruiz Pitarch, A. (2013). El antiguo eje ferroviario Valencia-Calatayud: el tramo de la Vía Xurra y su recomposición urbanística. Recuperado de <http://hdl.handle.net/10251/45267>.

WEBGRAFÍA

Centro Nacional de Información Geográfica. (s.f.). *Vías verdes de España*. Recuperado de <https://centrodedescargas.cnig.es/CentroDescargas/busca dorCatalogo.do?codFamilia=02118#>

El Alto Palancia. (s.f.). *Contexto geográfico*. Recuperado el [9 de agosto de 2024], de <https://elaltopalancia.com/portfolio/contexto-geografico/>

Fundación de Ferrocarriles Españoles. (s.f.). *Programa Vías Verdes*. Recuperado de <https://viasverdes.com/viasverdes/programa-viasverdes.asp>

Generalitat Valenciana. (s. f.). *Listado de Lugares de Importancia Comunitaria (LIC)*. <https://mediambient.gva.es/es/web/red-natura-2000/listado-lic>

Instituto Nacional de Estadística. (2023). *Número de habitantes en el Alto Palancia*. Recuperado de <https://www.ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=2865>

Instituto Nacional de Estadística (INE). "Series detalladas de población." Consultado el [11 de agosto de 2024], de <https://www.ine.es/consul/serie.do?s=DPOP5647&c=2&nult=15>.

Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. (s. f.). *Red Natura 2000*. <https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/temas/espacios-protegidos/red-natura-2000.html>

Ramón de la Sota y Llano. (s. f.). Real Academia de la Historia. Recuperado de <https://dbe.rah.es/biografias/14538/ramon-de-la-sota-y-llano>

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Vista de Jérica [Fotografía]. (2024). Elaboración propia.....	9
Figura 2. Metodología del trabajo. Elaboración propia.....	11
Figura 3. Vía Verde del Urola [Fotografía]. (s.f.). Vías Verdes. https://viasverdes.com/itinerarios/urola/multimedia.asp#images-1	17
Figura 4. Salmerón, C. (2011). Tramo de vía con 4 carriles y tres anchos de vía distintos, 1.000, 1.435 y 1.668 mm, en el Puerto de Barcelona [Fotografía].....	18
Figura 5. Líneas ferroviarias en desuso en España [Fotografía]. (s.f.). Vías Verdes. https://viasverdes.com/viasverdes/programa-viasverdes.asp	19
Figura 6. Aycart Luengo, C. (2006). Inventario de Líneas Ferroviarias en Desuso (1993). En Programa Español de Vías Verdes. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.....	20
Figura 7. Logotipo 30 años de Vías Verdes [Imagen]. (2023). Vías Verdes https://viasverdes.com/30Anios/	21
Figura 8. Cronología del Programa de Vías Verdes y Caminos Naturales e Itinerarios no Motorizados. Elaboración propia a partir de la página web de Vías Verdes https://viasverdes.com/viasverdes/programa-viasverdes.asp	22
Figura 9. Vías Verdes en España. Elaboración propia a partir de la base de datos del IGN https://centrodedescargas.cnig.es/CentroDescargas/index.jsp	24
Figura 10. Listado de Vías Verdes por provincias de España. Elaboración propia a partir de la página de Vías Verdes https://viasverdes.com/itinerarios/index.asp	25
Figura 11. Vías Verdes en la Comunidad Valenciana. Elaboración propia a partir de la base de datos del IGN https://centrodedescargas.cnig.es/CentroDescargas/index.jsp	29
Figura 12. Aranguren, J. (1988). Año 1907: Mina Pilarica, cantera número 6 [Fotografía]. En El Ferrocarril minero de Sierra Menera (p. 53). ALDABA.....	33
Figura 13. Aranguren, J. (1988). Año 1907: Mina Pilarica, cantera número 9 [Fotografía]. En El Ferrocarril minero de Sierra Menera (p. 53). ALDABA.....	33

Figura 14. Aranguren, J. (1988). Año 1907: Cantera número 11 de la mina San José. Obsérvese que los mulos remolcaban las vagonetas hasta el cargadero [Fotografía]. En <i>El Ferrocarril minero de Sierra Menera</i> (p. 53). ALDABA.....	33
Figura 15. Cronología Ferrocarril Minero de Sierra Menera. Elaboración propia.....	34
Figura 16. Aranguren, J. (1988). Desde el lado opuesto al pueblo de Albentosa, vista del viaducto por el que circula un tren remolcado por una "Mastodonte". En <i>El Ferrocarril minero de Sierra Menera</i> (p. 28). ALDABA.....	34
Figura 17. Instituto Geográfico Nacional. (1917). Mapa de los Ferrocarriles de España [Mapa]. Instituto Geográfico Nacional.....	35
Figura 18. Vía Verde de Ojos Negros actual, desde Albalat dels Tarongers hasta Santa Eulalia. Elaboración propia a partir de la base de datos del IGN.....	38
Figura 19. Levante (1997). <i>Reconversión del tren minero de Ojos Negros</i> . Facilitado por J. García Barrachina.....	39
Figura 20. Las Provincias (1997). <i>Pronto se podrá ir desde Valencia a Barracas en un carril para bicicletas</i> . Facilitado por J. García Barrachina.....	39
Figura 21. Las Provincias (2001). <i>La Vía Verde de Ojos Negros será la más larga de España y unirá Valencia con Teruel</i> . Facilitado por J. García Barrachina.....	40
Figura 22. Antigua estación de Jérica junto al ferrocarril minero [Fotografía]. (s.f.). Facilitada por J. Monleón Peiró.....	41
Figura 23. Estado actual de la estación abandonada junto a la Vía Verde [Fotografía]. (2024). Elaboración propia.....	41
Figura 24. Antiguo paso a nivel de la Vía Minera en Jérica. [Fotografía]. (s.f.). Extraído del grupo de Facebook de Amantes Jericanos https://www.facebook.com/photo/?fbid=5960620950680221&set=q.708692522557967&locale=es_ES	41
Figura 25. Estado actual del antiguo trazado de la Vía Minera en Jérica. (2024). Elaboración propia.....	41
Figura 26. Antiguo paso a nivel de la Casilla de Santa Bárbara en Jérica [Fotografía]. (s.f.). Facilitado por J. García Barrachina.....	42
Figura 27. Estado actual del antiguo paso a nivel de la Casilla de Santa Bárbara en Jérica. (2024). Elaboración propia.....	42
Figura 28. Vista aérea de Jérica [Fotografía]. (1981). Facilitado por Á. Ramos.....	43
Figura 29. Municipios de la comarca del Alto Palancia. Elaboración propia a partir de la base de datos del IGN.....	47

Figura 30. Cifras oficiales de población de los municipios españoles en aplicación de la Ley de Bases del Régimen Local (Art. 17). Elaboración propia a partir del Instituto Nacional de Estadística.....	48
Figura 31. Cifras de población en el Alto Palancia. Elaboración propia a partir del Instituto Nacional de Estadística.....	48
Figura 32. Evolución de la población en Jérica. Elaboración propia a partir del Instituto Nacional de Estadística.....	49
Figura 33. Vista de Jérica desde el mirador de la casilla de Santa Bárbara. [Fotografía]. (2024). Elaboración propia.....	50
Figura 34. Conjunto de municipios cercanos junto a su red viaria. [Plano]. (2024). Elaboración propia.....	51
Figura 35. Vuelo de 1956, Jérica. Escala 1:10.000. Elaboración propia a partir de la base de datos del IDEV.....	53
Figura 36. Vuelo de 2023, Jérica. Escala 1:10.000. Elaboración propia a partir de la base de datos del IDEV.....	54
Figura 37. Análisis urbano, ordenación pormenorizada del municipio. Escala 1:10.000. Elaboración propia a partir a partir de la base de datos del IDEV y del Plan General de Jérica.....	56
Figura 38. Análisis de los Bienes de Interés Cultural y de los Bienes de Relevancia Local. Escala 1:10.000. Elaboración propia a partir de la base de datos del IDEV y del Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos del Plan General de Jérica.....	58
Figura 39. Análisis viario. Escala 1:10.000. Elaboración propia a partir de la base de datos del IDEV y del Plan General de Jérica.....	60
Figura 40. Análisis viario de infraestructura verde. Escala 1:10.000. Elaboración propia a partir de la base de datos del IDEV y del Plan General de Jérica.....	62
Figura 41. Análisis de la Infraestructura Verde. Escala 1:10.000. Elaboración propia a partir de la base de datos del IDEV y del Plan General de Jérica.....	64
Figura 42. Análisis de la Infraestructura Verde, Red Natura 2000. Escala 1:10.000. Elaboración propia a partir de la base de datos del IDEV y del Plan General de Jérica.....	66
Figura 43. Esquema de modelos de participación. Elaboración propia a partir de Pérez Alonso et al. (2021).....	71
Figura 44. Esquema de metodología y técnicas de participación. Elaboración propia a partir de Pérez Alonso et al.(2021).....	72
Figura 45. Propuesta de recorrido paisajístico. Escala 1:10.000. Elaboración propia a partir de la base de datos del IDEV.....	82

Figura 46. Propuesta de recorrido interurbano. Escala 1:10.000. Elaboración propia a partir de la base de datos del IDEV.....	84
Figura 47. Propuesta de recorrido paralelo al trazado original. Escala 1:10.000. Elaboración propia a partir de la base de datos del IDEV.....	86
Figura 48. Tramos elegidos para las actuaciones de propuesta. Escala 1:10.000. Elaboración propia a partir de la base de datos del IDEV.....	88
Figura 49. Acceso a Jérica desde Caudiel. [Fotografía]. (2024). Elaboración propia.....	89
Figura 50. Planta y sección actual. Escala 1:100. Elaboración propia.....	89
Figura 51. Planta y sección propuesta. Escala 1:100. Elaboración propia.....	90
Figura 52. Acceso a Jérica desde la casilla de Santa Bárbara. [Fotografía]. (2024). Elaboración propia.....	91
Figura 53. Planta y sección actual. Escala 1:100. Elaboración propia.....	91
Figura 54. Planta y sección propuesta. Escala 1:100. Elaboración propia.....	92
Figura 55. Sección actual. Escala 1:500. Elaboración propia.....	93
Figura 56. Planta y sección actual. Escala 1:150. Elaboración propia.....	93
Figura 57. Planta y sección propuesta. Escala 1:150. Elaboración propia.....	94
Figura 58. Vista desde el interior de la Vuelta de la Hoz. [Fotografía]. (2024). Elaboración propia.....	94
Figura 59. Vista desde el Puente de Navarza. [Fotografía]. (2024). Elaboración propia.....	95
Figura 60. Planta y sección actual. Escala 1:100. Elaboración propia.....	95
Figura 61. Planta y sección propuesta. Escala 1:100. Elaboración propia.....	96
Figura 62. Vista acceso a Jérica desde Caudiel. Elaboración propia.....	97
Figura 63. Vista acceso a Jérica desde la casilla de Santa Bárbara. Elaboración propia.....	98

ANEXO I

01. ENCUESTA PARTICIPACIÓN CIUDADANA

1. ¿Eres vecino de la comarca del Alto Palancia?

- Sí
 No

2. ¿Eres de Jérica?

- Sí
 No

3. Género

- Femenino
 Masculino
 Otro:

4. ¿En qué rango de edad te identificas?

- 0 – 19 años
 20 – 39 años
 40 – 59 años
 60 – 79 años

5. ¿Conoces la Vía Verde de Ojos Negros o Vía Minera?

- Sí
 No

6. Frecuencia de uso anual

- Menos de 10 veces al año
 Entre 10 y 50 veces al año
 Más de 50 veces al año

7. ¿De qué forma utilizas la Vía Verde de Ojos Negros o Vía Minera?

- Uso deportivo
 Uso recreativo
 Uso familiar
 Paseo de mascotas
 Otros:

8. ¿Conoces el tramo que va desde el mirador de Jérica hasta Caudiel?

- No
- Un poco
- Sí

9. Sobre la imagen anterior, indica dos adjetivos de los siguientes, añade otro más si lo consideras



- Seguro
- Inseguro
- Mal tratado
- Bien tratado
- Otras opiniones:

10. Sobre la imagen anterior, indica dos adjetivos de los siguientes, añade otro más si lo consideras



- Seguro
- Inseguro
- Mal tratado
- Cuidado
- Peligrosidad:

11. Sobre las imágenes anteriores, indica dos adjetivos que te parezcan más adecuado



- Seguro
- Inseguro
- Mal tratado
- Adecuado
- Inadecuado

12. ¿Crees que el actual itinerario es accesible?

- Sí
- No

13. ¿Cómo valorarías el itinerario actual?

14. Si tuvieras que reconducir la ruta por su paso por Jérica, qué camino tomarías. ¿Podrías resumirlo brevemente?

15. ¿Conoces una ruta alternativa al tramo de la Vía Minera evitando la entrada al municipio de Jérica? Si es así, descríbela

16. ¿Te gustaría que el paso de la Vía Verde por Jérica tuviera unas rutas secundarias que te permitiesen apreciar y valorar el patrimonio cultural y paisajístico del mismo?

- Sí
- No

02. RECORRIDO VISUAL

En este punto se va a realizar un recorrido visual sobre las siguientes rutas;

- Actual.
- Paisajística.
- Interurbana.

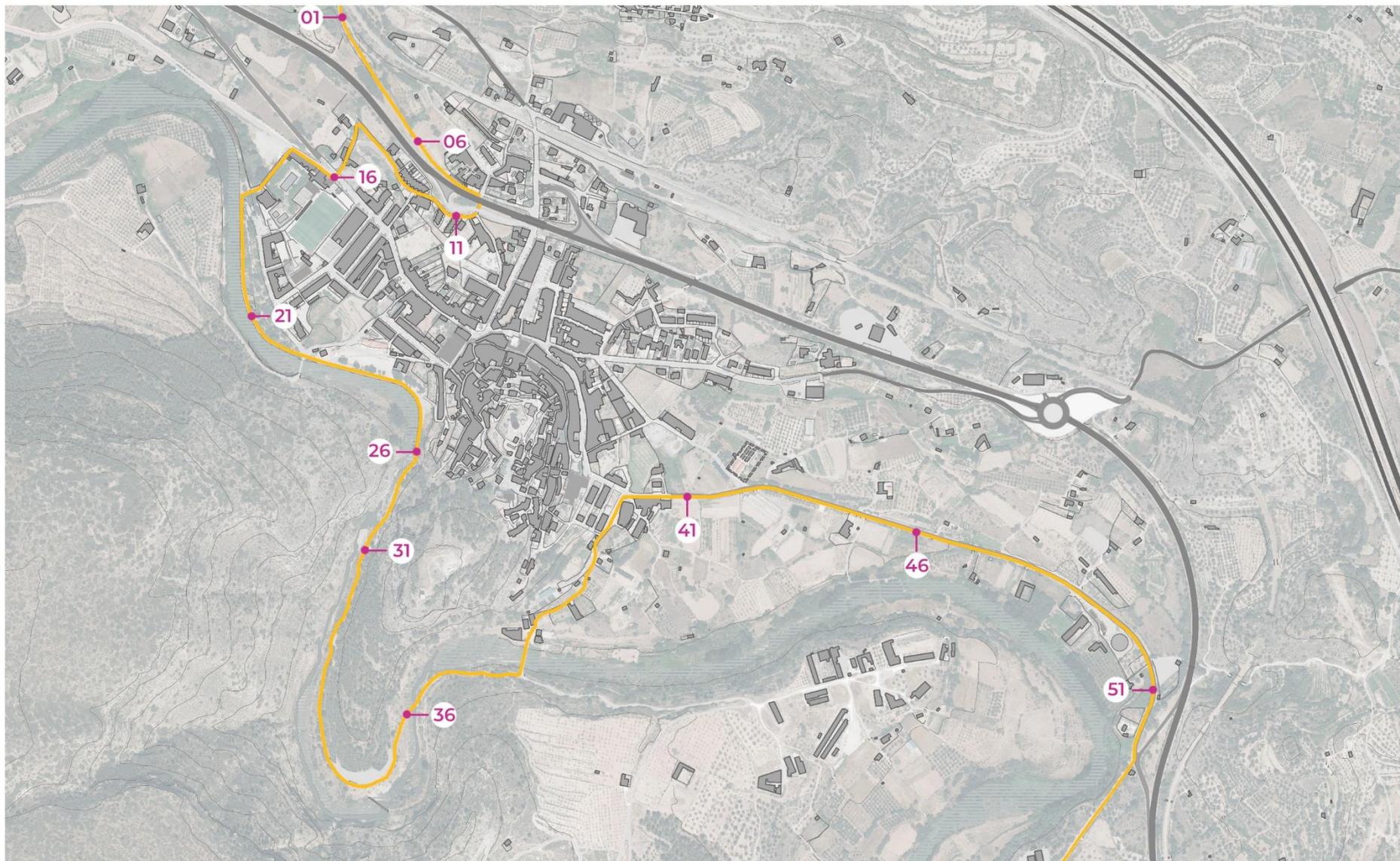
Sobre la ruta paralela al trazado original no se ha podido realizar reportaje fotográfico ya que el camino no se encuentra acondicionado para transitar a día de hoy.

RECORRIDO ACTUAL





RECORRIDO PAISAJÍSTICO PROPUESTA









RECORRIDO INTERURBANO PROPUESTA

