

# **PATRIMONIO HISTÓRICO ESPAÑOL DEL JUEGO Y DEL DEPORTE: VÍA VERDE DE EL HORCAJO**



Autora: María Hurtado García

Año 2011



## ÍNDICE

1. HISTORIA DE LA VÍA VERDE
  - 1.1 Historia general de la vía verde
  - 1.2 Historia vía verde de El Horcajo
2. FICHA TÉCNICA DE LA VÍA VERDE
3. DESCRIPCIÓN DE LA VÍA
  - 3.1 La ruta
  - 3.2 El valle de los caballeros
  - 3.3 El Horcajo
4. MAPA DE LA VÍA
5. PERFIL TOPOGRÁFICO DE LA VÍA
  - 5.1 En cuanto a Ciudad Real
  - 5.2 En cuanto a Sierra Morena
6. DATOS DE INTERÉS
  - 6.1 Las minas de El Horcajo
  - 6.2 El Valle de la Alcudía
  - 6.3 Otros datos de interés (fiestas, alojamientos, ferrocarril, etc)
7. ACTIVIDADES
8. BIBLIOGRAFÍA
9. ILUSTRACIONES

## 1. HISTORIA DE LA VÍA VERDE



### 1.1. Historia general vías verdes

El ferrocarril, el medio de transporte más ecológico, nos proporciona nuevas fórmulas de transporte no motorizado a través de los trazados ferroviarios que quedan fuera de servicio.

En España existían en 1993 más de 7.600 kilómetros de líneas que ya no tienen servicio de trenes, o que nunca llegaron a tenerlo por quedar inconclusas las obras de construcción. Este patrimonio de gran valor histórico y cultural, está rescatado de su olvido y la desaparición total, dado que ofrece un enorme potencial para desarrollar iniciativas de reutilización con fines ecoturísticos, acordes a las nuevas demandas sociales.

Desde 1993, estos antiguos trazados ferroviarios están siendo acondicionados para ser recorridos por viajeros un tanto diferentes a los que los transitaban en tren: cicloturistas, caminantes y personas con movilidad reducida.

Es el objetivo del Programa Vías Verdes, desarrollado desde 1993 por el anterior Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y actualmente por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, en colaboración con ADIF, RENFE Operadora y FEVE. Participan muy activamente las Comunidades Autónomas, Diputaciones y Ayuntamientos, así como grupos ciclistas, ecologistas y colectivos ciudadanos.

La existencia de este Programa, coordinado a escala nacional por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, proporciona a las diferentes



iniciativas de Vías Verdes en España dos valores fundamentales. Por un lado, unas señas de identidad homogéneas, que permiten distinguirlas por su origen ferroviario, y definir las como recurso novedoso y de calidad. Por otro, un importante proceso de implicación y participación de las instituciones y los colectivos ciudadanos a nivel local.

Las Vías Verdes constituyen un instrumento ideal para promover en nuestra sociedad una cultura nueva del ocio y del deporte al aire libre, de la movilidad no motorizada. Representan un claro apoyo a la cultura de la bicicleta, al generalizar su uso entre todos los ciudadanos, desempeñando un importante papel educativo, en especial para los más jóvenes.

### 1.2. Historia Vía Verde del Horcajo

Como en otros muchos ferrocarriles mineros, su historia estuvo vinculada, desde su nacimiento a su muerte, a la actividad de los cotos mineros del norte de la provincia e Córdoba. Los pocos más de 6 km de esta ruta, forman parte de, paradójicamente, la segunda mayor línea de vía estrecha de España (tan solo superada por el ferrocarril de la Robla) La ruta que aquí describimos como vía verde de El Horcajo era un cortísimo tramo de una línea que, en 247 km, enlazaba la ciudad manchega de Puertollano con la pacense de Fuerte del Arco.

La construcción de semejante ferrocarril fue acometida por la empresa de capital francés Compañía Minera y Metalúrgica de



Peyarroya. Esta empresa detentaba la titularidad de la mayoría de los yacimientos de carbón y plomo que se daban en el valle de Guadiato y la mesa de los Pedroches, así que como en el valle de Ojailén, ya en Ciudad Real.

La apertura de la línea fue escalonada, inaugurándose el primer tramo en 1895 y concluyéndose completamente en 1924. Precisamente el tramo que nos ocupa fue el

último en rematarse, aunque también es cierto que los primeros trenes ya circularon entre Puertollano y el Horcajo sobre el año 1908.

Para superar este duro terreno, la vía se construyó en un ancho diferente al resto de la línea (60 cm en lugar de 1 metro). Posteriormente, en 1924, las difíciles condiciones de explotación de estos kilómetros hizo que se electrificaran y ensancharan a la norma del resto de la línea, prolongando la catenaria desde El Horcajo hasta Conquista.

Tras diversos avatares empresariales, la línea acabó en manos del Estado cuando era inviable como ferrocarril minero, dando el agotamiento de los filones. Explotada por EFE, y posteriormente por FEVE, en 1970, dada la fuerte crisis que adolecía, la



Foto 1

línea fue cerrada en su integridad y desmanteladas las vías. El material móvil aún válido fue transferido a otras líneas FEVE del resto de España.



En la actualidad, Joaquín Hermoso, el alcalde de Puertollano, y Vicente de Gregorio, alcalde de Almodóvar del Campo, vuelven a entrar en una estrecha colaboración intermunicipal para la puesta en marcha integral de la Vía Verde del Horcajo, un proyecto en el que ambos consistorios, y el de Cabezarrubias del Puerto, ya estuvieron trabajando en el año 2001, con la participación de la Dirección General de Turismo, Comercio y Artesanía de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Como exponen los propios alcaldes en el siguiente artículo:

"Para nosotros éste es un tema muy importante porque supone reutilizar todo lo que era el antiguo trazado del ferrocarril de vía estrecha, desde el arranque de Puertollano hasta llegar a las propias Minas del Horcajo, con la posibilidad de alcanzar incluso Conquista", ha manifestado Vicente de Gregorio García.

El primer edil almodovareño ha explicado que el Ayuntamiento de Almodóvar del Campo ya se ha sumado al de Puertollano en este proyecto, tal y como se recoge en un documento oficial fechado el pasado 28 de abril y rubricado por el alcalde vecino.

En el citado escrito, Joaquín Carlos Hermoso Murillo traslada el interés puertollanero por la colaboración de Almodóvar del Campo en este proyecto, "poniendo a disposición de este Ayuntamiento la ordenación de la Vía a su paso por ese término y la participación del mismo en todos los aspectos concernientes al desarrollo del Proyecto Integral, siendo éste un proyecto de interés supramunicipal que



deben pilotar los municipios de Puertollano y Almodóvar del Campo".

De Gregorio, tras recordar cómo uno de los trámites preceptivos ya se ha superado, el de la firma en Oviedo de las escrituras de los terrenos que resultarán afectados por este ecotrazado, ha significado que una extensión enorme de esta ruta pertenece a Almodóvar del Campo y "lógicamente habrá cesión de ese terreno al Ayuntamiento de Almodóvar del Campo y participaremos en todo el proceso restante y en todo su desarrollo, aportando todo lo que sea menester".

De hecho, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, que coordina el Programa 'Vías Verdes', ya contempla dentro del término municipal almodovareño como 'vía verde no acondicionada' un trazado de 6,5 kilómetros que comunica el Puerto de Niefla y Minas del Horcajo, una ruta que denomina 'Del Valle de Alcudia a la sierra de La Garganta'.

Pero como recalca Vicente de Gregorio, éste es un tema de interés no sólo para Almodóvar, sino también para Puertollano y Cabezarrubias del Puerto, dado que también discurría por estos otros términos municipales el antiguo ferrocarril de vía estrecha, que dejó de utilizarse en los albores de la década de 1970.

Su puesta en valor como lugar de disfrute en plena naturaleza, declarando: "es muy buena idea porque va a suponer también el desplazamiento a toda esta zona de senderistas, gente que se dedica al deporte o ciudadanos que, simplemente, quieran pasear a pie".

Este tema será objeto de próximas reuniones entre ambos ediles, con el deseo de que el municipio de Cabezarrubias del Puerto se pueda



sumar y de que la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha pueda dinamizar este trazado conforme a lo que ya se está haciendo en la provincia de Toledo con la 'Vía Verde de la Jara'.

## 2. FICHA TÉCNICA

Tipo de vía. No acondicionada. Es transitable sin señalización ni mantenimiento, con posibles problemas de discontinuidad.

Dificultad del recorrido: Media.

Localización: Entre el puerto de Niefla (km 122 de la N 420) Y horcajo.

Comunidad: Es una ruta que se da en Castilla la Mancha en Ciudad Real.

Recorrido: Va del valle de Alcudia a la sierra de la Garganta.

Distancia. La ruta tiene 6,5 km.

Tipo de usuarios: viandantes, bicicletas y personas que montan a caballo.

Tipo de firme: tierra sin acondicionar.

Medio natural: Bosques de coníferas y termófilo mediterráneo (alcornoques, quejigos, madroños). Valle de Alcudia.

Patrimonio cultural: Restos de minas en El Horcajo.

Infraestructura: Plataforma continua. 1 túnel y 1 puente.





Cómo llegar:

Puerto De Niefla:

Autobús empresa AISA, línea Madrid - Ciudad Real - Córdoba.

Cartografía: Mapa Militar de España. Escala 1:50.000, Hoja 835.  
Mapa Oficial de Carreteras del Ministerio de Fomento

### **3. DESCRIPCIÓN DE LA VÍA.**

#### 3.1 La ruta.

Antes de comenzar a describir la ruta podemos decir que este antiguo tramo de ferrocarril esta cada día mas cerca de convertirse en una vía verde entre Puertollano y las Minas del Horcajo, a la que sumar la posibilidad de llegar a la localidad de Conquista. Es decir, un itinerario con el firme perfectamente acondicionado, señalización, áreas de descanso...esto es así por que ya esta redactado el proyecto constructivo que lo hará posible por la Junta de Comunidades de Castilla La Mancha y los ayuntamiento afectados mientras que las maquinas, empiezan, acaban y se van, preferimos describir la ruta tal y como la vemos hoy en día.

El trazado propuesto se inicia en el puerto de Niefla, collado que permite a la carretera N 420(en su km 122)superar la ladera sur del Valle de Alcudia. Al pie del puerto se localiza el solar de la antigua estación de Fuencaliente.(Para los despistados, la localidad de Fuencaliente dista casi 20 km de su estación)

Antes de bajar a la vía merece la pena detenerse a contemplar las



magníficas perspectivas del Valle de Alcudia, que desde esta Atalaya son realmente espectaculares.

El acceso a la vía resulta un tanto problemático, ya que el actual propietario de este solar, incomprensiblemente ha vallado el camino de acceso con la única finalidad de cerrar el tránsito absolutamente vacío y sin uso.

Esta irracional obstrucción, se puede esquivar, en precario, por un camino de monte que bordea el recinto de la estación unos metros por encima.

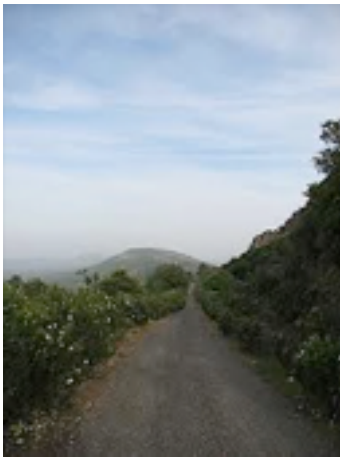


Foto 2

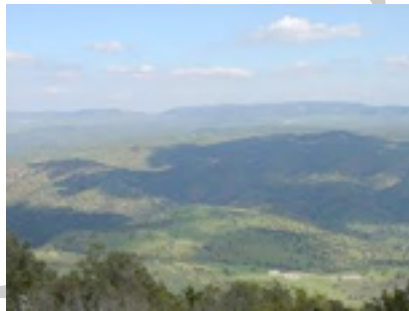


Foto 3

## 2. El Valle de los Caballeros.

Una vez superado el obstáculo, el trazado se abre expedito hacia el oeste, iniciando un fuerte descenso por la ladera del valle, bautizado con el sonoro nombre de arroyo de los Caballeros de Escorial

En el descenso veremos los ingentes movimientos de tierra que



permitieron el paso de trenes: espectaculares terraplenes curvos y profundas trincheras talladas en roca en roca viva. Este camino se desarrolla sobre un fragante bosque de coníferas, especie reciente la que se intercalan otros árboles más veteranos como quejigos, madroños, robles y alcornoques. Por esta foresta se baja hasta la gran terraplén que cruza de lado a lado el valle, tras un descenso de 4 km desde el puerto de Niefla. En este último tramo se podrá ver, a la derecha de la vía, el paso de alguno de los raudos trenes AVE que corren camino de Andalucía.

Tras el paso del viaducto, la traza emboca un espectacular túnel. Este adjetivo viene dado por su gran longitud (cerca de 1,5 km) y por su particular estructura. Así, la gran galería alterna sucesivos refuerzos de sus paredes que crean extraños efectos. A pocos metros de la entrada y la salida del túnel hay un pulsador para encender la iluminación interior y activar los semáforos que hay en las bocas del túnel. La iluminación tiene un temporizador, calculado para apagarse en el tiempo que cruza un vehículo. Por lo tanto senderistas y ciclistas deberán llevar una linterna.

Ya en el exterior es posible que algún otro rápido AVE sorprenda al deslumbrado viajero. En este lado del túnel, las vías de alta velocidad, quedarán a la izquierda del antiguo ferrocarril y a una cota inferior: en el seno de la montaña, ambos túneles se han cruzado, tanto en altura como en dirección. Quizás si guardamos silencio en el interior de la galería, se puede percibir como un eco teleúrico, el paso de estas casi balas de acero y aluminio que surcaban las entrañas de la tierra.



### 3.3 El Horcajo.

A la salida del túnel llegamos a la aldea del Horcajo. Este minúsculo poblado, es, en sí mismo, una sorpresa entre los montes. La riqueza de las minas de el Horcajo generó en torno a ellas un increíble poblado minero en el que habitaron (en 1911) más de 6.000 personas.

De su antiguo esplendor minero sólo se conservaban algunas fastuosas bocaminas, realizadas en estilo neo mudéjar. De sus minas, millones de obreros extrajeron durante décadas toneladas de plomo, plata en rama y cobre. El pueblo de El Horcajo, corrió suerte paralela a la del ferrocarril: hoy en sus escasas casas supervivientes sólo residen cuatro vecinos, habitantes de una especie de pueblo-fantasma.



Foto 4

El pueblo conserva su peculiar iglesia.-escuela, propia de los poblados industriales y, hasta la construcción del AVE, llegó a tener incluso plaza de toros. Lo modesto del caserío hace dudar que aquí moraron hasta 6.000 almas, pero una foto de principios del siglo XX (que conserva el alcalde y muestra gustoso a quien se la solicite) nos revela el antiguo tamaño del pueblo que se extendía por los montes



de alrededor.

Todo el conjunto urbano desapareció de aviesa manera de manos de la empresa Explosivos Río tinto en 1975, año en el que una cohorte de máquinas derribó el 90 por cien del poblado sin apenas mas argumentos que la fuerza de los hechos, ocupando los árboles el solar de las antiguas viviendas.



Foto 5



Foto 6

Este pequeño pueblo vive hoy una extraña situación. Ello obedece a que todo su caserío ha quedado rodeado por una finca cine genética, La Garganta, que se atribuye todo tipo de derechos sobre los terrenos del entorno, y que incluso llegó a prohibir hasta hace bien poco tiempo, con argumentos apoyados por contundentes escopetas, el derecho de paso por caminos públicos. Esta situación, casi feudal, fue denunciada desde múltiples medios e instancias, por lo que, poco a poco, los escopeteros tuvieron que bajar sus humos e ir permitiendo el paso franco de los ciudadanos por el Camino Real de la Plata, vial



público que quiso ser usurpado al resto de los ciudadanos.

#### 4. MAPA DE LA VÍA

La vía de El Horcajo, como hemos expuesto en puntos anteriores, se sitúa en España, en Ciudad Real, dentro de la Comunidad de Castilla la Mancha.



Foto 7

La vía citada, como hemos comentado en puntos anteriores tiene una dimensión de 6,5 km y como vemos en el dibujo realiza su recorrido del Puerto de Niefla (desde donde nace) hasta la comarca de las Minas de El Horcajo.



Foto 8

He aquí dos modelos de mapa:





Foto 9

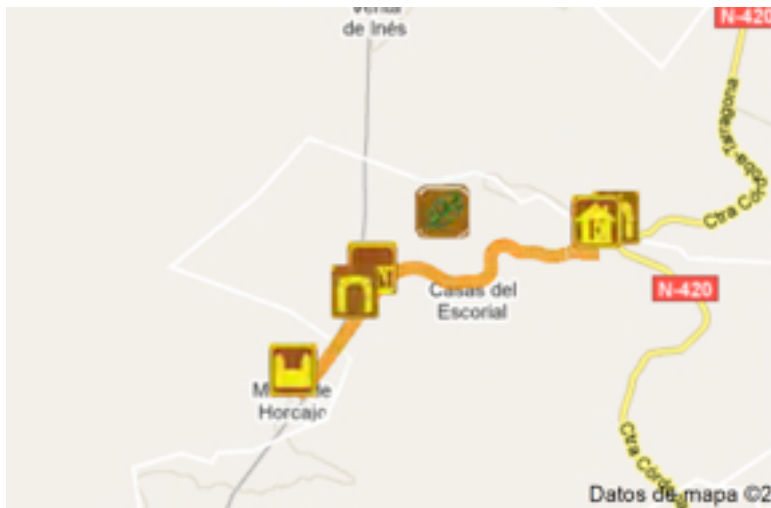


Foto 10

## 5. PERFIL TOPOGRÁFICO

### 5.1 En cuanto a Ciudad Real.





La provincia de Ciudad Real ofrece al viajero 101 localidades circundadas por un paisaje definido por la Meseta Central en su mitad meridional, un perfil llano con pequeños cerros normalmente de poca altitud. Ciudad Real sorprenderá al viajero por su historia, tierra de caballeros y de ordenes militares, tierra de las andanzas de don Quijote y tierra de molinos, por sus espacios naturales, ecosistemas protegidos tan importantes como el Parque Nacional de Cabañeros y el de las Tablas de Daimiel, otros parques como el Parque Natural de las Lagunas de Ruidera, el Campo de Calatrava, que constituye una de las tres zonas de volcanismo reciente más importante de España o el Valle de Alcudia y Sierra Madrona.

## 5.2 En cuanto a Sierra Morena.

La vía verde que vamos a describir se sitúa en Sierra morena.



Sierra Morena, es un sistema montañoso entre la meseta y Andalucía, es el paso obligado para todos los ejes de comunicación que traman estas regiones.

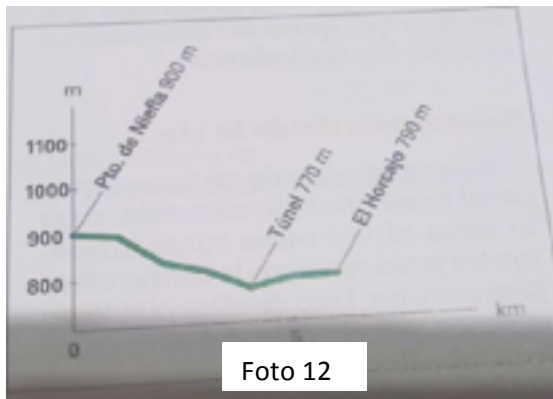
Sierra Morena es una cordillera del sur de España, que separa la Meseta de la Depresión Bética. Geológicamente es el borde de la meseta fracturado y levantado por el empuje de las fuerzas alpinas sobre el zócalo herciniano de la Meseta. En ésta predominan las fallas, a veces una falla única, otras veces un sistema de fallas escalonadas. Sierra Morena sería un horst limitado por fallas, o en otros casos limitada por pliegues muy estirados formando pliegues-





fallas.

Sierra Morena tiene 400 km de longitud que marcan el contacto brusco entre los materiales paleozoicos de la Meseta y los sedimentos terciarios y cuaternarios de la Depresión Bética y en su parte más oriental el contacto se produce con los materiales secundarios y terciarios de los Sistemas Béticos. Sierra Morena separa la España Herciniana (de la cual forma parte) de la España Alpina.



El ferrocarril se vio obligado a diseñar duros trazados para superar estas rampas. Uno de ellos era el que unía Puertollano con Peñarroya y Fuente del Arco.

Unos datos que hemos tomado de un mapa topográfico han sido los siguientes:

\* Punto Norte:

Lat= 38 43 46. 9 N

Long= 2 28 25. 99 W

\* Punto Sur

Lat= 38 42 15. 79 N

Long= 2 28 54. 13 W



## 6. DATOS DE INTERÉS

### 6.1 Las Minas de El Horcajo.

La localidad de Minas del Horcajo, o El Horcajo a secas como es más conocido popularmente, se encuentra en el sur de la provincia de Ciudad Real, a escasos siete kilómetros de la Provincia de Córdoba. Está enclavado en un pequeño valle formado por dos arroyos con forma de Y, de donde probablemente provenga su nombre, ya que en la lengua popular se denomina horcaja u horcajo esa forma en Y formada por dos valles, ramas, etc. Este municipio está enclavado en plena Sierra Madrona, entre sierras que superan los 1.000 metros. El paisaje está dominado por repoblaciones de pino rodeno (*Pinus pinaster*), sin embargo adentrándose un poco podremos encontrarnos una gran variedad vegetal entre las que destacan jarales (*Cistus ladanifer*), helechos (*Osmunda regalis*) y las especies arbóreas, como rebollos (*Quercus pyrenaica*), quejigos (*Quercus faginea*), castaños (*Castanea sativa*) e incluso repoblaciones mediante Abetos de Douglas (*Pseudotsuga menziesii*) o Cedros del Himalaya (*Cedrus deodara*), que conforman un bonito paraje.

*Clima:* Sus características son las propias del tipo mediterráneo continentalizado, fuertes oscilaciones térmicas estacionales y diarias, aunque suavizadas por el abrigo de las sierras que rodean el municipio. Aun así son frecuentes las heladas en invierno, heladas que pueden permanecer a lo largo del día en los días en los que la niebla no levante y en verano temperaturas por encima de los 30 °C, incluso por encima de los 35 °C.

*Población:* Según el último censo la población es de dos habitantes,



aunque en épocas de vacaciones o fines de semana se multiplica lo ampliamente que permiten las escasas casas que quedan en pie.

Aunque actualmente ha quedado reducido a un montón de escombros y algunas casas de veraneo hubo un tiempo en que El Horcajo, como



Foto 13

siempre ha sido conocido, fue un pueblo animado, vivo, rico y con un futuro. En el siglo XVI, en las Relaciones de Felipe II ya se mencionaba la existencia de una Venta del Horcajo. Hasta el año 1858 en que se descubren las minas de galena argentífera no aparecen muchas más menciones. Por aquel tiempo, el mineral de plata y en algunos casos la plata nativa (pura), es transportada a base de caballerías con unas

producciones de unas 800 toneladas al año. Pronto la producción sube, y con la explotación de la concesión por parte de La Minería Española en el año 1872 se obtuvieron 2.400 toneladas, pasando al año 1877 de 3.300. Por estas fechas la población de El Horcajo ya asciende a 2.000 personas, con 85 hombres y 290 caballerías dedicados al transporte del mineral.

Los problemas con la abundancia de agua, se estima que se sacaban de las minas diariamente unos 7.500 metros cúbicos, llevaron a la aparición por estos lares de la perforación mecánica, de mano de su propietario el Banco de París en 1882. De esa manera se aumenta la producción hasta las 13.423 toneladas, cifra tope que se consiguió en esta mina.





Foto 14

A partir de estos años, la producción fue decreciendo por el empobrecimiento del filon, dándose varios cambios de propietarios hasta el año 1911 en que la Sociedad Minero-Metalúrgica Peñarroya paraliza la explotación, estando ésta a 600 metros de profundidad. En 1951 se volvió a intentar la explotación por Peñarroya, que en el año 1959 arrendó a Compañía Minera BeticoManchega que a su vez dio por finalizados los trabajos en 1963 definitivamente. Ya por aquel entonces, El Horcajo estaba despoblado y los pocos habitantes que quedaban marcharon al cercano Puertollano y posteriormente, cuando la minería del carbón entró en crisis, a la zona de Levante y Madrid principalmente.

## 6.2 El Valle de la Alcudia



La comarca de Alcudia, también conocida como Valle de Alcudia, a causa del río Alcudia que recorre 75 kilómetros de ella, es una de las seis comarcas en que la Diputación Provincial de Ciudad Real divide la provincia de Ciudad Real, en España. Forma también una mancomunidad con el nombre de Asociación para el desarrollo sostenible del Valle de Alcudia y Sierra Madrona. Geomorfológicamente, se trata de una depresión de 1.200 km extendida de Oeste a Este de la parte sur de la provincia de Ciudad Real, sobre más de 100 km de longitud, con una enorme riqueza ecológica y paisajística perfectamente preservada

Históricamente, la comarca resulta de una segregación de la jurisdicción de la Orden de Calatrava, con capital en Almagro.

En este valle se encuentran los restos de la ciudad romana de Sisapo, que fue germen de la citada aldea de La Bienvenida

### 6.3 Otros datos de interés

- Fiestas de los pueblos por los que pasa la ruta:

Brazatortas: 15 de Mayo San Isidro.

14 de Septiembre Fiesta del Santísimo Cristo Orense.

Puertollano: 23 de Enero. Día del Chorizo. Día del Hornazo. Domingo siguiente al de resurrección. Primeros días de Mayo. Fiesta de Mayo. A los ocho días de la ascensión. Santo Voto. 8 de septiembre. Virgen de la Gracia

Tefl 902 24 02 02. [www.renfe.es](http://www.renfe.es) Estación de Puertollano



RENFE Telef: 926 41 02 02 Estación de Brazatortas –Veredas RENFE.

- Asociaciones y/o entidades vinculadas al ecoturismo:

INFOTUR. Ciudad Real. Telf: 926 20 00 37.

Oficina de Turismo de Puertollano. Telef: 926 41 04 63

- Información en Internet:

[www.viasverdes.com/](http://www.viasverdes.com/) [www.jcmm.es/turismo.](http://www.jcmm.es/turismo)

[www.dipucr.es/](http://www.dipucr.es/) [www.castillalamancha.es](http://www.castillalamancha.es)

## **7. ACTIVIDADES**

- Excursiones de la vía:

Esta propuesta de antiguo ferrocarril tiene un corto recorrido, pero la zona ofrece otras rutas interesantes para realizar de forma complementaria.

Uno de ellos puede ser el paseo por el Valle del Arroyo de los Caballeros del Escorial, cuyos suaves caminos permiten disfrutar de una naturaleza casi virgen donde aún corretean numerosos jabalíes y ciervos.

Otro recorrido fantástico es a través del Valle de la Alcudia, solare invernal de miles de ovejas transhumantes. Y, cómo no, el polémico camino de la Plata, desde El Horcajo hacia la Conquista, que atraviesa la privadísima finca de La Garganta. Por éste, en paralelo al ferrocarril abandonado (y actualmente intransitable), es posible llegar a la población de la Conquista, primera localidad de la hermosa comarca cordobesa de Los Pedroches. Este camino brinda la



oportunidad de ver el vistoso viaducto del ferrocarril de vía estrecha sobre el arroyo del Nacedero y la antigua estación de la Garganta. En perfecto estado de conservación.

## 8. BIBLIOGRAFÍA.

### 8.1 Bibliografía

Páginas de Internet:

- <http://alfonsocantero.blogspot.com/2010/12/tren-si-y-la-casita-tabien.html>
- [www.viasverdes.com/ViasVerdes/.../V.V.%20de%20El%20Horcajo](http://www.viasverdes.com/ViasVerdes/.../V.V.%20de%20El%20Horcajo)
- [www.viaverdeab.es/index.php?id=40](http://www.viaverdeab.es/index.php?id=40)
- [es.wikiloc.com/wikiloc/view.do?id=1304406](http://es.wikiloc.com/wikiloc/view.do?id=1304406)
- [www.acampamos.com/.../vias\\_verdes.../vias\\_verdes\\_de\\_castilla\\_la\\_mancha.htm](http://www.acampamos.com/.../vias_verdes.../vias_verdes_de_castilla_la_mancha.htm)

Publicaciones:

- Guía de las Vías Verdes Volumen II. Editorial Anaya Touring Club.

### 8.2 Ilustraciones.

- Foto 1. Pueblo del Horcajo. [www.viaverdeab.es](http://www.viaverdeab.es)
- Foto 2. Valle de Niefla. [www.worlddatlaspedia.com](http://www.worlddatlaspedia.com)
- Foto 3. Valle de Alcudia. [www.tiradecontacto.net](http://www.tiradecontacto.net)
- Foto 4. El Horcajo. [www.panageo.es](http://www.panageo.es)
- Foto 5. Túnel de El Horcajo. [www.pueblos-espana.org](http://www.pueblos-espana.org).
- Foto 6. Puente vía. [www.viaverdeab.es](http://www.viaverdeab.es)



- Foto 7. Mapa. [www.viasverdes.com](http://www.viasverdes.com)
- Foto 8. Mapa ruta. Guía de las Vías Verdes Volumen II. Editorial Anaya Touring Club.
- Foto 9. Mapa ruta. [www.google.com](http://www.google.com)
- Foto 10. Mapa google2. [www.google.com](http://www.google.com)
- Foto 11. Suelo vía. Guía de las Vías Verdes Volumen II. Editorial Anaya Touring Club.
- Foto 12. Perfil topográfico. Guía de las Vías Verdes Volumen II. Editorial Anaya Touring Club.
- Foto 13. Minas de El Horcajo. [www.casaturismorural.com](http://www.casaturismorural.com)
- Foto 14. Vistas aéreas Minas de El Horcajo. [www.orbitastarmedia.com](http://www.orbitastarmedia.com)

