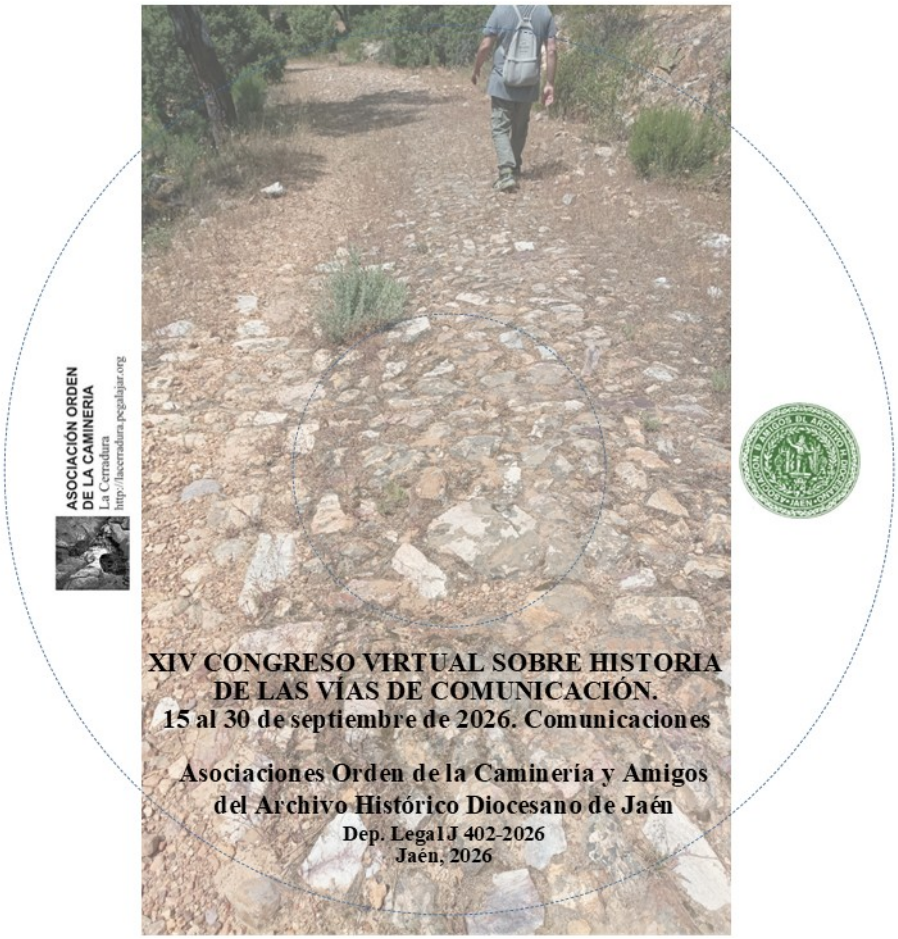


XIV CONGRESO VIRTUAL SOBRE HISTORIA DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN (del 15 al 30 de septiembre de 2026). Comunicaciones

(Versión imprimible de la edición en CD)

XIV Congreso virtual sobre Historia de las Vías de Comunicación.
(15 al 30 de septiembre de 2026). Comunicaciones.
Editores literarios: Enrique Escobedo Molinos, Juan Antonio López Cordero y Manuel Cabrera Espinosa.
Asociación Orden de la Caminería de La Cerradura y
Asociación de Amigos del Archivo Histórico Diocesano de Jaén
Jaén, 2026.
D. L. J 402-2026.

ÍNDICE

	Páginas
Introducción	5
ANDÚJAR MEGÍAS, Mariano. Camino de San Juan de la Cruz. Camino de llegada a Andalucía. Una invitación para descubrir la comarca de El Condado (Jaén) de manos del fraile andariego.	7-33
BENITO SANZ, Daniel Rodrigo. La Ruta de las Universidades: del caso de Diego de Torres Villarroel a una ruta preferente de dispersión de documentación.	35-41
BRAVO SEGOVIA, Rafael. La Colada de las Lagunas de Castillo de Locubín, una vía milenaria de la Sierra Sur de Jaén.	43-73
CANTARERO QUESADA, José María y CRUZ CABRERA, Rosa. Un camino para leer el territorio: La Vereda de las Aguas de Peñalosa.	75-112
CONTRERAS VÁZQUEZ, Jacinto. Reseña histórica de homenaje al extinguido cuerpo de Peones Camineros del Estado: un servicio silencioso realizado por el escalafón más bajo de funcionarios del Ministerio de Obras Públicas.	113-168
CRUZ CABRERA, Rosa y NADAL VILLARREAL, Reyes. Camino Real de Andalucía y vías secundarias a su paso por el término de Puebla del Principe.	169-254
FONTECHA FRANCOSO, Elena. Jaén y sus Puentes: La Alcantarilla (1730-1799).	255-286
HAMER FLORES, Adolfo. Poblar, cultivar y comunicar: vías de comunicación y colonización agraria en los proyectos reformistas del primer liberalismo español.	287-312
LÓPEZ CORDERO, Juan Antonio. Itinerario circular Camino de Bercho Alto – Peñuelas – Peña Blacha (Pegalajar).	313-330

LÓPEZ CORDERO, Juan Antonio y ESCOBEDO MOLINOS, Enrique. Antiguos corrales ganaderos de Almoroche y Los Canjorros (Pegalajar-Jaén) entre antiguos caminos y vías pecuarias. 331-356

LUQUE VALLE, Pablo. El Catastro de Ensenada, documento histórico en defensa del patrimonio público viario. Estudio de casos: Cabra-Córdoba. 357-377

PALOMINO NICÁS, José Luis. El Ferrocarril Linares-Puente Genil. De camino de hierro a camino natural (Vía Verde del Aceite) y las posibilidades turísticas en su entorno. 379-485

PREGO MARTÍNEZ, Francisco Javier. Humanización de la Rúa Concordia de Ourense: una obra pionera de movilidad urbana vertical. Principales retos y actuaciones. 487-512

PREGO MARTÍNEZ, Francisco Javier. La catástrofe del Urquiola, en el 50º aniversario de la primera marea negra que asoló A Coruña. 513-546

ROLL GRANDE, Manuel. Puente del Guadalquivir en Villanueva de la Reina. 547-568

INTRODUCCIÓN

Ya han sido catorce años de congresos virtuales sobre Historia de las Vías de Comunicación los que viene organizando anualmente las asociaciones Orden de la Caminería de La Cerradura y Amigos del Archivo Histórico Diocesano de Jaén. Una continuidad que ha permito elaborar un corpus documental muy interesante sobre la historia de la caminería. Un año más, el XIV congreso volvió a ser un lugar de encuentro de investigadores que, desde distintos puntos geográficos, se citan anualmente durante quince días para debatir en torno a esta interesante tendencia historiográfica. En la línea de años anteriores las comunicaciones fueron variadas y enriquecedoras, enfocadas en diferentes temáticas que aportan una visión panorámica de todo lo que han significado los caminos en la historia.

La revisión de la caminería histórica se abre paso a través de los nuevos trabajos presentados. fruto de mucho esfuerzo investigador, tanto archivístico como de campo. También aportan un potencial de futuro importante para diversas zonas de estudio, ideas y recursos que pueden ser aprovechados para ello. En nombre de las asociaciones organizadoras del XIV Congreso, muchas gracias a todos los autores por vuestro trabajo desinteresado, por vuestra participación y, los que sois ya veteranos, por vuestra fidelidad en una edición más.

CAMINO DE SAN JUAN DE LA CRUZ. CAMINO DE LLEGADA A ANDALUCÍA. UNA INVITACIÓN PARA DESCUBRIR LA COMARCA DE EL CONDADO (JAÉN) DE MANOS DEL FRAILE ANDARIEGO.

Mariano Andujar Megías

1. INTRODUCCIÓN

En los últimos treinta años, la figura de San Juan de la Cruz ha suscitado un renovado interés.

La conmemoración del cuarto centenario de su muerte en 1991, dejó un poso permanente en la admiración de este fraile carmelita descalzo: proclamado santo y doctor por la Iglesia católica, elegido patrón de los poetas de habla hispana y reconocido místico de la literatura. Fue, en cierto modo, revolucionario en su época, disidente de las normas establecidas por su comunidad de origen y apoyo fiel de otra figura mística y coetánea, santa Teresa de Jesús, en el despliegue de la reforma carmelitana.



Fig.1 San Juan de la Cruz durante el milagro de la bilocación. Sánchez Sola. Ermita de La Peñuela

Esta labor le llevó a desarrollar una faceta poco conocida y valorada hasta fechas recientes: la de andariego. Se estima que recorrió más de 25.000 Km[1] por la geografía peninsular en acto de servicio a su congregación, ya fuera fundando conventos, visitándolos y resolviendo problemas, dirigiendo comunidades o asistiendo a los capítulos convocados por la Orden, los cuales fueron muchos y frecuentes. Todo ello transcurrió durante un periodo de esplendor en todos los órdenes en nuestro país: el conocido como siglo de oro.

Está última faceta del fraile carmelita, ha dado lugar a diversas iniciativas para dar a conocer los pasos que Juan de Yepes recorrió desde su nacimiento en Fontiveros (Ávila) hasta su muerte en el convento de San Miguel (Úbeda).

[1] Caminos andaluces de San Juan de la Cruz. López Fé, CM. Ed. Miriam. Sevilla 2001.

Incluso más allá, ya que se le conocen al menos dos viajes después de fallecer, uno espiritual y otro material[2].

Es innegable el auge experimentado por el llamado «turismo religioso». Nuestro país es un ejemplo de cómo, en pocos años, se ha suscitado el interés por esta modalidad que combina sutilmente cultura, desarrollo espiritual, conocimiento del patrimonio, actividad física y conexión con la naturaleza.



Fig. 2 Camino de Santiago. Exponente del turismo religioso en España. (Fotografía del autor)

Esta visión ecléctica, desarrollada racionalmente, ha demostrado un beneficio evidente en zonas donde poco o nada sucede; territorios que tuvieron épocas de esplendor patrimonial, pero que han sido relegadas frente a otras por circunstancias diversas.

En este sentido se formula la propuesta que aquí se presenta: una larga ruta sanjuanista por caminos poco transitados, atravesando ocho municipios, dos pedanías y una ELA[3]. Esta recorre la cornisa norte de Jaén — provincia por donde el fraile «andorreó» buena parte de la cantidad de kilómetros que se le atribuyen — y coincide con su llegada a Andalucía, la tierra donde desarrollo buena parte de su labor carmelita y donde concibió buena parte de sus obras más destacadas y mundialmente reconocidas.

Desde hace años, Jaén cuenta con un acertado y consolidado eslogan: «Jaén Paraíso Interior». Nuestro personaje, el fraile andariego, es ideal para dar sentido a los diferentes recorridos que se propongan y para mostrar, desde la cercanía, ese paraíso, pues hizo mucho camino y por muy diversos lugares.

Existe una ingente documentación sobre la figura que nos ocupa, especialmente sobre su poesía y sobre su vida. Sin embargo, es poca o anecdótica la referente a sus viajes: aunque muchas de sus biografías o hagiografías dan pistas sobre los destinos y fechas, no es fácil descubrir las rutas exactas que siguió. Por ello, con afán de ser lo más precisos posible

[2] El viaje espiritual postmortem se refiere al conocido milagro de la bilocación, en el que, tras fallecer en Úbeda, es visto por los frailes de la ermita de La Peñuela oficiando una misa. Se encuentra representado en un cuadro de Sánchez Sola que preside el altar de esta ermita carolinense (Fig. 1). El viaje material postmortem se refiere a la sustracción de su cadáver de Úbeda en 1593, dos años después de su muerte, y el traslado a Segovia, parece que ordenado por su amiga Ana de Peñalosa y que, según algunos autores, tiene asiento en la obra cervantina D. Quijote de la Mancha, tomo 1, capítulo 19, la aventura del hombre muerto.

[3] ELA: Entidad local autónoma.

desde el punto de vista documental, es necesario recurrir a repertorios camineros de la época e intentar contextualizar los trazados desde una perspectiva que no está exenta de sesgo —tal y como han debido hacer muchos de los que se han aproximado a estos menesteres— y que, por tanto, permanece sometida a discusión y controversia.

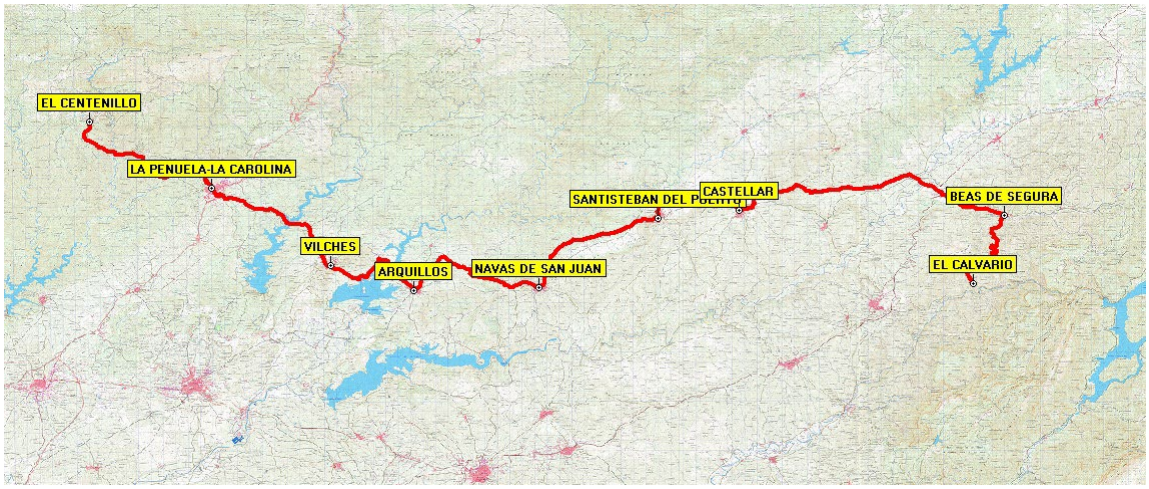


Fig.3 Itinerario y localidades del recorrido propuesto del camino de llegada a Andalucía.

Hemos intentado desarrollar y describir el primer camino que San Juan de la Cruz siguió a su llegada a Andalucía. Para ello, nos hemos basado en el estudio de los caminos descritos en la época en se realizó, el contraste con la red viaria actual y el trabajo de campo *in situ* para comprobar la viabilidad del recorrido desde una perspectiva senderista.

2. LA ENCRUCIJADA DE ALMODOVAR: UNA CARAMBOLA PROVIDENCIAL

A finales de 1577, debido a las tensiones internas entre los frailes carmelitas y los reformistas de la Orden —conocidos como descalzos y en cuyas filas se alineaba nuestro personaje—, este fue detenido por sus propios correligionarios y llevado a Toledo, donde permaneció recluido durante nueve meses, padeciendo un trato inhumano. A mediados de agosto de 1578, el fraile protagonizó una insólita y rocambolesca fuga, recibiendo el amparo temporal que le brindaron primero las descalzas toledanas y poco después el canónigo Pedro González de Mendoza, amigo de la reforma.

Coincidiendo en el tiempo, se convocó un capítulo de los disidentes en la localidad manchega de Almodóvar del Campo, a la que logró acudir aún bastante maltrecho.

Allí, una carambola marcó su devenir: el prior del convento de El Calvario fue comisionado para acudir a Roma con el fin de mediar en favor de los nuevos vientos de la Orden y, en consecuencia, su puesto quedó vacante. ¿Y quién mejor que alguien a quien perseguían para alejarlo a un lugar donde nadie lo conociera?

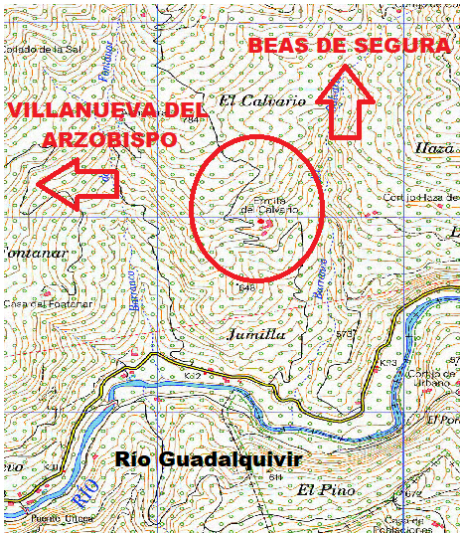


Fig.4 Localización del convento de El Calvario

De esta forma, a nuestro fraile, se le confió la dirección del convento de El Calvario —probablemente con la intención de ponerlo a salvo en un paraje alejado y recóndito— enclavado en un desierto fragoso conocido como Corenzuela, cerca del río Guadalquivir, situado entre Beas de Segura y Villanueva del Arzobispo.

Para mediados de octubre de 1578, el monasterio de Jesús María del Monte de La Peñuela —en la actual La Carolina— se encontraba a pleno rendimiento. Las dificultades y vicisitudes de los años fundacionales se habían superado, incluido el abandono temporal ordenado dos años antes por el visitador de la Orden, el padre Jerónimo Gracián, lo cual supuso la emigración de la comunidad lejos de allí, al convento de El Calvario, en la montaraz serranía del Guadalquivir.


Fig.5 Ermita de La Peñuela en la actualidad. Se aprecia bajo la espadaña el primitivo oratorio. (Fotografía del autor)

El retorno al año siguiente, deseado y aclamado por las poblaciones aledañas de Linares, Baeza y Vilches, supuso un alivio para viajeros y transeúntes de aquella importante vía de comunicación entre la Meseta y Andalucía, pues representó un freno para el elevado nivel de pillaje y bandolerismo existente.

3. CAMINO DE LLEGADA A ANDALUCÍA

Esta aventura tiene inicio y final en la provincia de Jaén. Aunque en Andalucía pasó buena parte de su vida dedicada a la obra que compartía con Santa Teresa, fue en Jaén donde pisó por primera vez suelo andaluz, donde tuvo su primer destino en esta región, donde vivió muchas de sus experiencias vitales, por donde más trasiegos realizó y donde encontró la paz terrenal — en La Peñuela [4]— según llegó a escribir, y la espiritual —en Úbeda—. La experiencia jiennense del fraile merece comenzar a definirse en esta tierra en lo referente a sus andanzas por Andalucía.

Es, pues, en La Peñuela —enclavada en la actual La Carolina— donde tenemos certeza documental para iniciar el camino que pretendemos describir, sin embargo, dejaríamos un gran espacio en blanco si no acompañáramos, aunque sea a modo de precuela, al fraile desde Almodóvar, donde recibe el encargo andaluz, hasta el convento de La Peñuela.

Dado que el camino que siguió desde Toledo a Almodóvar deja pocas dudas —al encontrarse Almodóvar, en esa época, enclavado en el camino real de Toledo (por entonces capital del Reino de Castilla) a Córdoba—, comenzaremos la descripción a modo de cronología previa a partir de su traslado desde esta población manchega al convento de La Peñuela.

Teniendo en cuenta que el recorrido que proponemos discurre por diversos caminos con diferente destino y denominación, realizaremos una estructuración didáctica del trayecto:

- De Almodóvar a La Peñuela: El dilema del trayecto.
- De La Peñuela a la Venta de los Arquillos: Por el camino Real de Granada.
- De la Venta de los Arquillos a Santisteban del Puerto: Por el camino de los Vasos Apolinares o Vía Augusta.
- De Santisteban del Puerto a Beas de Segura: Por la vereda de Camporredondo o camino del Condado.
- De Beas de Segura a El Calvario: En busca del Guadalquivir por camino serrano.

[4] Así lo manifestó en su carta a Ana de Peñalosa escrita en La Peñuela poco antes de enfermar: «*…en este desierto de La Peñuela, seis leguas más acá de Baeza, donde habrá nueve días que llegué. Y me hallo muy bien, gloria al Señor, y estoy bueno;…”* »

4. DE ALMODOVAR A LA PEÑUELA. EL DILEMA DEL TRAYECTO: ¿CAMINO REAL O CAÑADA DE LA PLATA?

Para continuar su itinerario hacia El Calvario, y dado que la tradición carmelitana sostiene que iba acompañado por el prior del convento de La Peñuela, resulta razonable deducir que su destino inmediato sería este enclave de Sierra Morena.

Al analizar su traslado desde Almodóvar, surge el debate sobre la verosimilitud del trayecto por el cual sus biógrafos lo sitúan en Andalucía. La tradición describe al caminante entrando en la región por Despeñaperros[5]; no obstante, tal afirmación constituye un anacronismo evidente, pues no considera que el paso de Despeñaperros se abrió al tránsito en 1783, dos siglos después de que el fraile recorriera estas tierras. Es probable que el hagiógrafo aludiera originalmente al Puerto del Muradal, hito fundamental por donde discurría entonces el Camino Real.



Fig..6 Puerto del Muradal (Despeñaperros), por donde San Juan de la Cruz debió pasar en varia ocasiones en sus viajes a Castilla y motivo de polémica respecto al primer viaje a Andalucía. (Fotografía del autor)

Según esta versión, el fraile debió dirigirse de Almodóvar del Campo a Calzada de Calatrava para incorporarse al camino real de Granada-Málaga y, tras alcanzar el Viso del Muradal —posteriormente denominado del Marqués—, pasar por la Venta de la Iruela y atravesar Sierra Morena por el Puerto del Muradal, desembocando finalmente en la Venta de los Palacios (actual Santa Elena) para dirigirse desde allí a la Peñuela.

Sin embargo, frente a dicha tesis tradicional, surgen dudas fundadas al reflexionar sobre la realidad del momento. Cabe cuestionar si aquel era el itinerario más prudente para un prófugo convaleciente, deteriorado físicamente y perseguido. Por aquel entonces, el fraile gozaba ya de una notoriedad manifiesta en Castilla; en consecuencia, en una arteria principal de la Corona como el Camino Real, la noticia de su peripecia cundiría con celeridad. Bajo la amenaza constante de un mandato de búsqueda por parte de sus

[5] Vida, palabra, ambiente de San Juan de la Cruz. Dios habla en la noche. VVAA. Ed. Espiritualidad. 1990. Págs.181 y 190.

correligionarios de la Orden, ¿se arriesgaría un hombre en su estado de vulnerabilidad a transitar por una vía tan vigilada y frecuentada?
La alternativa al Camino Real parte de Almodóvar hacia Mestanza y continúa hasta San Lorenzo de Calatrava. Ante el imponente muro de Sierra Morena, la ruta cruza por la Cañada de la Plata o camino de San Lorenzo a Baños de la Encina, desde la Venta del Robledo. Tras rozar cerro, cueva de los Caballeros, y Puerto de Navalagallina, el trayecto alcanza las inmediaciones del poblado minero de El Centenillo (inexistente en aquella época).



Fig.7 Resaltes rocosos conocidos como «Las Tres Hermanas» (El Centenillo). Entre las dos de la izquierda discurre la cañada de la plata o camino de San Lorenzo a Baños de la Encina, camino que pensamos utilizó San Juan de la Cruz para entrar en Andalucía. (Fotografía del autor)

A partir de este hito, la única opción viable en la actualidad es continuar por la carretera hacia La Carolina hasta las proximidades del río de la Campana. Una vez allí, siguiendo la vía pecuaria Cordel de La Carolina, se alcanza el Puente de los Cinco Ojos para ascender a la Peñuela por el ancestral camino de la Sierra o del Contadero. Este itinerario, camino de herradura, bastante menos transitado que el Camino Real, era con toda probabilidad bien conocido por su acompañante, el prior de La Peñuela[6].

[6] Esta tesis fue planteada hace años por Guillermo Sena Medina y Carlos Sánchez-Batalla, historiadores locales y grandes investigadores de la vida de San Juan de la Cruz. *Con sola su figura. Escritos Sanjuanistas. Sena Medina G. Graficas Ramírez. La Carolina 1990. Pág. 24; La Carolina en el entorno de sus colonias gemelas y antiguas poblaciones de Sierra Morena. VOL. 1. Carlos Sánchez-Batalla Martínez. Ed. Caja Rural de Jaén. Pág.251-252.*



Fig.8 Puente de los cinco ojos (La Carolina), de origen incierto. Posible paso de San Juan de la Cruz camino a La Peñuela. (Fotografía del autor)

5. EN LA PEÑUELA: POR FIN EN ANDALUCÍA

A mediados de octubre de 1578 llegan a La Peñuela cuatro hombres: el prior del convento, el padre Francisco de la Concepción; dos criados de don Pedro González de Mendoza y un cuarto, poca cosa, demacrado, desnutrido, enjuto y fatigado: es fray Juan de la Cruz.

Por fin en La Peñuela, por fin en Andalucía. Ya podía el fraile respirar tranquilo: aquí nadie lo conocía ni sabía de su pasado. Apenas se detuvo en el lugar; parece que tenía prisa por incorporarse a su nuevo destino. Un día, tal vez dos, y reemprendió la marcha. Algo más de cien kilómetros lo separaban de El Calvario: un camino que cruza la cornisa norte de la provincia de Jaén, desde Sierra Morena hasta la sierra de Segura. Dos enclaves, aislados del mundo, que unió con sus pasos en unas pocas jornadas.

Tras descansar el La Peñuela, parece que reemprendió la marcha escoltado por los dos criados que Don Pedro de Mendoza había puesto a su servicio para que lo acompañaran hasta su destino final. Probablemente algún jumento formaba parte de la expedición. El padre Francisco de la Concepción parece que se quedó el su lugar de residencia.

El tramo que ahora nos incumbe es relativo al Camino Real de Toledo a Málaga. Procedente del puerto del Muradal, tras pasar por la venta de los Palacios, el Camino Real llega a la conocida por entonces como Venta de Baeza, que se corresponde actualmente con la población de Navas de Tolosa,

apenas a un par de kilómetros del convento de La Peñuela. Allí el camino se desdobla: el ramal derecho continúa hacia Córdoba y, el izquierdo se dirige hacia Granada, vía Úbeda-Baeza, y Málaga vía venta del Catalán y Linares[7]. El camino de Granada —el que nosotros seguiremos— se encamina a la localidad de Vilches. Este tramo es el que, en la actualidad, se presenta más problemático para el andariego. Hasta rebasado el río Guarrizas, hoy reconvertido en un gran embalse, tendremos que transitar por una carretera que soporta bastante tráfico. Hemos estudiado alternativas posibles pero dado el obstáculo que representa el embalse, es absolutamente necesario cruzar por el único lugar habilitado: el puente de la carretera La Carolina-Vilches.



Fig.9 Puente sobre el río Guarrizas. Único paso posible para vadear el embalse de la Fernandina. (Fotografía del autor)

Llegados a Vilches, otras dos opciones se nos presentan. Pasada la población, el camino que traemos se divide en dos ramales. El de la derecha se encamina hacia el puente medieval para salvar el cauce del río Guadalen, continuar bajo la atenta mirada del *oppidum* de Giribaile, cruzar por puente vieja el Guadalimar y alcanzar Baeza y Úbeda por la villa de El Mármol. El de la izquierda, el que nos interesa, se dirige derecho a la venta de los Arquillos, un autentico nudo de comunicaciones de la época. Actualmente, este camino es impracticable por la existencia de la masa de agua que conforma el embalse del Guadalén. Por ello, buscaremos salir de nuevo a la A-401 por caminos agrícolas y cruzar el embalse por el puente de los dieciocho ojos. En lugar de llegar a lo que fue la venta y la zona conocida como Arquillos el Viejo, arribaremos directamente a la actual localidad de Arquillos, apenas a un

[7] Repertorio de caminos de Villuga y Meneses.

kilómetro de la anterior. Por tanto, las etapas que contemplamos en este tramo enlaza las localidades de La Carolina con Vilches y Vilches con Arquillos.



Fig.10 Puente sobre el río Guadalen. Paso posible para vadear su embalse camino de Arquillos. (Fotografía del autor)

6. EL ANDORREO POR EL CONDADO: UN CAMINO CON HISTORIA

Siguiendo su huella, el andariego nos llevará ahora por uno de los territorios menos transitados de la provincia de Jaén: la comarca de El Condado. Para ello, seguiremos en parte una de las vías de comunicación más antigua e importante de la península: el camino de los Vasos de Vicarello o Apolinares (Vía Augusta).

Existe tanta documentación sobre esta arteria y su relevancia, como polémica sobre su denominación[8]. Primero en la época ibero-romana y, más tarde, con el esplendor del Condado y Señorío de Santisteban, se consolida como el principal nexo entre Andalucía y el Levante. Sin embargo, a partir del siglo XX, con la apertura de nuevas infraestructuras viarias, el camino cayó en desuso, quedando como vía de comunicación comarcal, aunque continua siendo un importante paso ganadero para la trashumancia.

Buena parte del trayecto romano se ha perdido o ha quedado cubierto bajo el asfalto de la carretera que une los diferentes pueblos de El Condado; no obstante, aún existen numerosos tramos que pueden recorrerse a pie. La

[8] La ruta de los vasos de Vicarello. El trabajo de Martínez de Carnero para la Real Academia de la Historia sobre el tramo Castulo-Libisosa. 1859; Jesús Sánchez Sánchez; El nuevo Miliario, nº 6 junio de 2008; pág. 41

documentación histórica constata que por este itinerario transitaron reyes, artistas, nobles, descubridores, santos, literatos, e incluso el ejército napoleónico. Algunas de sus ventas se hallan descritas e ilustradas en antiguos cuadernos de viajes de gran valor documental[9].

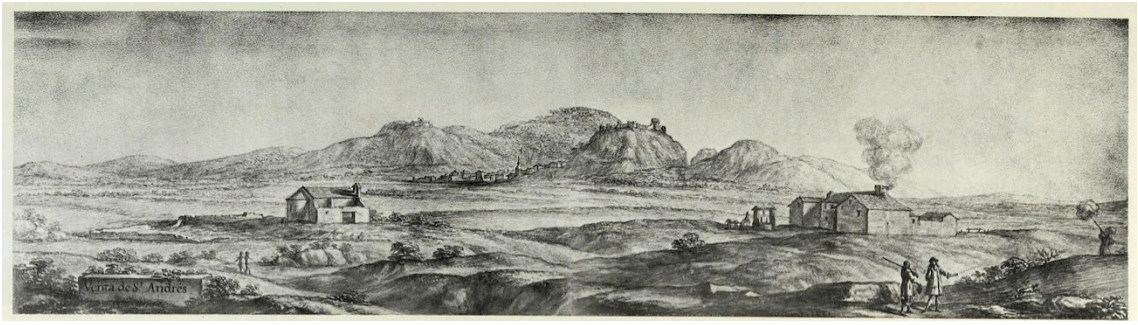


Fig.11 Venta y ermita de San Andrés y Santisteban del Puerto al fondo. Acuarela de Pier Maria Baldi realizada en su viaje acompañando a Cosme de Médici. Biblioteca Medicea Laurenciana de Florencia.

Con bastante probabilidad, este camino pudo ser el que recorrió San Juan de la Cruz buscando su destino en la Sierra de Segura ya que, en el siglo XVI, este representaba el principal eje hacia el este.

Estrictamente, este camino de El Condado o de los Vasos de Vicarello, comprende desde la localidad de Arquillos, donde realiza la intersección, hasta Santisteban del Puerto; específicamente, hasta la conocida Venta de San Andrés, donde el trazado se desdobla. Hacia la izquierda el camino busca Aldeahermosa, Montizón y Venta de los Santos, para cruzar Sierra Morena por lo que pudo ser el *Saltus Castulonensis,* continuando por La Mancha cruzando la provincia de Albacete en busca del Levante. Hacia la derecha, por donde continuaremos nosotros en busca del Portichuelo a través del denominado actualmente vereda de Camporredondo o camino del Condado.

Desde Arquillos hasta Beas de Segura, el camino discurre a corta distancia de las poblaciones, aunque al margen de sus cascos urbanos. El recorrido por El Condado ha sido estructurado con inicio y fin de etapa en cada localidad, comunicándolas mediante caminos vecinales de acceso, de esta forma, las etapas quedarían: de Arquillos a Navas de San Juan, de Navas de San Juan a Santisteban del Puerto, y de Santisteban del Puerto a Castellar.

[9] Se conoce que, en la Venta de los Arquillos recalaron personajes como Santa Teresa de Jesús en su viaje de Beas de Segura a Sevilla y Cristóbal Colón en el viaje que hizo de Barcelona a Granada para despachar con los Reyes Católicos. La Venta de San Andrés, a los pies de Santisteban del Puerto, probablemente también recibió a estos personajes ilustres, además tenemos testimonio gráfico de ella, gracias a una acuarela de Pier Maria Baldi realizada en su viaje acompañando a Cosme de Médici.

7. LA VEREDA DE CAMPORREDONDO O CAMINO DEL CONDADO

Pronto mudaremos los horizontes, y el trueque lo realizamos en un paraje con un intenso regusto carmelita: el conocido como Portichuelo. En este lugar decimos adiós al infinito Condado y saludamos el horizonte de la sierra segureña. El lugar posee una profunda evocación teresiana; allí, en la fuente y la floresta que existieron en el Portichuelo, documentan varios autores el descanso (y posible éxtasis) que tuvo santa Teresa en su viaje de Beas de Segura a Sevilla, un curioso episodio de «misticismo rústico»[10].

Por aquí debió transitar también San Juan de la Cruz camino a Beas de Segura, este tramo que nos aguarda fue usado ancestralmente por los pastores serranos, aquellos que desde el altiplano segureño se veían obligados a abandonar los crudos inviernos para descender a las *Andalucías* —como llamaban por entonces a esta tierra—, cuando aquellos parajes eran el reino de Murcia y estos, el reino de Jaén.



Fig.12 Captación de agua junto al Portichuelo, actualmente cerrado y que pudo ser la fuente que originaba la floresta donde se detuvo Santa Teresa de Jesús. (Fotografía del autor).

Actualmente, aunque con menor intensidad, se continúa desarrollando esta antiquísima actividad, lo que constituye un gran espectáculo anual y un verdadero mérito para los pastores trashumantes que la siguen practicando.

También hay autores que vinculan este camino con la variante cartaginesa de la *Vía Augusta*, desdoblada en Santisteban del Puerto, pasada la Venta de San Andrés. Desde el Portichuelo, cuyo acertado topónimo no deja lugar a dudas, podemos divisar en la lejanía las cumbres del Natao, las cuales señalan que nuestro próximo destino —Beas de Segura— se encuentra cercano. Antes, sin embargo, es preciso cruzar el valle del Guadalimar y vadear este *río Colorao,*

[10] Existe discrepancia sobre el lugar donde se localiza la floresta donde descansó Santa Teresa. Corchado Soriano la sitúa en el puente Mocho del Guadalimar, sin embargo parece más lógico localizarla en el Portichuelo si seguimos los datos de María de San José, monja que acompañaba a Santa Teresa, y que menciona que la parada fue a la siesta, distancia más lógica si salen de Beas en la mañana, como bien apunta Roll Grande en su trabajo *El viaje de Santa Teresa por la provincia de Jaén: una propuesta de ruta de senderismo histórico. III Congreso virtual sobre historia de la caminería.*

como es conocido por estos contornos, a través del puente Mocho, emblemático paso ganadero y trashumante.



Fig.13 Puente mocho del Guadalimar. Tradicional paso ganadero. (Fotografía del autor)

Llegaremos a Beas de Segura por la vega del río del mismo nombre, dirigiéndonos directamente al Monasterio de San José del Salvador, convento de descalzas fundado por Santa Teresa años antes y donde la llegada del fraile sorprendió por su estado físico y anímico.



Fig.14 Monasterio de San José del Salvador. Beas de Segura (Fotografía del autor)

Allí permanecerá recuperándose unos días antes de emprender su camino definitivo hacia el silencio y la soledad montaraz.

Beas de Segura, al igual que La Peñuela, es otro importante nodo de comunicaciones sanjuanista.

El monasterio de San José de Salvador jugó un papel fundamental en los trasiegos que San Juan de la Cruz realizó por la provincia de Jaén, los cuales serán objeto de posteriores trabajos.

La etapa abarcaría de Castellar a Beas de Segura, pasando por las localidades de El Campillo y Camporredondo, pedanías de Chiclana de Segura.

8. HACIA EL GUADALQUIVIR: BUSCANDO EL CALVARIO

Por fin, tras la estancia en Beas de Segura reponiéndose, nuestro andariego acomete la última etapa de este largo viaje que comenzó en Toledo, aunque

nosotros, por razones estratégicas, lo hayamos descrito desde su entrada en Andalucía.

El camino que seguimos desde Beas de Segura, para situarlo en la alquería de El Calvario, se encuentra ya definido y marcado como camino sanjuanista. El camino es uno de los que penetra en la Sierra desde la localidad de Beas de Segura; cerca de su inicio existe un hito —la Cruz de los Trabajos— que se vincula al lugar donde San Juan de la Cruz se detenía antes de llegar a la población cuando venía a visitar a las monjas desde El Calvario.



Fig.15 Baliza que señaliza este tramo del camino sanjuanista. (Fotografía del autor)

Hasta poco antes de llegar a la cuerda que delimita actualmente los términos de Beas de Segura y Villanueva del Arzobispo, cerca del cerro Corencia, se encuentra asfaltado; es en el ultimo tramo, más montaraz, donde conserva el piso de tierra. Llegados a la cuerda divisoria, seguiremos por un camino de servicio de las cortijadas que vuelcan al cauce del Guadalquivir: cortijo de las Buitreras, los Nevazos, la Herrera y, desde aquí, por una loma encajada entre los arroyos de el Fontanar y el Calvario, alcanzaremos, en medio del olivar serrano, la cortijada donde, en su día, se situó el Monasterio de Nuestra Señora del Monte Calvario.



Fig.16 Cortijada de El Calvario. Detalle de la fuente-pilar. (Fotografía cortesía de José Olivas)

La llegada al destino, conserva actualmente la belleza que tuvo que divisar en su día el frailecico. Aunque el cambio forestal de encinas, quejigos y todo tipo de matorral mediterráneo por el olivar que no cesa no se había producido aún, la imagen que nos regala el horizonte es impresionante: el amplio valle de Chincoya en su parte inferior, con el peñón centrándolo; por encima, las murallas y los altos del Chillar superados por la mole de las Correderas; hacia levante, la piedra de la B y, por encima de todo, la panza del Caballo del Torraso.



Fig.17 Panorámica desde El Calvario (Fotografía del autor)

Sin embargo, el andariego que recale hoy en día por El Calvario puede sufrir una profunda decepción. Aunque la panorámica lo embobe, el lugar no conserva vestigio alguno de lo que fue; tal vez la fuente y alguna pared hayan resistido los cambios, pero el resto, convertido actualmente en una explotación agrícola con una vivienda y varias naves, dista mucho de la imagen que debió tener el fraile a su llegada.

Aquí disfrutó el frailecico de su «soledad sonora», soledad con la sonoridad de los arroyuelos y las aves. Aquí, en El Calvario, cuentan sus hagiógrafos que escribe parte del comentario al *Cántico espiritual*, inspirado, sin duda, por el entorno. Aquí retorna su vitalismo: escribe, siembra, dibuja, talla, labra, medita, orienta y aconseja a sus treinta compañeros de convento. Y por si fuera poco, asiste semanalmente a las monjas de Beas de Segura, pues cada sábado toma el camino de ascenso y se vuelca hacia San José del Salvador, regresando el

lunes a su destino. Teniendo en cuenta que en este lugar estuvo viviendo aproximadamente ocho meses, podemos deducir fácilmente que tal vez recorrió este trayecto unas 32 veces, siendo probablemente el camino que con mayor frecuencia transitó.

9. EL RECORRIDO

El itinerario principal es un trayecto lineal desde El Centenillo hasta la cortijada de El Calvario, en la sierra de Las Villas. Consta en total de ocho etapas, con una distancia de 128 km y un desnivel positivo acumulado de 2500 m. El tiempo de marcha calculado es aproximado —sobre una media de 3,5 km/h—, al que habrá que sumar las paradas y descansos que se realicen. El diseño de los trayectos es unidireccional. Si se opta por realizarlo en sentido inverso, resulta imprescindible revertir el *track* y procesarlo con un analizador de perfil. Este detalle permite contrastar las variaciones en los desniveles acumulados, factores críticos que pueden alterar drásticamente la planificación de la marcha. Los desniveles acumulados positivos, si realizamos el camino en el sentido que se propone, son de dificultad media, siendo el más exigente el de la última etapa (+ 612 m), que transcurre íntegramente por geografía serrana.

Los *tracks* han sido tomados y recorridos personalmente por el autor. El inicio y final de cada etapa coincide con poblaciones por las que discurre el trazado, excepto la última, la llegada a El Calvario por encontrarse en un paraje aislado[11]. Aquel andariego que lo desee tiene la posibilidad de acortar el itinerario uniendo dos o más etapas, lo que dará como resultado un recorrido más exigente.

Discurre por las poblaciones de El Centenillo, El Guindo, La Carolina, Vilches, Arquillos, Navas de San Juan, Santisteban del Puerto, Castellar, El Campillo, Camporredondo, El Cornicabral y Beas de Segura.

Al margen de las poblaciones por las que transita, que más adelante se verán con detalle, pasa por numerosos puntos de interés: la fuente Pilé, el puente de la Pasada del Castaño, la cuesta del Ancla, el puente de los Cinco Ojos, la fuente de San Juan de la Cruz, el embalse y puente del río Guarrizas, el área

[11] La actual cortijada de El Calvario se encuentra a unos 15 km. Equidistante de Beas de Segura y Villanueva del Arzobispo, las poblaciones más cercanas. La carretera de Villanueva del Arzobispo al embalse de El Tranco se encuentra apenas a 1 Km. d distancia y la conocida Venta del Pino a 3 Km. aproximadamente.

recreativa La Zarzuela, el embalse del río Guadalén, el puente de los dieciocho Ojos, los cortijos Salido Bajo y Alto, el pocillo de los Viñaores, la venta de San Andrés, la fuente del Portichuelo, el Puente Mocho sobre el Guadalimar, la Cruz de los Trabajos, la cortijada de los Nevazos (ruinas) y la cortijada de La Herrera.



Fig.18 Cortijada de los Nevazos, próxima a El Calvario (Fotografía del autor)

Adicionalmente al recorrido lineal, se proponen tres variantes (V) con el fin de no dejar al margen lugares significativos del recorrido o por constituir, por sí mismas, itinerarios alternativos con posibilidades de que por ellos transitara San Juan de la Cruz, permitiendo alcanzar el punto de destino por un trazado alternativo sin desvirtuar el itinerario principal. Se plantean tres:

- **Primera variante (R1E4V1):** Coincidente con la etapa de Arquillos a Navas de San Juan (R1E4), propone la alternativa por el puente Ariza y la ermita de la Estrella, lo que implica recorrer 6 km más y unos 100 m adicionales de desnivel positivo respecto al trazado principal.
- **Segunda variante (R1E7V2):** Afecta a la etapa de Castellar a Beas de Segura (R1E7) y plantea un rodeo para visitar la ermita de Nuestra Señora de la Consolación y las ruinas de la granja-convento de Santa Ana, finalizando en Sorihuela del Guadalimar.
- **Tercera variante (R1E7V3):** Comprende el recorrido desde Sorihuela del Guadalimar hasta alcanzar Beas de Segura, pasando por las pedanías de El Campillo y Camporredondo.

También se incluyen —a modo de ejemplo, ya que pueden proponerse tantas como se deseen— tres derivaciones (D) para que, al tratarse de etapas no demasiado dilatadas y realizables en media jornada, puedan compaginarse con visitas a lugares de interés en las localidades por las que discurre la ruta.
En la tabla anexa se resumen las principales características de las etapas propuestas.

Tabla 1. Resumen de las etapas propuestas y características técnicas más relevantes

ETAPAS	ITINERARIO	Distancia	Desnivel positivo	Desnivel negativo	Tiempo
R1E1	El Centenillo - La Carolina	17'00 k	448 m	676 m	5 h
R1E2	La Carolina - Vilches	15'6 k	221 m	262 m	4'5 h
R1E3	Vilches - Arquillos	12'00 k	78 m	251 m	3'5 h
R1E4	Arquillos - Navas de San Juan	16'00 k	364 m	86 m	4'5 h
R1E5	Navas de San Juan - Santisteban del Puerto	14'4 k	315 m	270 m	4 h
R1E6	Santisteban del Puerto-Castellar	10'6 k	157 m	107 m	3 h
R1E7	Castellar - Béas de Segura	27'1 k	259 m	431 m	7'5 h
R1E8	Béas de Segura - El Calvario	15'00 k	612 m	545 m	5 h
	TOTALES…	127'70 k	2454 m	2628 m	37 h
VARIANTES	ITINERARIO	Distancia	Desnivel positivo	Desnivel negativo	Tiempo
R1E4V1	Arquillos-Navas de San Juan (por la Estrella)	22'8 k	461 m	184 m	6 h
R1E7V2	Castellar-Sorihuela (por Santa Ana)	14'25 k	308 m	431 m	4'5 h
R1E7V3	Sorihuela-Beas de Segura	20'37 k	225 m	281 m	6 h
	TOTALES…	56'42 k	994 m	896 m	16'5 h
DERIVACIONES	ITINERARIO	Distancia	Desnivel positivo	Desnivel negativo	Tiempo
R1E3D1	Vilches (subida al cerro del Castillo)	4'7 k	56 m	64 m	1'5 h
R1E6D2	Santisteban. Ruta periurbana.	7'5 k	308 m	305 m	3 h
R1D7D3	Castellar. Cueva de la Lobera	2'3 k	44 m	50 m	2 h
	TOTALES…	14'5 k	408 m	419 m	6'5 h

10. LAS POBLACIONES

El camino que proponemos, como comentamos con anterioridad, engloba a siete municipios, una ELA y dos pedanías. Adicionalmente, con una de las variantes desarrolladas, se amplía la cobertura a ocho municipios. Todas las poblaciones son merecedoras, por uno u otro motivo, de ser conocidas detenidamente; por ello, se han propuesto etapas asequibles de media jornada para cualquier caminante, lo que permitirá dedicar tiempo a visitarlas.

Todas las localidades cuentan con un sitio web donde se exponen los lugares más relevantes para el visitante. Aun así, estos municipios tienen tarea por delante si quieren convertir esta propuesta en un eje vertebrador para las comarcas de Sierra Morena y El Condado: como mínimo, señalizar el camino adecuadamente para que no existan dudas en los puntos inciertos. Además,

cada municipio debería ofertar un lugar donde el andariego pueda pernoctar si así lo desea —bien de carácter público o privado—, pues sin este elemento es difícil que la iniciativa prospere.

A modo de ejemplo, describimos los puntos fuertes que cada localidad puede ofertar al visitante.

- **El CENTENILLO**

Tras atravesar Sierra Morena desde Mestanza, se arriba a este enclave andaluz y minero, testimonio excepcional del urbanismo y la organización social derivados del expansionismo inglés de finales del siglo XIX. La localidad conserva vestigios industriales que permiten comprender una vida estructurada bajo la égida de una empresa, operando casi al margen de la sociedad circundante. Su relevancia arqueológica es igualmente notable, habiendo abastecido a la ciudad de Cástulo según atestiguan los ingenios hallados en sus galerías. El camino de San Lorenzo o Cordel de la Plata transita a escasos cientos de metros de la población.



Fig.19 Poblado minero de El Centenillo. ELA dependiente de Baños de la Encina (Fotografía del autor)

- **LA CAROLINA**

Capital de las Nuevas poblaciones de Sierra Morena y Joya Urbanística de la Ilustración bajo el reinado de Carlos III. La ciudad se erige sobre el antiguo Convento de Jesús María del Monte de la Peñuela, donde San Juan de la Cruz había dejado escrito que se sentía tan bien, donde enfermó y desde donde partió con la intención de sanar a Úbeda. Pablo de Olavide, Intendente de las

Nuevas poblaciones, permutó este espacio por el convento desamortizado a las franciscanos de Cazorla con ánimo de construir en el mismo la Iglesia de la población y el palacio del Intendente, símbolos de la reforma ilustrada.



Fig.20 La carolina. Iglesia de la Inmaculada Concepción y palacio del Intendente, edificios donde se localizó el convento de La Peñuela. En primer plano estatua de San Juan de la Cruz evocando el milagro del incendio, cuando un conejo se cobijó bajo su túnica. (Fotografía del autor)

● **VILCHES**

Desde La Peñuela se alcanza Vilches, antigua población encaramada en cerros estratégicos desde donde se dominan los valles del Guarrizas, el Guadalén y el Guadalimar. Es reconocida como la población española con mayor longitud de costa interior gracias a los tres embalses que alberga en su término. En esta villa se custodian enseres de la batalla de las Navas de Tolosa y resulta imprescindible la visita a su fortaleza, donde se ubica la ermita de Nuestra Señora del Castillo y uno de los miradores más asombrosos del itinerario.



Fig.21 Vilches coronado por su castillo-ermita de Nuestra Señora del Castillo. (Fotografía del autor)

• ARQUILLOS

Si bien la población actual nació con los proyectos ilustrados de Olavide, su espíritu reside en la antigua Venta de los Arquillos. Este nodo de comunicaciones, donde confluían los caminos de Valencia y Granada, fue testigo del paso de viajeros ilustres como Cristóbal Colón en su viaje de Barcelona a Granada, Santa Teresa de Jesús en su trayecto hacia Sevilla desde Beas de Segura, y otros tantos que atestiguan la importancia de esta vía de comunicación.

Así mismo, en sus proximidades fue detenido el general Riego tras su enfrentamiento en Jódar con los Cien Mil Hijos de San Luís, suceso que derivó en su posterior encarcelamiento en La Carolina antes de ser trasladado a Madrid para su ejecución.

En Arquillos nos incorporamos por tanto a la vía romana descrita en los Vasos de Vicarelo o Apolinares y que comunicaba Cádiz con la capital del imperio, Roma.



Fig.22 Arquillos. Plaza de la torre del reloj. (Fotografía del autor)

● NAVAS DE SAN JUAN

Seguiremos nuestro camino hacia Navas de San Juan, enclave de profunda vocación agrícola y ganadera, mantiene vivos sus pilares y abrevaderos históricos en los accesos al casco urbano. En sus cercanías se halla la ermita de la Virgen de la Estrella, epicentro de una de las romerías más populosas de la región.



Fig.23 Navas de San Juan. Iglesia de San Juan Bautista que alberga una pintura del pintor linarense Paco Baños. (Fotografía del autor)

● SANTISTEBAN DEL PUERTO

Con un origen que se hunde en el tiempo como *oppidum* íbero (la Ilugo romana), esta plaza ha sido estratégica históricamente para el control del tránsito hacia el Levante.

Santisteban fue sede de uno de los títulos nobiliarios más antiguos de España y cuna del escultor Jacinto Higueras. Destaca la figura de Manuel de Benavides y Aragón, primer duque de Santisteban, personaje muy influyente en la corte de Felipe V cuya influencia marcó el esplendor de la villa.

La ermita de la Virgen del Collado merece una detenida visita; se trata de uno de esos tesoros ocultos que entrelazan elementos románicos, góticos y mudéjares con una decoración interior predominantemente barroca.

En pleno camino encontraremos la famosa venta de San Andrés, donde parece que pernoctó Santa Teresa —y quién sabe si no lo hizo también nuestro andariego— en su largo viaje desde Beas de Segura hasta Sevilla.



Fig.24 Santisteban del Puerto. Santuario de Nuestra Señora del Collado. (Fotografía del autor)

● CASTELLAR

Constituye una joya escondida del itinerario. En su plaza de la Constitución se yerguen el castillo de Pallarés (sede del Museo de Arte Ibérico) y la impresionante colegiata de Santiago. Desde su privilegiada ubicación, Castellar ofrece panorámicas de Sierra Morena y las sierras de Cazorla, Segura y las Villas.

Presidiendo el casco urbano encontraremos la torre del homenaje, único vestigio del castillo de Pallarés de los Benavides. Actualmente, la torre alberga dos espacios: el Centro de Interpretación de la Cueva de la Lobera y el Ayuntamiento. Próxima a la localidad se encuentra uno de esos monumentos naturales de obligada visita: la Cueva de la Lobera, santuario ibero de obligada visita por su magnetismo y sus vistas al poniente.



Fig.25 Castellar. Santuario Íbero de la Cueva de la Lobera. (Fotografía del autor)

● BEAS DE SEGURA

Larga etapa que discurre por el Portichuelo, en cuyas cercanías cuentan que se detuvo santa Teresa a descansar y disfrutar de la floresta. Allí cambiamos de vertiente, entramos en tierras de Segura y comenzamos a avistar a lo lejos los altos de Natao, por encima de Beas de Segura, nuestro próximo destino. Tras cruzar el ancestral puente Mocho sobre el río Guadalimar —paso vital para la trashumancia—, el caminante llega a Beas, dirigiéndonos directamente al monasterio de San José del Salvador, primera fundación de Santa Teresa en Andalucía. Allí recala el fraile andariego, asombrando a la comunidad por su inquebrantable fortaleza de espíritu frente a su fragilidad física.

● CONVENTO DE EL CALVARIO

El destino final es esta antigua alquería convertida en refugio carmelitano. En la paz de este entorno, el fraile dio forma definitiva a la obra literaria que comenzó a gestar en su prisión toledana. A pesar de lo fragoso y montaraz del terreno, el santo recorría semanalmente el camino a Beas de Segura para ofrecer asistencia espiritual a las monjas, y después, emprendía la vuelta a casa completando así una ruta de sacrificio y belleza.

11. NOMENCLATURA DEL CAMINO

Coincidimos en definir los Caminos de San Juan de la Cruz, como «Caminos Sanjuanistas». Así aparecerán nombrados los recorridos en el servidor donde se encuentran alojados.

Respecto a las personas que realicen este camino, como se apuntó con anterioridad y siguiendo la tradición carmelita, utilizaremos el vocablo *Andariego/a*, ya que se ajusta más a nuestras pretensiones camineras (que anda de una parte a otra sin parar en ninguna).

A la hora de definir los trazados e itinerarios, más comúnmente conocidos por rutas, nos inclinamos por una palabra que es un tesoro de nuestra lengua, y viene al pelo de lo que tenemos entre manos: *Andorreo o Andurreo*, y por tanto, la acción y su desarrollo será *Andorrear o Andurrear*.

Se ofrece, de cada etapa, enlaces directos al servidor donde se encuentran alojados[12]. Es innecesario explicar que solo representan una ayuda a la planificación de cada etapa y que antes de realizarla se deben contrastar por si las condiciones han cambiado (caminos cortados, zonas inundables, riesgos estacionales, presencia de ganado, etc.).

12. ESTACIONALIDAD

Es un factor importante y a tener muy en cuenta en este camino. El verano es la época del año en la que más tiempo libre tenemos para realizar este tipo de actividades; sin embargo, por estas latitudes, moverse a determinadas horas del día puede ser penoso e incluso peligroso para la salud. Por ello, es desaconsejable realizar el recorrido en el estío, a menos que iniciemos la jornada muy temprano y elijamos la opción de etapas cortas, estando pronto a buen recaudo. La canícula es un factor muy traicionero, especialmente si el andariego no es oriundo. La mejor época para emprender esta aventura va desde el otoño tardío hasta la entrada de la primavera, incluyendo el invierno, en el que, aunque el clima es continental, el desplazamiento en los días soleados se hace bastante soportable. El inicio del otoño y la primavera que anuncia la llegada del verano pueden ser muy cambiantes, aunque cada vez,

[12] Los traks de las etapas se encuentran alojados en la cuenta de Wikiloc https://es.wikiloc.com/wikiloc/user.do?id=112570, en una lista denominada «Camino Sanjuanista». Igualmente las etapas, descripciones y demás datos se pueden consultar en el blog del autor https://elcaminodesanjuandelacruz.blogspot.com

con más frecuencia, asistimos a mañanas frescas con mucho calor en las horas centrales del día. También se deben tener en cuenta las tormentas, que no son infrecuentes en la comarca de El Condado, donde escasean los lugares donde guarecerse y los caminos se encuentran atravesados por abundantes arroyos y torrentes; estos se encuentran habitualmente secos, pero sufren crecidas importantes y rápidas en caso de precipitación abundante.

Sirva, pues, este primer recorrido como ejemplo de lo que puede llegar a ser una red senderista por la provincia de Jaén. En el blog http://elcaminodesanjuandelacruz.blogspot.com se encuentran definidos los andorreos planteados en esta comunicación, su descripción y enlaces a los vídeos y podcast complementarios.

El Santo andariego nos llevará en su trasiego por caminos y sendas ancestrales, olvidadas o reconvertidas en caminos agrícolas o ganaderos. Cruzaremos puentes sobrios que han estado ahí durante siglos, actualmente con poco uso y algunos rehabilitados con el fin de preservar el patrimonio que nuestros antepasados erigieron para su beneficio. Rozaremos cortijos señoriales donde ya no vive nadie, pero cuya sola contemplación nos dará una idea de la vida que tuvo aquello; incluso veremos aldeas pérdidas de donde sus moradores fueron expulsados en aras de un supuesto bien común.



Fig.26 El autor en el manantial conocido como Fuente de San Juan de la Cruz, localizada en el camino de acceso a La Carolina desde el puente de los cinco ojos, según la tradición, muy frecuentada por el fraile durante su estancia en La Peñuela. (Fotografía cortesía de Martín Rey).

12. ÍNDICE

Página

1. Introducción……... 1
2. La encrucijada de Almodóvar: una carambola providencial…… 3
3. Camino de llegada a Andalucía……. 5
4. De Almodóvar a La Peñuela: el dilema del trayecto ¿camino Real o cañada de la Plata?..... 6
5. La Peñuela: por fin en Andalucía……... 8
6. El andorreo por el Condado: un camino con historia……. 10
7. La vereda de Camporredondo o camino del Condado….. 12
8. Hacia el Guadalquivir: buscando El Calvario……... 13
9. El recorrido…… 16
10. Las poblaciones…… 18
11. Nomenclatura del camino…… 25
12. Estacionalidad……... 25
13. Índice…….. 27

La *Ruta de las Universidades*: del caso de Diego de Torres Villarroel a una *ruta preferente de dispersión de documentación*

Daniel Rodrigo Benito Sanz

Universidad Complutense de Madrid

drbsanz@ucm.es

1. Los nodos institucionales de una ruta: "cartografía documental" y centros de saber entre Salamanca y Valencia

Los mecanismos y vías de transmisión del saber por la geografía son muchos y muy complejos. No es este el lugar de departir por extenso acerca de la ingente circulación de fondos bibliográficos y archivísticos a lo largo y ancho de la España moderna; solo sí de considerar algo que proponemos en las páginas de este breve trabajo: la existencia de una arteria viaria de inestimable valor para la Historia del Libro y del documento, la cual hemos venido a denominar «Ruta de las universidades». Tratándose del constante trasiego, intercambio y dispersión de las grandes bibliotecas y colecciones entre los siglos XVI y XVIII, observamos que esta diáspora de legajos, incunables y códices no se produjo en modo alguno de forma azarosa ni caprichosa, sino que siguió un eje geográfico y logístico sumamente preciso, enhebrando en su discurrir los principales centros neurálgicos del humanismo, la ortodoxia religiosa y la imprenta peninsular.

Para sustentar esta hipótesis, debemos acudir de forma obligada a una de las fuentes primarias más formidables de la cartografía viaria renacentista: el *Reportorio de todos los caminos de España*, que Pedro Juan Villuga diera a los tórculos a mediados del siglo XVI. Es precisamente en los folios de este impreso donde hallamos descrita la infraestructura física que da soporte a nuestra «Ruta de las universidades». Este camino, de una trascendencia cultural formidable, arranca en la venerable Salamanca —uno de los faros académicos por excelencia del occidente ibérico—, atraviesa las recias murallas de Ávila, alcanza Móstoles y la pujante villa de Madrid, para recalar de inmediato en Alcalá de Henares —sede de la prodigiosa Universidad Cisneriana— y culminar finalmente su extenso trazado en la cosmopolita Valencia, metrópoli que constituyó una innegable puerta de entrada y salida del saber mediterráneo.

El azar, muy caprichoso, marcó este extenso tramo de la “Ruta de las universidades” entre Alcalá de Henares y Valencia, pues quiso que la vetusta Universidad de Valencia fuera fundada en 1499, el mismo año que el Cardenal Cisneros fundó el Colegio Mayor de San Ildefonso en Alcalá de Henares. La colección de libros que Cisneros reunió en el mencionado Colegio Mayor constituye el núcleo fundacional de la Biblioteca de la Universidad Complutense.

A la luz de este trazado, pensamos que la perfecta coincidencia entre la ruta descrita por Villuga y el asentamiento de los grandes focos institucionales revela con absoluta nitidez la existencia de un corredor cultural hondamente arraigado. A través de este eje caminero transitaron incesantemente, durante varias centurias, catedráticos, estudiantes y libreros encargados de trasladar los saberes europeos. En este sentido, y tomando como inmejorable hilo conductor la figura, la biblioteca personal y los viajes del catedrático y literato Diego de Torres Villarroel —quien transitó repetidamente por este mismo

cauce, varias veces, entre Salamanca y Madrid y viceversa—, el presente estudio tiene por objeto elevar esta realidad geográfica a la categoría teórica de una «ruta preferente de dispersión de documentación», es decir, una ruta por la que, de modo preferente, pudieron dispersarse bibliotecas y en general todo género de documentación. Procederemos, en los siguientes epígrafes, a desgranar los formidables pormenores institucionales, humanos y bibliológicos de este itinerario.

2. “Cartografía documental” y centros de saber entre Salamanca y Valencia

No es este el lugar de departir por extenso sobre la historia particular y la riquísima intrahistoria fundacional de cada una de las instituciones que jalonan este itinerario, pero sí de considerar cómo el mapa trazado por Pedro Juan Villuga en su *Reportorio* de 1546 cobra un sentido bibliológico e historiográfico pleno al examinar la inusitada densidad de repositorios documentales que en sus etapas se concentran. Tratándose del flujo del libro culto, el manuscrito y el legajo de archivo entre los siglos XV y XVIII, debemos destacar que esta «Ruta de las universidades» no actuó como mero cauce de tránsito mercantil o un camino de viajeros esporádicos, sino como un verdadero rosario de bibliotecas de primer orden, donde el patrimonio escrito no solo circulaba, sino que se albergaba, se anotaba, se copiaba y, eventualmente, se dispersaba en función de las vicisitudes docentes, espirituales y políticas de cada época.

En el extremo occidental de esta formidable arteria, hallamos la venerable Universidad de Salamanca, cuya Biblioteca General Histórica actuaba como el polo magnético e indiscutible del saber castellano. No obstante, al avanzar por el camino real hacia el oriente, observamos que la ruta recala de inmediato en la ciudad de Ávila, donde el Real Monasterio de Santo Tomás, insigne casa de la Orden de Predicadores, constituyó un foco teológico y humanístico dotado de unos fondos librarios de extraordinaria riqueza, cuya presencia estratégica en este eje justificó el incesante trasiego de frailes y profesores entre ambos enclaves. Siguiendo este discurrir viario, la ruta alcanza la villa de Madrid, ciudad que, a falta de universidad propia en la centuria del Seiscientos, albergó el monumental Colegio Imperial de la Compañía de Jesús, institución que congregó a las mentes más preclaras del momento y llegó a conformar la más importante biblioteca de la Villa y Corte hasta el siglo XVIII, erigiéndose en un centro neurálgico para la recepción y redistribución de los saberes impresos.

Asimismo, y ensanchando la complejidad de esta red institucional, el caminante o el mercader de libros que prosiguiera su viaje hacia el levante recalaba en la afamada Universidad de Alcalá de Henares, de cuyo riquísimo fondo de manuscritos se nutriría, pasados los siglos, la actual Universidad Complutense. Inmediatamente después, debemos detener nuestra atención en la villa de Pastrana, enclave fundamental donde el convento carmelita de San Pedro del Alto —al que fuera llamado San Juan de la Cruz por mediación directa de Santa Teresa de Jesús para la formación de los novicios— albergó una notable biblioteca espiritual y escolástica, demostrando que la reforma carmelitana y su producción escrita se hallaban plenamente insertas en este canal de comunicación. Finalmente, la ruta encuentra su término en la luminosa ciudad de Valencia, cuyo *Estudi General* o Universidad, erigida a finales del siglo XV, coronaba este itinerario con unos fondos de inestimable valor, alimentados por

la pujante industria tipográfica levantina que convertía a la urbe en la gran puerta de entrada y salida de los libros y documentos que navegaban por el ancho mar del Mediterráneo.

3. De la dispersión particular al éxodo institucional: el traslado de los grandes fondos a través de la vía principal

En este lugar consideraremos la situación, en esta misma arteria viaria, del escenario físico por donde discurrió el éxodo masivo de las grandes colecciones institucionales. Tratándose de la validación empírica de nuestra hipótesis, observamos que el comportamiento logístico que Diego de Torres Villarroel experimentó a nivel individual con su modesta biblioteca privada halla su perfecto correlato, a una escala monumental, en los grandes desplazamientos bibliográficos que terminaron por configurar los repositorios modernos de la capital.

Para ilustrar de forma fehaciente esta dinámica de transferencia a lo largo de nuestro eje, debemos retomar el paradigmático caso del Real Monasterio de Santo Tomás de Ávila. Tal y como hemos avanzado en los epígrafes precedentes, la riqueza de su *scriptorium* y de sus anaqueles no permaneció inmutable en los muros del cenobio, sino que, circulando exactamente por el trazado viario que conduce hasta la Villa y Corte, nutrió de manera decisiva los fondos de la actual Biblioteca Nacional de España, confirmando que la ruta operaba como un canal natural de absorción hacia el centro de poder. En este mismo sentido, y operando en la dirección opuesta pero siempre constreñidos al inexorable dictado del itinerario descrito por Villuga, se constata cómo viajaron los inestimables manuscritos e impresos del rico fondo de la primigenia Universidad de Alcalá de Henares para integrarse, de forma definitiva, en el acervo patrimonial de la actual Universidad Complutense de Madrid.

Estos movimientos, que involucran miles de volúmenes e innumerables legajos, nos demuestran con absoluta nitidez que los caminos señalados en el siglo XVI no solo mantuvieron su vigor viario y mercantil durante la Ilustración, sino que actuaron como verdaderas arterias conductoras por las cuales el patrimonio bibliográfico peninsular se reagrupó, se dispersó o encontró su asiento definitivo, validando plenamente la pertinencia de nuestro modelo analítico.

Conclusiones

A modo de recapitulación, podemos concluir que el cruce interdisciplinar entre la geografía histórica, encarnada en el *Reportorio* renacentista de Pedro Juan Villuga, y la sociología del libro, cristalizada en el itinerario vital e intelectual de figuras como Diego de Torres Villarroel, nos arroja una luz insospechada sobre los mecanismos de circulación del saber en la Edad Moderna. Al cartografiar la inusitada densidad de instituciones religiosas y académicas apostadas entre Salamanca y Valencia (con paradas estratégicas en Ávila, Móstoles, Madrid, Alcalá y Pastrana), hemos podido constatar que el tránsito de libros, documentos y bibliotecas enteras no respondió a los dictados del azar topográfico, sino a una red institucional cohesionada por el camino real.

De este modo, y recogiendo el fructífero guante terminológico forjado en colaboración con el archivero Jorge Rosales Pulido, creemos haber consolidado un primer hito en lo tocante a la operatividad académica del concepto de «Ruta preferente de dispersión de documentación». Esta formulación teórica nos brinda un nuevo paradigma interpretativo para la Historia del Libro, permitiéndonos comprender que las grandes vías de comunicación de la modernidad no fueron meros escenarios de tránsito pasivo, sino agentes vertebradores y partícipes directos en la configuración, la dispersión y la salvaguarda de nuestro riquísimo patrimonio bibliográfico y documental.

Fuentes consultadas

LABORDA ORIHUELA, Antonio (2003): *Historia de Navalagamella. 1302-1950,* Navalagamella (Madrid), Excmo. Ayto. de Navalagamella, Concejalía de Cultura.

MAINER, José-Carlos (2014): *Historia mínima de la literatura española.* Turner.

MERCADIER, Guy (1980): *Vida, ascendencia, nacimiento, crianza y aventuras de Diego de Torres Villarroel*. Castalia.

PÉREZ LÓPEZ, Manuel María (texto refundido que aparece en la Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes. Biografía de Diego de Torres Villarroel): https://www.cervantesvirtual.com/portales/diego_de_torres_villarroel/autor_biografia/ [Última fecha de consulta: 12 de octubre de 2024].

PLATAFORMA “A DESALAMBRAR” en defensa de Vías Pecuarias, Caminos Públicos y Cauces. Repertorios de caminos: https://www.adesalambrar.com/index.php/component/content/article/3133-itinerarios [Última fecha de consulta: 12 de octubre de 2024].

BIBLIOTECA DE LA UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID: *Historia de la Biblioteca Complutense*: https://biblioteca.ucm.es/historiabuccomplutense [Última fecha de consulta: 12 de octubre de 2024].

VALBUENA PRAT, Ángel (1980): *Vida, ascendencia, nacimiento, crianza y aventuras de Diego de Torres Villarroel. Diego de Torres Villarroel. El castigo de la miseria. María de Zayas*. Aguilar.

VILLUGA, Pedro Juan (1546), *Reportorio de todos los caminos de España*, Medina del Campo.

La Colada de las Lagunas de Castillo de Locubín, una vía milenaria de la Sierra Sur de Jaén

Rafael Bravo Segovia

Resumen

La Colada de las Lagunas[1] es un camino milenario que atraviesa de norte a sur el término municipal de Castillo de Locubín. En el siguiente artículo se exponen los lugares de interés histórico, natural y etnográfico existentes en el recorrido de esta antigua vía de comunicación.

Palabras clave:

Vía pecuaria, colada, caminos históricos, Sierra Sur de Jaén

Introducción

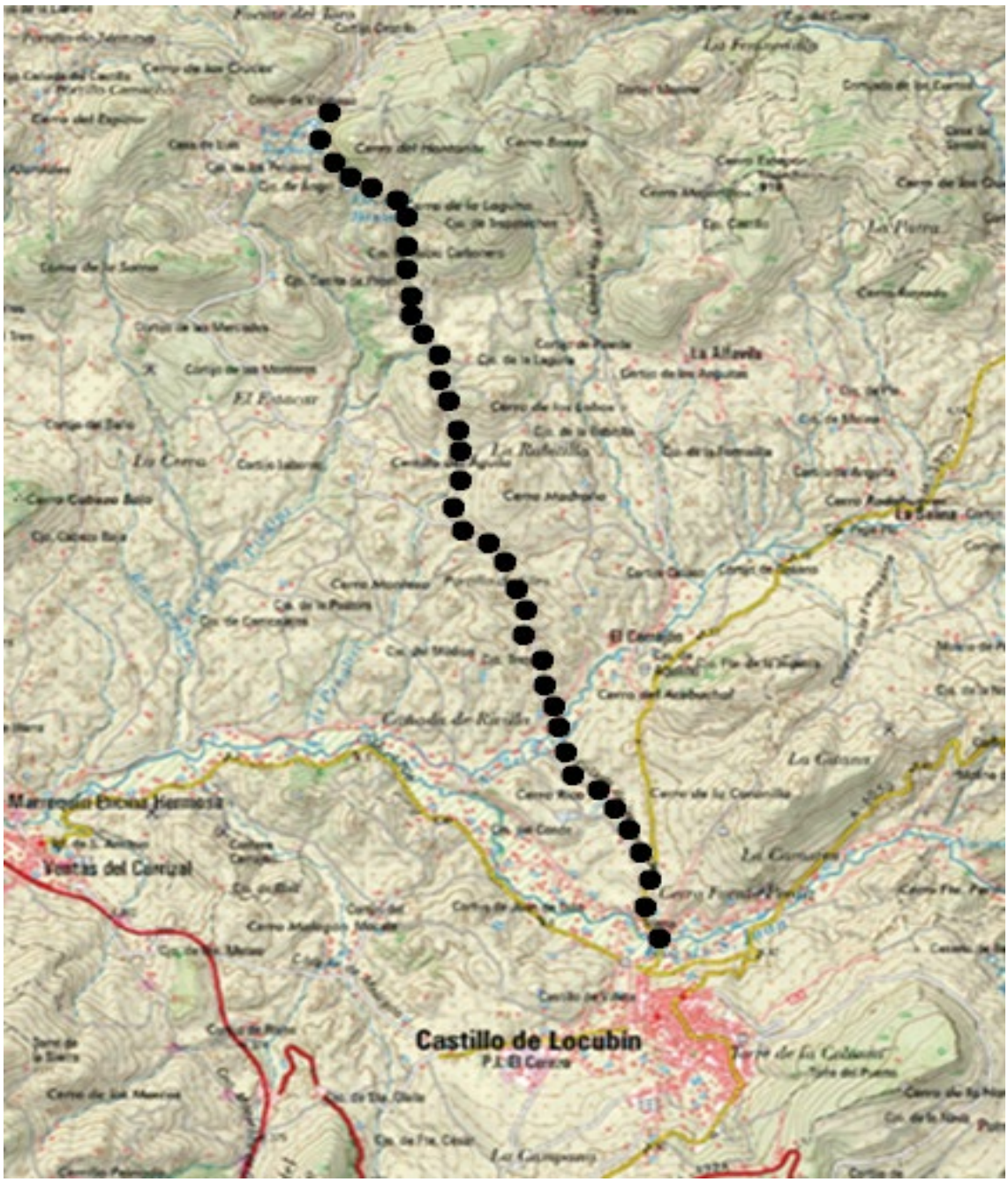
Las vías pecuarias suelen ser testigo de los caminos históricos que durante siglos han atravesado el territorio, en este caso, los parajes serranos de la Sierra Sur de Jaén. Cada una con su propia historia, tipología y características, las vías pecuarias son tan antiguas o más que aquellos asentamientos por los que pasan y vertebran.

Generalmente son caminos de recuas por los que en todas las épocas han transitado mulas de carga, ganado, caballerías y, por supuesto, personas. Aunque el corredor por el que pasan tiene asignado una determinada cantidad de metros de ancho, estos caminos suelen ser estrechos y terrizos, algunas veces también están empedrados y sujetos por albarradas de piedra a media ladera o abiertos a golpe de pico si el paso lo requiere en zonas de montaña. Son caminos exentos de ingeniería, con grandes pendientes y de mala factura,

[1] Colada de las Lagunas, código VP 23026005, Castillo de Locubín (Jaén). Registro Vías Pecuarias. Provincia de Jaén.

pero sus trazados se adaptan y están perfectamente integrados en el entorno por el que pasan.

Estas vías observadas sobre un plano aparecen con trazados rectos, solo haciendo *zoom* sobre ellas muestran curvaturas cuando se adaptan a orografías abruptas como suelen ser los cambios de vertientes, los pasos por barrancos en las zonas montuosas o para el vadeo de arroyos y ríos.



Mapa 1.Trayecto de la Colada de las Lagunas por el término municipal de Castillo de Locubín. Sobre mapa IGN escala 1: 31.464

Hoy en día, estas vías públicas se pueden contemplar compartiendo corredor con caminos vecinales e incluso con carreteras modernas, muchos tramos de estos caminos se encuentran invadidos por propiedades privadas o en el peor de los casos, destruidos.

La Colada de las Lagunas, objeto de este artículo, atraviesa de norte a sur el término municipal de Castillo de Locubín con una longitud aproximada de 7.5 kilómetros desde el paso montañoso del portillo de la Boca del Álamo (944 m)[2] que linda al norte del término de Castillo con el municipio de Martos, hasta el puente del rio San Juan (624 m) en el Barrio de Triana (salvando un desnivel de 320 m) donde converge, junto a otros caminos y vías pecuarias, con el camino de Alcalá que atraviesa el casco urbano de Castillo de Locubín en dirección sur. En este artículo, la descripción de la colada se realizará en sentido sur-norte.

El Barrio de Triana de Castillo de Locubín, un enclave milenario. Inicio de la colada.



Foto 1. Vistas del Barrio de Triana en 2004

[2] Metros aproximados sobre el nivel del mar, en el artículo se simplificarán como metros.

Desde tiempos inmemoriales, la zona donde se asienta el actual Barrio de Triana (624 m) ha sido punto de unión de varias vías pecuarias y caminos vecinales provenientes de diversos puntos cardinales que, una vez que cruzan el rio San Juan y salvan la vega, vuelven a ramificarse en todas direcciones. Este barrio se encuentra al norte, en la parte baja de Castillo de Locubín, en concreto en el valle del rio San Juan por el que se puede pasar de norte a sur gracias al puente de Triana, levantado y destruido en varias ocasiones a lo largo de la historia, el actual fue construido en el año 1952.



Foto 2. La Vuelta Ciclista a España cruzando el puente de Triana en septiembre de 2022. A la derecha se observa la Torre de Triana o del Batán.

Existe documentación, que sepamos desde el año 1494 (SAN MARTÍN, 2018; 159), relacionada con obras de puentes[3] en esta zona del rio en Castillo de

[3] Ricardo San Martín Vadillo recupera una gran variedad de documentos en distintas publicaciones, relacionados con las obras, mejoras, empedrados etc. de dicho puente del Castillo en diferentes siglos como, por ejemplo, los que se pueden encontrar dentro de las páginas de *Historia Viva de Alcalá la Real* publicado en 2018. La insigne investigadora Carmen Juan Lovera publicaba en el *programa de feria y fiestas en honor a Nuestro Padre Jesús Nazareno* de Castillo de Locubín en el año 1980, la historia del puente de cantería de tres ojos que se realizó entre los

Locubín (salvando la ambigüedad de la documentación existente en referencia a los posiblemente construidos en el antiquísimo paso del Carrizal a unos 6 kilómetros aguas abajo) por lo que se entiende que el esfuerzo de tener una infraestructura segura para poder salvar el San Juan en esta zona es un fenómeno anterior que viene por lo menos desde la Edad Media.

De la prehistoria y La Antigüedad pueden ser unos vestigios ubicados al noreste de Triana en el cercano Cerro de la Coronilla que domina la zona del rio, sobre un pequeño espolón protegido de los vientos del norte, donde se observan restos de lo que podría ser un fortín de época íbera como muestran las cerámicas del lugar, aunque no se descarta una adscripción cronológica más antigua.



Foto 3. Restos de un posible fortín de época antigua en el Cerro de la Coronilla

años 1578 y 1587 para evitar reconstruir todos los años un pontón de maderas, la obra del puente de Castillo llegará a estar a cargo del gran arquitecto español Gines Martínez de Aranda (autor de la escalinata de la fachada del Obradoiro de la catedral de Santiago de Compostela así como de otras importantes obras). Por ejemplo, Madoz publica en su Diccionario Geográfico a mediados del siglo XIX, sobre el puente del Castillo diciendo "…*hay un pontón de madera de dos ojos, sostenido por machones de mampostería, pero de tan poca elevación que se lo llevan los crecientes*…" (MADOZ, 1845). A día de hoy, los más mayores de Castillo de Locubín se acuerdan del puente que existía al final del primer tercio del pasado siglo XX que fue el anterior al actual, muy parecido por la descripción que realizan al que describía Madoz de machones de mampostería en los que descansaban tablones de madera, aunque en épocas de poca lluvia se vadeaba el rio San Juan a pie (Testimonio de Rosa Galán).

También en esta zona del rio, hoy junto a la torre y el puente de Triana, debió de existir alguna edificación en La Antigüedad, ya que simplemente dando un paseo por el entorno de la torre y a pesar de la erosión de la pendiente de las laderas contiguas y la acción que el rio produce en esta área junto al cauce, se pueden apreciar cerámicas de tradición antigua como *tegulae* o *sigillata* , tal vez de una *villae* romana que posiblemente perdurase en el tiempo, aunque todo esto no deja de ser una mera hipótesis.

Concepción Castillo recoge en su *Historia de Castillo de Locubín* (CASTILLO, 1968;29-30) un texto en *al-Mugrib* de Ibn Said de la familia de los Banu Said de Alcalá la Real que cuenta que, *hisn al-Uqbin* (Castillo de Locubín) en el siglo XII era uno de los castillos de Alcalá la Real; esta importante familia poseía en el valle un palacio. En una versión más actualizada (CASTILLO,2017;34) realiza una precisión según su opinión de ese alcázar o palacio (*qasr*)[4] que se ubicaba en el valle en el siglo XII: *"No podemos precisar el lugar en el que se encontraba este palacio, con exactitud, pero creemos que estaría junto al puente. Tal vez la torre de "El Batan" podría ser lo que quedara de ese palacio".*

Según Manuel Acién, *qasr* es el nombre con el que vienen traducido al árabe, inmediatamente después de la llegada de los musulmanes a la *Spania* visigoda los *castra*, que debían responder a *villae* fortificadas con función de residencia señorial (ACIÉN, 2021; 308). Así como uno de los términos con el que posiblemente se ha identificado a un tipo de torre que existía en el momento de la conquista islámica (*burŷ*), por lo que era un fenómeno anterior y que continuará durante toda la historia de al-Andalus y luego bajo el dominio cristiano (ACIEN,2021;367).

En este sentido, y según las propuestas de Acién (ACIÉN,2021,347), es posible que la Torre de Triana pudiera formar parte de la residencia del *dominus* tras el final de la villa clásica entorno al siglo V en *Hispania*. El continuismo bajo una

[4] A finales de los años 90 del pasado siglo XX se podían observar depositadas entre las últimas casas (nº25 y nº27) de la calle homónima del Barrio de Triana, junto a la carretera JA-3302 de la Fuensanta de Martos, y según el testimonio de los vecinos, restos constructivos de ese *qasr* que afloraban tras las obras que se realizaban en el barrio y sus accesos.

propiedad privada (ACIÉN, 2021;368) independientemente de la época, la evolución de la edificación y su topónimo, podría ser la clave de su perduración en el tiempo.



Foto 4.Torre de Triana, 2003

La Torre de Triana destaca en la llanura de la vega del rio San Juan junto al puente, obra medieval atribuida a la encomienda de Calatrava que proporcionaba refugio a molineros y campesinos, protegiendo las cosechas y ayudando a ejercer el control del territorio (CASTILLO, SALVATIERRA, NAVARRO, GUTIERREZ, CASTILLO,2014;196,221).

El buen despiece de sillares del exterior de la torre contrasta con la piedra de canto rodado que forma la bóveda vaída que se mantiene en la planta superior que, a su vez, posee una escalera embutida en la pared. Las continuas refacciones realizadas en la edificación dan la sensación de ir dirigidas a un uso residencial de la torre más que militar. Desde su ubicación en la hondonada de la vega del rio en dirección sur, a partir la torre, el camino comienza la cuesta que accede en menos de 800 metros a otra fortaleza medieval de mayor entidad como es el castillo de La Villeta desde donde se obtiene un excelente control visual sobre toda la zona del paso del rio.

A menos de 1 km al oeste del cruce del rio[5] San Juan en Triana sobre la cota 741 (CULTURA, 1988) de un cerro[6] asomado a la vega, existen también abundantes restos de cerámica vidriada común y fragmentos decorados con trazos verticales de época medieval que delatan la existencia de un asentamiento también perteneciente al medievo.

Los contornos del paso del rio y los caminos que accedían a la vega también estuvieron vigilados en el bajo medievo desde la cúspide del anteriormente citado cerro de La Coronilla (906 m) donde aún son visibles los restos de un núcleo o migajón de una atalaya vigía.

[5] El rio era conocido en la Edad Media (CASTILLO,2017;34) como: *wādī l- Qutun* (rio-algodón) que dio nombre al Guadalcotón (hoy San Juan en este tramo). Actualmente el curso del arroyo que transcurre desde su nacimiento al oeste del cerro de la Mota de Alcalá la Real hasta el nacimiento del rio San Juan ya en término de Castillo de Locubín donde sus aguas se unen al San Juan, mantiene el nombre de Arroyo del Guadalcotón.

[6] También se aprecian rebajes en las afloraciones calizas de este cerro de las Escomenillas, sobre los que posaron piezas de artillería en la Guerra Civil española (información aportada por Trini Rosales Galán) además, en la vertiente sur, existen restos de trincheras prácticamente colmatadas tras el paso de las décadas.



Foto 5. Restos de la atalaya de La Coronilla

En la edad Moderna, concretamente en el siglo XVII, se fundó en el solar que existe a la margen izquierda del actual puente de Triana un Convento de Capuchinos sobre una ermita anterior de Nuestra Señora de la Concepción. Según Madoz, este convento cercado era de sencilla arquitectura y poseía: iglesia, claustro, atrio y huerta de 12 fanegas, alamedas y pagos de olivos (MADOZ, 1845).

Tras las desamortizaciones del siglo XIX el convento pasará a diferentes manos privadas, como por ejemplo a la del insigne castillero don Antonio Hernández que fue primer profesor de ciegos del Colegio Nacional de Sordomudos y Ciegos (PEINADO, 2021) que levantó el edificio que se puede contemplar hoy en día.



Fotos 6 y 7. Posibles restos de la ermita de Nuestra Señora de la Concepción en una pared de la casa de la Huerta Hernández (antiguo Convento Capuchinos), donde se observa en un sillar (círculo) la inscripción "*AÑO 1601*". 2017

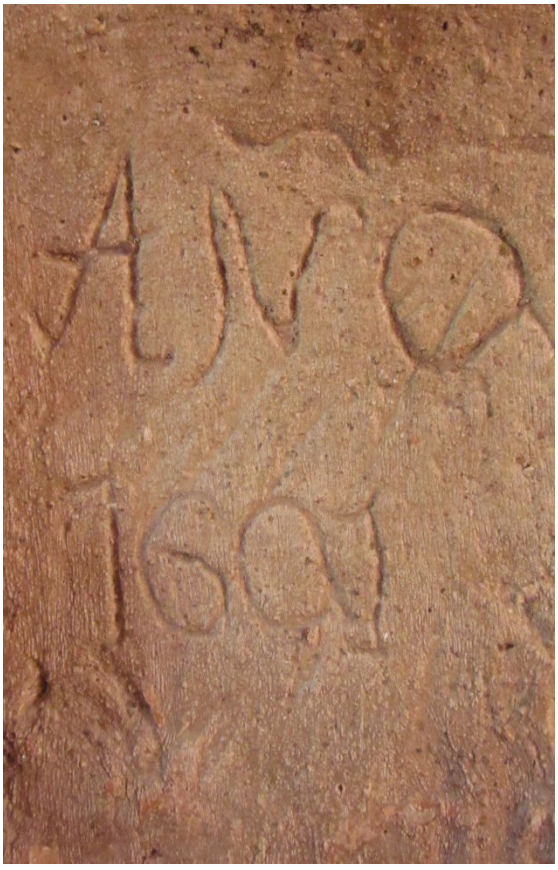




Foto 8. Edificio de la “Huerta Hernández” ubicado en la antigua Carrera de Capuchinos a escasos metros del puente de Triana, fotografía de los muros que pertenecieron al convento de Capuchinos. 2004

La Condesa de Humanes fue otra ilustre vecina (LOVERA, MURCIA, 2018) del Barrio de Triana, propietaria del Batán donde está la torre heredada de sus antepasados los Aranda desde el siglo XIV, importante hacienda con un productivo molino de aceite y de harina y antiguo batán de donde tomó el

nombre, contaba también con oratorio. Entre los siglos XIX y el XX la condesa pasaba largas temporadas en Castillo de Locubín y fue impulsora de obras filantrópicas y de beneficencia.

Desde el Barrio de Triana hasta el Arroyo del Salado

La Colada de las Lagunas continua en dirección noroeste por la calle Triana, transformándose al final del barrio en la carretera JA-3302 en dirección a la Fuensanta de Martos. En unos centenares de metros, el ascendente camino se bifurca hacia la izquierda (665 m) en forma de carril alquitranado conocido como la carretera del Hoyo-Piedra que, en menos de 1.5 kilómetros llega, tras un descenso, al Arroyo del Salado.



Foto 9. Salinas de Ropones, de frente se aprecia la colada con firme de alquitrán que atraviesa el Arroyo del Salado en su ascenso hacia las Lomas del Salado.

Antes de comenzar la bajada hacia el arroyo, a mano derecha del camino en el sitio denominado como Cerrillo del Cardo, cerámicas de tradición antigua delatan la existencia de un asentamiento en la antigüedad, quizás de una *villae* romana y posiblemente relacionada con las salinas[7] que afloran a poca distancia, antes del paso de la Colada de las Lagunas por el Salado.

Desde el Arroyo del Salado hasta el Portillo de Siles

Una vez cruzado el Arroyo del Salado (625m), el camino comienza la subida al Portillo de Siles por las Lomas del Salado, hacia ambos lados de la colada se observan restos de construcciones en piedra seca como caleras al este o cabañas al oeste, pudiendo ser uno de estos primeros cerros, una vez iniciada la subida desde el arroyo, el denominado antaño como la Loma de la Cabaña (ÁLVAREZ, 1992;155).



Foto 10. Cabaña a dos aguas levantada en piedra seca al margen del camino a su paso por las Lomas del Salado, 2018.

[7] Existe documentación del uso de la sal y las salinas en Castillo de Locubín desde por lo menos el siglo XVI (SAN MARTÍN,2018;48-58)

Tras las numerosas roturas realizadas desde hace siglos en estos parajes, el olivar ha sustituido prácticamente en su totalidad, a excepción de algunos manchones, al monte bajo y la dehesa que había en estos entornos. Por ejemplo, existen datos, concretamente del año 1594 (SAN MARTÍN, 2017;258) sobre la denuncia de un guarda de campo a un vecino labrador de Castillo de Locubín por haber labrado y razado tres fanegas de monte en los Coscojares por encima de las Salinas.

Una vez el camino se aproxima al Portillo de Siles la vía llanea, a ambos lados de la Colada de las Lagunas existen chozos de piedra seca que muestran los modestos refugios de aquellos trabajadores que realizaban hasta hace unas décadas, en esta zona, las labores del campo o se dedicaban al oficio del pastoreo.

A unos centenares de metros al oeste del Portillo de Siles, en la zona de Los Coscojares, se encuentra uno de estos chozos, sorprende en él el aprovechamiento de sillares posiblemente pertenecientes a los restos de lo que pudo ser otra instalación en la antigüedad tipo *villae,* ya que cerámicas de época romana así lo delatan.



Foto 11. Chozo de Los Coscojares

Del Portillo de Siles a Las Lagunas

Poco más adelante del Portillo de Siles (706m), el piso de la Colada de las Lagunas vuelve a ser terrizo, ya que el camino alquitranado del Hoyo-Piedra se bifurca hacia la izquierda no volviendo a converger con la colada hasta unos kilómetros más adelante en el paso de la sierra.



Foto 12. Paraje de el Portillo de Siles, a la derecha la colada continúa sin asfaltar en dirección a las lagunas

Dejado atrás el Portillo de Siles y siempre con el olivar haciendo compañía, la geología del terreno favorece la formación de endorreísmos que serán la antesala de las lagunas por las que pasará la colada más adelante.



Foto 13. Charca del Portillo de Siles, 2013

La Rabitilla

Pronto se divisa al este de la vía, sobre una pequeña colina, el cortijo de la Rabitilla. Aunque la toponimia no siempre es una guía fiable, las rábitas, que recuerdan al *ribat*, serían instalaciones de carácter militar para la defensa del territorio, mayormente en la etapa final de al-Ándalus cuando aumentan en número, pero sin olvidar su función espiritual (GOZALBES, 2019; 303-306). En este caso, la rábita estaría ubicada entre dos importantes vías de comunicación que atraviesan con eje norte-sur el solar de Castillo de Locubín como son: el Camino Viejo de Martos (LÓPEZ, 2015) y la Colada de las Lagunas.

Hasta mediados del pasado siglo XX, la Rabitilla estaba formada por un grupo de cortijos en los que llegaron a convivir hasta 7 familias[8], a unos metros al oeste

[8] Así como la existencia de un angosto pasadizo que conectaba La Rabitilla con el Cerro de los Lobos. Información aportada por Víctor Rueda.

todavía se pueden contemplar los restos de la era de piedra seca que poseía en común esta cortijada.



Foto 14. Ruinas del cortijo de La Rabitilla, 2015.

La colada continúa avanzando en ascenso y con el firme de hormigón tras los esfuerzos municipales por mejorar y adaptar el corredor del camino para el uso de vehículos. Hacia el este se observa el Cerro de los Lobos (826 m) con su singular *joya*[9]. A unos cientos de metros más adelante se corona otro portillo (775 m) ubicado entre este último cerro y el de los Carrizalejos (792 m).

A partir de aquí el entorno por el que atraviesa la colada se vuelve más serrano, dejando atrás las lomas y portillos cubiertos siglos anteriores por encinas y monte bajo, hoy transformados casi en su totalidad en olivar.

[9] Así se conocen coloquialmente en Castillo de Locubín a los hundimientos del terreno.



Foto 15. Paraje de lomas de olivares que atraviesa la colada antes de introducirse en la sierra.

Actualmente, la bajada del camino desde el portillo a las lagunas (731m) se realiza por un camino moderno dirección este que adapta su perfil longitudinal y anchura para suavizar el descenso al humedal haciéndolo propicio para el uso de vehículos.

Todavía se puede apreciar hacia el norte, partiendo desde el portillo, la antigua colada[10] en desuso sujetada por una prolongada albarrada de piedra seca que marca la dirección de la antigua vía ya invadida por el olivar.

[10] Aunque comparten corredor, parte del trayecto actual de la Colada de las Lagunas no coincide con el trazado original de la vía que es más recto, estrecho y de mayores pendientes, así como son los caminos de recuas que nada tienen que ver con el paso de vehículos a motor.



Foto 16. La Colada de las Lagunas en su estado original sujeta por una albarrada de piedra seca en su descenso a las Lagunas, 2015.



Foto 17. Detalle del piso original de la colada en un tramo abandonado.

Las Lagunas

Tal y como indica la toponimia del sitio, Las Lagunas (BRAVO,2016) estaban formadas por un humedal natural, aunque de pequeño tamaño, compuesto por un par de endorreísmos en el que de menor dimensión se puede considerar simplemente una charca, siendo el más grande de ellos una laguna de cubeta plana.

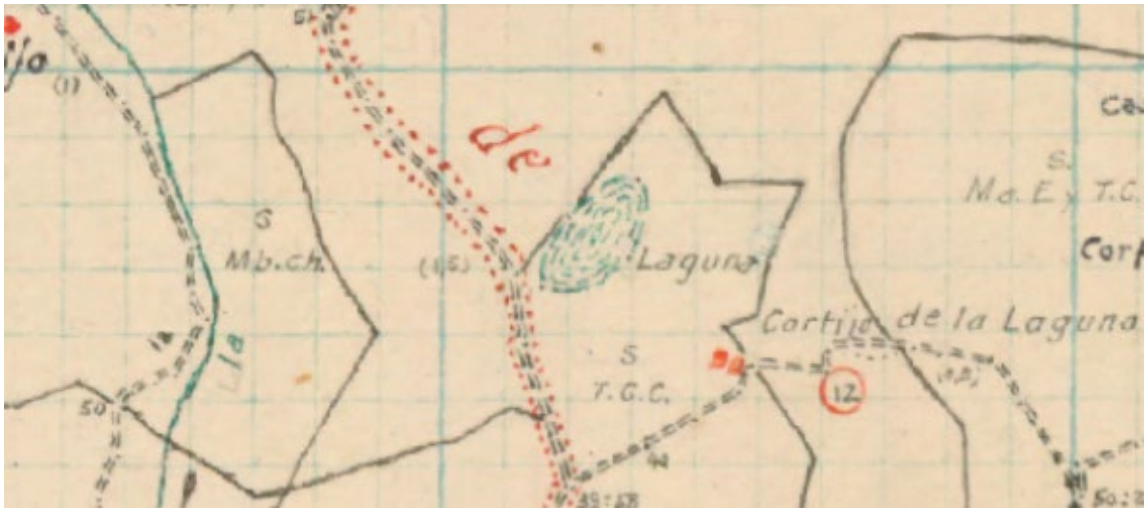
Estos humedales fueron transformados a mediados del siglo pasado para el aprovechamiento del cultivo, aunque aproximadamente hasta el año 2015 de este siglo XXI, una parte de la laguna de mayor tamaño era todavía susceptible a la inundación en época de lluvias.



Foto 18. Vistas de la laguna de menor tamaño del paraje de Las Lagunas. Al fondo de la imagen, de derecha a izquierda con equivalencia norte-sur, la Colada de las Lagunas atraviesa el humedal, 2015.



Foto 19. Panorámica de la cubeta vacía de la laguna de mayor tamaño desde las laderas del Cerro de la Laguna. A la derecha en forma de línea descendente se aprecia un tramo original de la colada, 2016.



Mapa 2. Planimetria de 1881 de Castillo de Locubín en la que se aprecia la Colada de las Lagunas a su paso al oeste del humedal castillero. IGN Escala 1:8629

De Las Lagunas al Hoyo-Piedra

Tras el paso del camino por el humedal, el paisaje se hace más abrupto y la colada se va abriendo paso ante el muro serrano que la recibe mediante continuos zigzagueos y el aumento del desnivel de la vía que hace que en pocos kilómetros gane altura.



Foto 20. Sinuoso tramo moderno de la colada atravesando la sierra, 2015.

Todavía se aprecian en los márgenes del camino algunos chozos, propios de los trabajos agroganaderos relacionados con el monte y el paso de la vía por las roturas que se abrieron ganando espacio de terreno de cultivo a la sierra.

Como ejemplo, se puede encontrar en una pequeña parcela de olivar, con una excelente visión panorámica del lugar, un chozo en donde también se aprecian, entre otros ejemplares de cerámicas de tradición antigua, *tegulae,* así como cerámicas finas que invitan a pensar en la existencia de otra posible edificación en La Antigüedad de carácter familiar, algunos de estos restos cerámicos sirven para trabar los mampuestos que conforman esta construcción en piedra seca.

La colada continua su progresivo ascenso por la sierra y el olivar comienza a ceder protagonismo al monte bajo de chaparros, jaras y lentiscos. Los paisajes serranos propios de la subbética jiennense condicionan el trazado de la vía y la vegetación que la acompaña.



Foto 21. Paisaje serrano al paso de la Colada de las Lagunas, 2015.

El camino prosigue su trayecto dejando atrás profundos barrancos a su paso por la ladera suroeste del Cerro del Hontanar, topónimo que indica la existencia de un lugar de surgencias y fuentes, como la que se encuentra a la izquierda de la vía (900 m) y que sigue proporcionando agua a aquellas personas y animales que atraviesan la sierra por la colada, así como a los cortijos cercanos.

Continuando el camino unos centenares de metros desde la fuente del Hontanar, a mano izquierda, unos cortijos con sus eras de trilla (919 m) señalan que la colada se está aproximando al Hoyo-Piedra, pequeña cortijada ubicada en la ladera suroeste del Cerro de las Cruces.



Foto 22. Fuente del Hontanar



Foto 23. Era de piedra seca al paso de la colada, 2018.

El Hoyo-Piedra

Puede que el origen de ocupación del paraje del Hoyo-Piedra (925 m) sea desde muy antiguo quizás, desde época romana ya que, muy próximo al núcleo donde se concentra el mayor número de cortijos, se pueden observar las omnipresentes cerámicas de *terra sigillata* y *tegulae* que inclinan a pensar que otra edificación tipo *villae* debió de existir en este lugar en La Antigüedad. A pesar de la altitud a la que se encuentra el Hoyo-Piedra, existen surgencias de agua como la de la Fuente de los Carrizos para uso humano y puede que también suficiente para combinarla con la huerta de secano, pero también es posible que el carácter de esta instalación tuviera que ver más con la actividad ganadera de la sierra.



Foto 24. Cortijada del Hoyo-Piedra vista desde la Colada de las Lagunas, 2007

Algunos de los cerros que conforman esta área montuosa entre los términos municipales de Castillo de Locubín y el de Martos, y que son perceptibles desde su campiña, vienen sirviendo de mojonera para la delimitación de los dos términos desde hace siglos. Existe documentación del siglo XVI, en concreto del año de 1568, sobre la delimitación del término de la Abadía de Alcalá la Real

(que por entonces integraba al actual municipio de Castillo de Locubín) y el de la encomienda de La Peña de Martos (MARTÍN, 1996) en la que describe la ubicación, composición y restauración si era necesaria de los mojones que servían de limitación, este proceso se solía realizar en aquellas centurias anualmente por los regidores.

Portillo Boca del Álamo. Fin

Tras aproximadamente 7.5 kilómetros desde el cruce del rio San Juan en el Barrio de Triana, se accede al paso natural del portillo de la Boca del Álamo (944 m) que está ubicado al este del Hoyo-Piedra y en cuya vertiente castillera nace el Arroyo de la Piedra. Como recoge la antigua cartografía, a partir del paso de la Colada de las Lagunas por este portillo, el camino era denominado también como Camino Viejo de Castillo de Locubín proveniente de la zona de Las Casillas de Martos y la Torre del Víboras[11].



Foto 25. Portillo de la Boca del Álamo (944 m). En frente el Cerro de las Cruces (1.075 m). En la fotografía se observa el camino alquitranado de Castillo de Locubín- Hoyo-Piedra- Fuensanta de Martos uniéndose a la Colada de las Lagunas, 2007.

[11] I.G.N Minutas MTN50 (1949)

Al pasar el portillo comienza el descenso hacia tierras marteñas, unos metros antes de que la vía salga del término municipal de Castillo de Locubín, a mano derecha del camino, una nueva construcción reemplaza al antiguo cortijo que todavía se podía contemplar hasta aproximadamente las dos primeras décadas de este siglo XXI, en el que vivió en el siglo pasado en su juventud Felipe Castillo Castillo, uno de los héroes de la gesta de Baler más conocidos como *Los Últimos de Filipinas.*



Foto 26. Antiguo cortijo serrano donde nació Felipe Castillo junto al portillo de la Boca del Álamo en el Hoyo-Piedra, Castillo de Locubín, 2007.

En su descenso hacia la campiña marteña la colada transcurre íntegramente por un medio montañoso que engloba las alturas de los términos municipales de Alcaudete, Martos, Castillo de Locubín y Fuensanta de Martos donde, a pesar de la altitud, emanan numerosas surgencias de agua propicias tanto para el refugio de la población como para ejercer el control del territorio desde muy antiguo en tiempos de inestabilidad, más si se tiene en cuenta que, a dos kilómetros al oeste del paso de la Boca del Álamo de esta área montuosa,

posiblemente se encuentre uno de los mejores ejemplos de fortaleza de altura de época emiral (*hins)* de los siglos IX-X de la Sierra Sur de Jaén, el *Hins* de Cabeza Alta, supuestamente heredado por los descendientes de los señores del mundo antiguo (BRAVO,2024).



Foto 27. Área montuosa entre los municipios de Castillo de Locubín (derecha) y Martos (izquierda) por el que atraviesa la Colada de las Lagunas vista desde la Sierra Ahillos (Alcaudete).

Conclusiones

En este artículo se describe de forma somera uno de los caminos históricos que atraviesa prácticamente con eje norte-sur el término municipal de Castillo de Locubín, la Colada de las Lagunas, así como sus principales elementos de carácter etnográfico, natural e histórico. Esta vía milenaria que une la campiña de Martos con Granada pasando por Locubín, forma parte de una ruta montañosa a través de la subbética jiennense por la Sierra Sur de Jaén, y por su historia.

Referencias y bibliografía

ACIÉN ALMANSA, Manuel. Obras Escogidas II. Universidad de Jaén. 2021.

La fortificación en al-Andalus, en Archeologia Medievale. Cultura materiale. Insediamenti. Territorio, vol. XXII (1995), pp. 7-36. Publicado también en R. López Guzmán (coord.), La arquitectura del Islam Occidental, Barcelona, El Legado Andalusí, 1995. Págs. 29-41.

- "Las torres/burūŷ en el poblamiento andalusí", Al-Andalus, espaço de mudanza. Balanço de 25 anos de história e arqueologia medievais. Homenagem a Juan Zozaya Stabel-Hansen. Seminario Internacional. Mértola 16, 17 e 18 de Maio de 2005. Mértola, Campo Arqueológico de Mértola, 2006. Págs. 21-28.

- Un posible origen de la torre residencial en al-Andalus", en Ramón Martí (coord.), Fars deţ'Islam. Antigues alimares d'alAndalus: actes del congrés celebrat a Bacrcelona i a Bellaterra els dies 9 i 10 de noviembre de 2006, Barcelona, EDAR, 2008. Págs. 57-88.

ÁLVAREZ DE MORALES Y RUIZ, Rafael. Con un castillo en su nombre. Historia de Castillo de Locubín, Ayuntamiento de Castillo de Locubín, Castillo de Locubín, 1992.

BRAVO SEGOVIA, Rafael. Humedales y charcas de Castillo de Locubín I: Las Lagunas. LOCVBIN Nº2, 2016. Asociación de Estudios Culturales de Castillo de Locubín.

- *Hins* de Cabeza Alta. Una propuesta de poblamiento altomedieval para Castillo de Locubín y la Sierra Sur de Jaén. LOCVBIN Nº10, 2024. Asociación de Estudios Culturales de Castillo de Locubín.

CASTILLO CASTILLO, Concepción. Historia de Castillo de Locubín, Caja de Ahorros de Granada, Granada, 1968.

- "Castillo de Locubín y sus entornos según textos de al-Andalus", en Actas del I Congreso sobre Castillo de Locubín, Diputación de Jaén, 2017.

CASTILLO ARMENTEROS, Juan Carlos; SALVATIERRA CUENCA, Vicente; NAVARRO PÉREZ, Mercedes; GUTIÉRREZ CALDERÓN, María Victoria; CASTILLO ARMENTEROS, José Luis. Las fortalezas de la Orden de Calatrava en el sector occidental de la frontera del reino de Jaén, 2014.

GOZALBES CRAVIOTO, Carlos. Las rábitas medievales de la Taha de Bentomiz. II Jornadas sobre patrimonio histórico de la Axarquía Sierra de Bentomiz. Frigiliana 2019

Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Catálogo de Patrimonio Inmueble de Andalucía, Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía “Cota 741 al Oeste del Castillo de Locubín” Código 01230260014

Instituto Geográfico Nacional

JUAN LOVERA, Carmen. Aportaciones de Castillo de Locubín a la Arquitectura española del Siglo de Oro. Programa de feria y fiestas en honor a Nuestro Padre Jesús Nazareno. Ayuntamiento de Castillo de Locubín. 1980

JUAN LOVERA, Carmen; MURCIA CANO, Maite. La undécima Condesa de Humanes y Castillo de Locubín. LOCVBIN Nº4, 2018. Asociación de Estudios Culturales de Castillo de Locubín.

LÒPEZ CORDERO, Juan Antonio. El Camino Viejo de Martos por la Sierra Sur en época medieval. III Congreso Virtual sobre Historia de la Caminería. 2015

MADOZ, Pascual. Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar. Madrid, 1850.

MARTÍN ROSALES, Francisco. La delimitación del término de Alcalá la Real en los siglos XVI y XVII. (Los corregidores y la visita de términos). Boletín del Instituto de Estudios Giennenses. 1996

PEINADO CASTILLO, José María. Homenaje a D. Antonio Hernández, primer profesor de ciegos del Colegio Nacional de Sordomudos y Ciegos, en el centenario de su fallecimiento. LOCVBIN Nº7, 2021. Asociación de Estudios Culturales de Castillo de Locubín

SAN MARTÍN VADILLO, Ricardo. Estudios de Alcalá y su término. 2017.

- Historia Viva de Alcalá la Real. 2018

- En torno a la sal y las salinas del Castillo. LOCVBIN Nº4, 2018. Asociación de Estudios Culturales de Castillo de Locubín

Fotografías del autor

UN CAMINO PARA LEER EL TERRITORIO: LA VEREDA DE LAS AGUAS A PEÑALOSA

A PATH TO READ THE TERRITORY: THE WATER PATH TO PEÑALOSA

José María Cantarero Quesada
Historiador – EPG del Turismo y del Deporte de Andalucía
jmcantarero@andalucia.org

Rosa Cruz Cabrera (fotografías)[1]

Resumen: Hay senderos concebidos únicamente para el disfrute deportivo o recreativo, a veces enriquecidos con algún atractivo cultural. La Vereda de las Aguas a Peñalosa, sin embargo, es mucho más que un itinerario para caminar. A lo largo de su recorrido se entrelazan grandes episodios históricos que explican la evolución de esta parte de la Sierra Morena jiennense con pequeñas historias de la vida cotidiana, protagonizadas por quienes habitaron y transformaron este territorio. El resultado es un paisaje cultural de extraordinaria riqueza, donde naturaleza, patrimonio y memoria se funden para ofrecer al visitante una experiencia que va mucho más allá del simple paseo.

Palabras clave: caminos, minería, Peñalosa, argárico, Baños de la Encina.

Abstract: Some trails are designed solely for sport or leisure, occasionally enhanced by points of cultural interest. The Vereda del Agua to Peñalosa, however, is much more than a walking route. Along its course, major historical events that shaped this part of the Sierra Morena in Jaén intertwine with the everyday stories of the people who lived in and transformed this landscape. The result is a cultural landscape of remarkable richness, where nature, heritage and memory come together to offer visitors an experience that extends far beyond a simple walk.

Key words: roads, mining, Peñalosa, Argaric culture, Baños de la Encina.

Con los senderos ocurre como con ciertas personas: solo cuando caminas entre sus costuras y enhebras los hilos de sus entresijos aprendes a reconocer la

[1] Láminas 3.2, 5.1, 7, 12, 13.2, 15.1, 15.2, 17.2, 18.1, 21.1, 21.2, 23.

naturaleza de sus pasos. Muchas veces, pasados unos días y desvanecida la emoción del primer encuentro, la senda acaba arrumbada en el trastero de la desmemoria y sustituida por otros derroteros. Igual ocurre con aquellas amistades que nunca llegaron a cuajar.

Sin embargo, existen caminos —muy pocos, quizá— que terminan anudándose a nuestra propia vida. Cada regreso revela un matiz nuevo, un detalle inadvertido en visitas anteriores o una historia que siempre estuvo ahí, aguardando el momento oportuno para ser descubierta. Uno acaba acostumbrándose a desandarlos una y otra vez, con el deseo de volver antes incluso de haberlos dejado atrás.

Así me sucede con la vereda de las Aguas a Peñalosa. Cada paso me ofrece una enseñanza distinta y una nueva razón para regresar: sospecho que nunca abandonaré el ancho de su trocha.



Lámina 1.- Vista general del pueblo Baños de la Encina. A la izquierda, barranco de Valdeloshuertos y cola del embalse del Rumblar, lugar por donde discurre la vereda de las Aguas.

A primera vista podría parecer un sendero más, señalizado con fines lúdicos y deportivos, como tantos otros itinerarios turísticos concebidos para conducir al caminante hasta un destino concreto. En este caso, al poblado argárico de Peñalosa, un extraordinario enclave arqueológico con cerca de cuatro mil años de antigüedad. Podría pensarse que su razón de ser concluye con el agradable paseo y la visita de aquellas ruinas memorables.

Nada más lejos de la realidad. La senda que hoy se relata es mucho más que un camino y un yacimiento arqueológico. Es el resultado de la unión de antiguas

veredas y caminos tradicionales que durante generaciones dieron sentido a la vida cotidiana de este territorio. Cada uno de ellos constituye un escenario donde se entrelazan las innumerables historias que han modelado el carácter de una comunidad singular: la bañusca.

Pero esta vereda también permite asomarse a la biografía de personas anónimas que, de otro modo, quizá habrían pasado de puntillas por la historia. Fueron hombres y mujeres que acabaron dejando su nombre ligado para siempre a estos parajes y a los oficios que los modelaron. Entre ellos recuerdo a Antonio, *el Tuberista*, guardián infatigable y faro humano del castillo de Baños; a Patricio, hortelano ejemplar y filósofo de las pequeñas cosas, conocido, no sin motivo, como el Tuerto de los Charcones; o a mi amigo Juanito, compañero de tantas correrías. La mayoría transcurrieron mientras cuidaba su hatillo de cabras por los quiñones del Gólgota y Cerro Colorao, aunque también conservo viva la memoria de aquella disparatada aventura en una barcaza de piconeros y furtivos que aún hoy, al evocarla, me arranca una sonrisa.

1.- Por el piedemonte del cerro del Cueto

Nuestra caminata comienza junto a la Casa del Pueblo, un edificio levantado, como si se tratara de una afrenta simbólica, con los sillares de arenisca que un día dieron forma a la antigua iglesia de Santa María del Cueto. A finales de la década de 1920, cuando el templo había perdido su función de sacralizar el camposanto del castillo, sus piedras fueron vendidas al mejor postor y emprendieron una segunda vida.

Las piezas de mayor atractivo, aquellas adornadas con molduras y elementos decorativos, acabaron embelleciendo la huerta de Penecho —que fue de don Luciano Rodríguez—, transformada entonces en una almunia de inspiración romántica. Los ripios y fragmentos menores sirvieron para levantar tres humildes viviendas, las que se construyeron sobre su solar. Una de ellas aún permanece en pie. Los sillares mejor labrados encontraron un nuevo destino con la llegada de la Segunda República: levantaron los muros de la Casa del Pueblo, un edificio que, según quién lo contemple, fue ágora de participación ciudadana o simple mentidero de la vida cotidiana.

Quien observe con atención sus piedras podrá descubrir alguna inscripción apenas erosionada por el tiempo, discretos vestigios que escapan al olvido y recuerdan el origen de un edificio cuyas paredes conservan, literalmente, la memoria de otro que ya no es: Santa María del Cueto.

El punto de inicio de la ruta, señalado por un mojón de cartelería pétrea, se encuentra a escasos doscientos metros de la Oficina de Turismo.



Lámina 2: Casa del Pueblo unos años después de su creación, tras la Guerra Civil. Aunque cambió de apelativo y función, encalada aún conservaba su estructura original y la entrada frontal / Mojón de inicio del sendero.

Según iniciamos la marcha, a nuestra izquierda y en alto, se extienden tierras que en el pasado fueron de pan y habas. Hoy, sin embargo, aquellos amplios bancales que escalonan la ladera bajo el castillo —y que aún dejan entrever vestigios de episodios ocultos bajo el peso de los siglos— sostienen únicamente cepellones de olivos jóvenes y retorcidos.

Sobre los pasos de nuestra senda, el que fuera ancestral Camino Ancho —antigua cañada de carne bajo el apelativo de Cordel de Bailén—, discurre por debajo de nosotros desfigurado entre las costuras de la actual carretera de Bailén. Continuamos en un suave descenso por una trocha abierta sobre la pizarra quebrada. A la derecha, si observamos con atención, distinguiremos a media ladera del Barranco de Los Turrumbetes una cicatriz rectilínea, trazada como si se tratara de un arañazo realizado a escuadra y cartabón: se trata del Camino de la Fuente Cayetana. Junto a él, casi desprendida del propio arrecife de la senda, se abre la Cueva del Grajo. Desde la distancia apenas parece una

diminuta mancha oscura dispuesta sobre la roca, pero durante siglos sirvió de refugio a los cabreros cuando el tiempo estaba tormentoso.

Tras avanzar apenas unos cientos de metros, tras la curva y enfrente, se hunde la anchura del barranco de Valdeloshuertos. En otro tiempo, una sucesión de huertos escalonados y encajados contra el hilo del arroyo, que descendía suavemente hasta desaguar en el cauce principal del río Rumblar. Hoy, como cicatrices cauterizadas en el pellejo serrano, apenas se dejan ver unos viejos caballones, la poca memoria de un paisaje cultural olvidado.

Superando el cauce y subiendo la loma del cerro del Gólgota o del Algarrobo, asoman difusamente viejos bancales de tierra calma. Esquilmados y abandonados, su solar ha sido tomado por jaras y retamas que avanzan sin freno mientras que un joven bosquete de chaparros crece lentamente, armado de la paciencia que da saber que se vuelve al punto de partida: el monte mediterráneo.

Rompiendo la monotonía, a poniente y como pequeños bastiones que se resisten al olvido, malviven algunos huertos en barranco, como el de Rojo. En sus bancales, granados extravagantes y zarzas sombrías continúan librando una batalla desigual por subsistir en una tierra que fue fértil y generosa, pero que hoy agosta en el sopor de la historia apagada.

Casi en la cumbre del cerro, asomándose de reojo al amplio valle, aparecen las ruinas de una modesta casucha, la del Gólgota. Desde su precario emplazamiento parece desafiar, cara a cara, la imponente silueta del castillo. Un poco más arriba, sobre el llano de arenisca, duerme oculta su antigua era. El círculo de piedras que un día sirvió para trillar y aventar el grano permanece hoy deshecho y silencioso, rodeado por las antenas de telecomunicación y como último vestigio de una tierra que dio pan, pero que a cambio exigió sudor y vidas.

La cueva de la Mona

Aún sobre nuestros primeros pasos, el camino describe un giro, corta de forma abrupta la pendiente de la ladera y nos conduce junto a la cueva de la Niña Bonita. Conocida popularmente como la cueva de la Mona, este enclave ha alimentado durante generaciones un sinfín de relatos en los que se entremezclan travesuras de chiquillos, que acaban a pedradas, con conquistas épicas, lazaretos, tesoros ocultos y episodios de guerra y sangre. Sin embargo, más allá

de leyendas sin argumento, la caverna guarda un secreto mucho más íntimo: la génesis de su nombre.

Lejos de explicaciones misteriosas o sobrenaturales, la historia parece tener un origen mucho más sencillo, aunque no por ello menos legendario. La tradición oral sitúa su nacimiento en un relato que se pierde entre dichos y recuerdos a caballo entre los siglos XIX y XX. Cuenta la historia que un acaudalado ingeniero, propietario de varias explotaciones mineras, contrajo matrimonio con la joven más hermosa del pueblo. De aquella extraordinaria belleza habría surgido el apelativo de «Niña Bonita» con el que terminó conociéndose la gruta.

Aquella mujer, de nombre Agustina Jódar Gutiérrez, era de carácter firme y gran corazón. Una persona muy querida por sus vecinos. Tras enviudar, asumió la dirección de los negocios familiares y se puso al frente de la explotación conocida como Mina de la Niña Agustina, situada aguas arriba del río Grande. Gracias a su capacidad y determinación, logró gestionar la empresa con notable acierto, convirtiéndose en una figura respetada y recordada por la comunidad.



Lámina 3.- Cueva de la Niña Bonita, mal llamada de la Mona / ‘Camino romano’.

Pero volvamos a la historia que nos ocupa. Agustina tenía dos hermanos de escasa fortuna y andar a diario mano sobre mano. Deseosa de procurarles un medio de vida, convenció a su marido para que los empleara en sus explotaciones mineras. El ingeniero, buscando una tarea útil para sus cuñados, les encomendó abrir una galería a media ladera del cerro del castillo, justo donde hoy se encuentra la conocida cueva de la Niña Bonita. Con aquella excavación

esperaba localizar un filón de galena argentífera, una veta de plomo y plata que intuía alineada con la cercana explotación minera del Polígono-Contraminas.

El tiempo pasó sin que la empresa diera los frutos esperados. Aunque no faltan quienes sostienen que los mineros llegaron a encontrar algún tesoro oculto de origen moruno —quizá unos pocos dírhams olvidados y alguna flecha consumida por el óxido—, lo cierto es que la aventura terminó sin beneficio alguno. La explotación fue abandonada y la galería quedó como el único vestigio de una ilusión tan ambiciosa como efímera. Paradójicamente, lo único que perduró fue el nombre de la cueva, legado de aquella mujer cuya belleza dio origen a la leyenda.

Con el paso de los años, la gruta adquirió una nueva vida en el imaginario de los muchachos del pueblo. Perdida ya la ancestral costumbre de demostrar el paso a la madurez enfrentándose a un oso o a un lobo, los zagales buscaron otras pruebas con las que medir el valor y ganarse el respeto de la cuadrilla. Así nació uno de aquellos desafíos que todavía hoy se recuerdan.

La prueba consistía en internarse de manera individual hasta el fondo de la cueva y dejar un reloj sobre una repisa de la roca. Después, uno tras otro y por estricto turno, cada participante debía adentrarse en la oscuridad para recuperarlo y, tras sacarlo nuevamente a la luz, el siguiente volvía a depositarlo. Mientras tanto, los que aguardaban en la entrada alimentaban la tensión contando historias de *aparecidas*, tesoros encantados y presencias inquietantes. Y metidos en aquellas conversaciones, bastaba con que el miedo hiciera presa de alguno para que cundiera el pánico y todos salieran huyendo despavoridos abandonando al que estaba en medio del lance en el interior de la cueva. En aquella tesitura, el reloj quedaba temporalmente huérfano en las profundidades de la gruta. De hecho, se dice que uno de aquellos relojes nunca volvió a ver la luz.

El ‘Camino Romano’

Apenas unos metros por adelante, tras dejar atrás una fuente de factura reciente y cuando el terreno comienza a descender de forma inevitable, el sendero cruza la carretera de Bailén para desembocar en la traza del antiguo Camino "romano". Este carril empedrado, que durante siglos comunicó Baños de la Encina con Bailén y Andújar, fue conocido popularmente como el Camino Ancho por su

propia amplitud, pero también porque trajinó con asuntos comerciales, fue cañada de carne[2] y canalizó la gestión de los portazgos de la villa. Pese a su denominación tradicional, su empedrado no procede de época romana, sino de los primeros años del siglo XVIII. Un proyecto conservado en la Real Chancillería de Granada, redactado por Pedro Gallo y fechado en torno a 1707, documenta la construcción de uno muy similar en cuanto a sus hechuras, que es la continuación natural de este camino hacia el norte para superar los pasos del Muradal. Se trata de un tramo del Camino del Puerto del Rey, en el parque natural de Despeñaperros, que hoy es conocido con el apelativo de El *Empedraíllo*.

A la derecha del camino, un sólido muro de pizarra protegía los sembrados del apetito de las merinas[3] que atravesaban estas tierras durante los movimientos trashumantes. En cambio, por la izquierda, aparecen alineadas y muy castigadas por el abandono tres antiguas eras de pan trillar: Bartolico Recena, *Quijaílla* y Baltasar. Sobre la ladera, en el otro margen de la carretera de Bailén, se conservan las eras de Casa y Valentín completando un conjunto que testimonia la intensa actividad agrícola que modeló durante siglos este paisaje cultural.

Puestos en el sitio y ribeteando la falda del cerro del Cueto, lo que parece una sucesión de bancales que rompen la ladera para arropar la salida suroeste del pueblo, en verdad conforman el conjunto de eras que nos trae. Hoy baldío estéril, engulle en sus adentros la carretera de Bailén, la que popularmente era conocida bajo el apelativo de Camino Ancho. En su tiempo y derramándose por la solana, el empedrado de su pavimento dio forma a una suerte de mesetillas más o menos redondeadas, ásperas y yermas para cosas de labor, pero de enorme utilidad y algarabía en tierras que fueron de pan. Sin quererlo, formaban un tránsito necesario entre el callejero encalado y la inmensidad dorada de una campiña que huía inexorablemente en busca del horizonte. En la actualidad, perdido el sur cuando nos quisimos subir a la chepa del norte, la campiña ha sido totalmente colonizada, sin piedad, por un océano inmisericorde de olivos. En días, cuando las eras ya rezumaban ruina y apenas tenían otra utilidad que guardar trastos como desván, hizo las veces de cancha futbolera, hogar de

[2] Ganadería trashumante.
[3] Oveja con lana de calidad superior.

candelarias y patio de recreo. Finalmente, cuando dejaron de escucharse las voces que les dieron vida, llegó el peor de los destinos: el olvido. Un abandono silencioso muerde cada una de sus piedras y las desmenuza en un epílogo de destrucción que desdibuja uno de los testimonios más valiosos de la memoria agrícola de Baños de la Encina.



Lámina 4.- Era de *Bartolico* Recena, recuperada recientemente.

Allí donde aún se conserva el frente de la era, como sucede en la Era de Casa, en el escalón robado a la ladera aflora un talud amarillento, una roca conocida popularmente como tosca. Se trata de una arenisca de origen marino con una antigüedad que varía entre ocho y once millones de años, de cuando este territorio estaba cubierto por las aguas que fueron los rescoldos del mar de Tetis.

Su característico color ocre y su textura blanda hicieron de la tosca un material de gran utilidad en la vida cotidiana. Triturada hasta obtener un polvo fino, se empleaba para abrillantar vajillas, ollas y sartenes. Mezclada con agua, se transformaba en una lechada con la que se enjalbegaban los redores —los zócalos que rodeaban las estancias— y las paredes de las cocinas bañuscas, aportándoles limpieza, luminosidad y un característico tono claro.

Al final de la cuesta, cuando las eras de pan y la cañada ya se desdibujan en la memoria, el camino de piedra da paso a la tierra para después desaparecer bajo el asfalto. El recorrido gira entonces hacia el sur, se reincorpora a la antigua cañada y, entre huertas y norias monumentales, alcanza el aprisco de Los Charcones.

Conocido en la documentación pecuaria como el Cordel de Bailén, históricamente se bifurcaba en dos itinerarios. Hacia el sur, como Camino de

Andújar, buscaba las rastrojeras de la campiña y descendía hasta el valle del Guadalquivir discurriendo junto a la dehesa de Burguillos, en el término de Bailén. Hacia el oeste, tras vadear el río Rumblar por la *Pasá* de los Baileneros, se internaba como cañada de carne por la colada de Villanueva para colarse en el corazón ganadero de Sierra Morena.

Durante siglos, este cordel constituyó una de las principales rutas de la trashumancia. Por él discurrían miles de ovejas merinas procedentes de los Montes Universales, en el Sistema Ibérico, que cada otoño descendían hacia los pastos templados de Sierra Morena para pasar el invierno. Aquel incesante trasiego marcó profundamente la economía y el paisaje de estas tierras. Con el declive de la industria lanera y la desaparición progresiva de la gran trashumancia, las antiguas veredas fueron ocupadas por un nuevo protagonista: el toro de lidia. Baños de la Encina llegó a convertirse en uno de los principales enclaves ganaderos de España y, en 1978, ya contaba con 28 hierros y 38 fincas de reses bravas, reflejo del auge alcanzado por esta actividad.

Hoy la cañada continúa conduciendo ganado, aunque en una escala mucho más modesta. Son rebaños de oveja segureña que realizan desplazamientos estacionales entre estas dehesas y las sierras de Segura, tierra de los conocidos como pontoneros (Pontón Alto y Bajo). De ellos decían nuestros mayores, no sin cierta ironía: «Cuídate de los pontoneros, que hacen la *verea* por los caminos de Mesta». La expresión aludía a una práctica bien conocida: durante la invernada no arrendaban dehesas en los extremos, sino que aprovechaban exclusivamente los pastos de las vías pecuarias alargando una eternidad los trayectos de ida y vuelta, sin gastar un solo real.

2.- El Aprisco de Los Charcones y el arroyo de Los Huertos

Cuando quedan atrás las primeras huertas, ahora desdibujadas entre olivos, tras franquear la estrechura del puentecillo que salva el arroyo de los Huertos, por fin penetramos en el descansadero de los Charcones, en tierras de Patricio. El topónimo, como el de sus enclaves vecinos —Escarchales, Cantalasrranas, Renacuajares o El Charcón—, confirma que en tiempos inmemoriales este lugar fue un humedal, cuando no una auténtica ciénaga. Hoy, reseco y domeñado bajo una inmensidad de olivos, apenas deja oír el eco de lo que un día fue.

Fondeado en la hondonada, el lugar parece trazado a la manera de un campamento romano. Y no es solo una impresión. Lo atraviesa de parte a parte el camino que traemos, la cañada, mientras un humilde arroyo —a veces poco más que un reguero— corta su discurrir en perpendicular. Cuando las lluvias obligan, el riachuelo recoge la mayor parte de las aguas de la campiña a través de una intrincada red de zanjas y acequias.

Cordel y regato, como si acudieran a una cita largamente concertada, vienen a darse mutuas nupcias en un pequeño puente de piedra, recio en su sencillez, pero suspendido en mitad de la nada. Allí se cruzan el decumano y el cardo de esta singular *civitas* campesina. A lo largo del primero, siguiendo el viejo camino ganadero, se suceden dos pozos con sus correspondientes piletas-abrevadero, testimonio de la secular vocación trashumante del lugar y de su antiguo servicio como aprisco para rebaños y recuas.

El arroyo, por su parte, desempeña con igual dignidad el papel de cardo *maximus*. En su corto recorrido va sembrando sus orillas de norias de diverso tamaño y condición, antes de encaminar pausadamente sus aguas hacia el barranco de Valdeloshuertos.



Lámina 5.- Pozo y puente de los Charcones.

Como corresponde a toda colonia latina, el Charcón delimita su perímetro con un ancho muro de piedra, cubierto de musgo y quebrado aquí y allá por media docena de granados vetustos y retorcidos que, a modo de bastiones, confieren solidez y prestancia al cercado. Si las murallas romanas defendían la ciudad de enemigos exteriores, el aprisco levantó su modesta fortificación para un

propósito mucho más prosaico: impedir que el ganado abandonara el abrevadero y, haciendo de su capa un sayo, arruinara las huertas que se extendían al otro lado de aquel particular limes.

Sin embargo, la semejanza termina ahí. Mientras el urbanismo romano hacía del orden una de sus mayores virtudes, el interior del descansadero es un completo desbarajuste, fruto de la utilidad antes que del diseño. Basta cruzar el bardal para que el paisaje se transforme: la huerta recuperaba la disciplina, desplegándose en una sucesión de caballones de tierra quebradiza y surcos húmedos que dibujan una geometría tan precisa como fértil.

Aunque hoy apenas lo delate el paisaje, nos encontramos en los dominios de la antigua huerta bañusca. Todavía sobreviven, dispersas por el entorno de Los Charcones, numerosas norias de andén alto, reliquias de un tiempo en que el agua dictaba el pulso de la vida. Algunas, de porte casi monumental, se yerguen como torreones desmochados, derrotadas por una sequía crónica que parece haberse adueñado definitivamente del territorio.



Lámina 6.- Noria y alberca de Antero; zanja del arroyo de Los Huertos. Fuente: Inventario, documentación y activación turística del patrimonio de piedra seca en Baños de la Encina (Jaén). Elaborado por el Colectivo de Investigación de Sierra Mágina – CISMA, 2026.

Rodean el aprisco las huertas y norias de Antero, Liborio y Los Cucos; a tiro de piedra aguardan las de Zambrana, Matigüelas y los Gatos; un poco más allá, las de Penecho, los Jaboneros, el Mesto, el Salcedo o la del Chato la Virgen. Cerca de una treintena componen el inventario local, una sorprendente constelación de ingenios hidráulicos que aún permite imaginar el rumor incesante de las ruedas,

el ir y venir de los hortelanos y la fertilidad de una recortada vega que durante siglos vivió al compás del agua y sostuvo a estas tierras y a su población.

3.- El barranco de Valdeloshuertos

Cuando el aprisco comienza a diluirse frente a la avanzadilla de olivas del *Prao*, que engulle en su espesura la traza del Cordel de Bailén, giramos a la derecha bajo la sombra de una recia masa de eucaliptos casi monumentales —quininos, según la jerga local—. De inmediato nos internamos en el barranco de Valdeloshuertos y avanzamos entre olivos. Por la diestra queda el curso del arroyo de Los Huertos. En unos cientos de metros, ahora sí, encajados en los pespuntes de la vereda de las Aguas —senda abierta para la vigilancia de los asuntos del pantano (1941) y que recorre todo el perímetro de su lámina de agua (lámina 8)—, penetramos en las asperezas de Sierra Morena y en los dominios del huerto. Sí, en masculino, atrás ha quedado la huerta, fértil y pródiga en aguas, y por delante se anuncia la tierra seca y áspera, el escaso hilo de agua y la casucha de mal vivir. El género importa. Del antiguo huerto de Patrocinio, por encima de la casilla ya desvencijada, se conservan los minúsculos bancales del quiñón y, junto a ella, a uno y otro flanco, los hoyos de la cantera que suministró la pizarra. En un quiebre del arroyo, por frente de la casilla, permanecen ocultos y entre la maleza el pozo y la alberca-lavadero.



Lámina 7.- Arroyo de Los Huertos y barranco de Valdeloshuertos.

Desde el umbral de la casucha, el puentecillo de la traída de aguas del manantial de Gorgogil, elevado sobre el arroyo, rompe el horizonte. La conducción de aguas, que en origen las traía desde sierra adentro, aunque realmente es sifón invertido, aún hoy sigue en servicio. En silencio, transporta las aguas que ahora vienen de la presa del embalse del Rumblar y calla las historias que un día condujo.

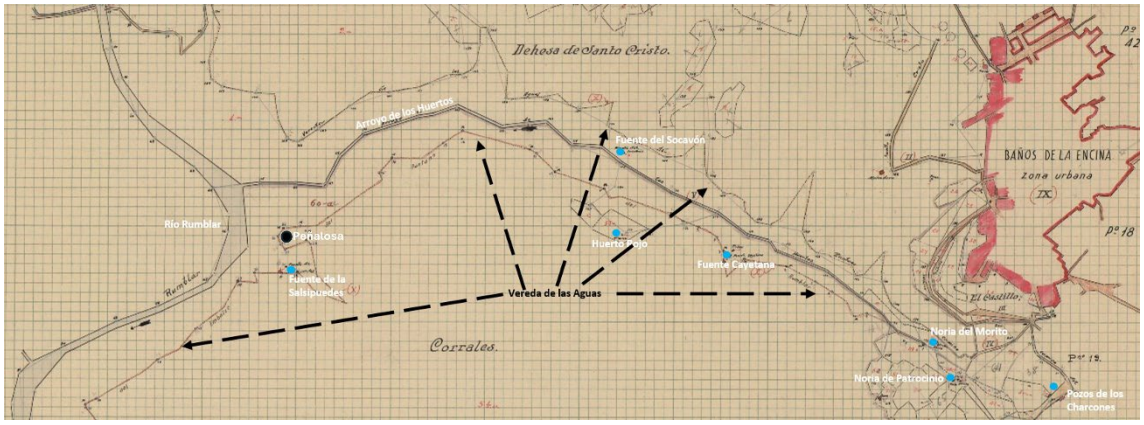


Lámina 8.- Vereda de las Aguas: fuentes, pozos y norias. Fuente: Polígono 44 del parcelario de Baños de la Encina, año 1941. Servicio de Catastro Topográfico Parcelario. Elaboración propia.

Con toda probabilidad, mis correrías por Valdeloshuertos comenzaron muy pronto; sin embargo, no creo conservar ninguna mella anterior a la balompédica que ahora acude a mi memoria, de cuando una pertinaz sequía dejó completamente reseco el lodazal.

Encajado en la cabecera del barranco, el campo de fútbol era más bien de dimensiones raquíticas, aunque, por la lozanía de su herbazal, nada tenía que envidiar a los mejores terrenos de juego de la provincia. Conviene recordar que, por entonces, la mayoría de los campos de deporte se asemejaban más a corrales de cabras que a auténticos escenarios futbolísticos. La comparación resultaba aún más favorable si se tiene en cuenta que, hasta entonces, nuestros encuentros cotidianos se venían disputando sobre el empedrado de las eras de Casa y Vidalón o en el polvoriento descampado de la *Vuelta la Pera*. Tan exuberante era aquel césped —o, para ser más precisos, aquella tupida maraña de yerbajos— que no faltaba quien se imaginara botando un córner en una esquina del Bernabéu o disponiéndose a lanzar un penalti en el mismísimo Camp Nou. Yo guardaba silencio. En mis adentros soñaba con saltar del banquillo para calentar la banda del Manzanares.

Aguas arriba, el improvisado campo rompía contra un recodo del arroyo de los Huertos y la alberca de Patrocinio; por el contrario, aguas abajo moría junto al puentecillo de marras. Al otro lado de aquella modesta obra de ingeniería, pasada la conducción, emergían la singular noria del Morito y su alberca, excavada en la roca madre para almacenar las aguas. Por el flanco derecho, sopié del castillo, el terreno tropezaba contra el arrecife de pizarra que sostenía el antiguo camino de Valdeloshuertos y la vereda de las Aguas, coincidentes en este tramo; por la banda contraria, se deshacía bajo el cauce del arroyo, junto al murete de encauzamiento y el azud que retenía sus aguas.



Lámina 9.- Pozo y noria del Morito y, tras el sifón invertido de las Aguas del Gorgogil, cancha futbolera de Valdeloshuertos.

Hoy, todo aquello se ha convertido en un erial de cardos, estiércol y aguas negras, un chortal infecto donde la vida ha sido derrotada.

La barcaza del Rumblar

Pero, por ser fiel a la verdad, y pese a mis aficiones futboleras, mis primeros recuerdos de Valdeloshuertos no transcurren sobre un campo de juego, sino sobre una barcaza desguazada: un navío varado para siempre en la margen fluvial de la cola del pantano. Junto al puente de las aguas de Gorgogil, parecía devolvernos el eco de singladuras jamás emprendidas. Fondeada entre aquellos jirones del embalse, evocaba, para nuestra imaginación, lo que nunca llegó a ser: un galeón de Manila abierto a los inmensos océanos.

Una de aquellas tardes ociosas, de mano sobre mano y nada que hacer, con mucho por inventar y aún más que desbaratar, nos vimos zarpando hacia destinos imaginarios, siempre remotos y exóticos, aunque nuestro único pantalán posible fuese la orilla de enfrente, la del cerro del Gólgota o del Cerro del Algarrobo. Sin capitán, pero con abundancia de grumetes, unos cuantos embarcaron en el vetusto navío, mientras el resto cruzamos a la ribera opuesta para esperar el desenlace desde un puerto más seguro. Como la barcaza hacía aguas por todas partes y el único instrumento para achicar era una vieja y oxidada lata de tomate, pronto comenzó a dar la impresión de que iba a irse a pique. En esos afanes andaba la improvisada tripulación cuando el vigía de proa, sin cofa a la que encaramarse y convencido de que el barco se iba al garete, decidió arrojarse a las procelosas aguas del Rumblar de entonces: una masa negruzca donde se mezclaban las aguas embalsadas con los vertidos residuales.

La desgracia quiso que apenas hubiera tres cuartas de agua putrefacta. El improvisado timonel cayó de la peor manera posible: de plancha y con todo el cuerpo extendido sobre aquella superficie inmunda. De regreso, mientras improvisábamos artificios que justificaran tan sonado naufragio fluvial, quienes habíamos permanecido en tierra y regresábamos de punto en blanco caminábamos a paso ligero, procurando mantenernos a distancia del hedor insoportable que despedían los intrépidos marinos que, a bordo de aquella vieja barcaza, habían dado vida a una aventura tan disparatada como inolvidable.



Lámina 10.- Barcaza del Rumblar. En la fotografía, Pedro, mayoral de ganadería brava, su hijo Rafael y el Ribero, piconero de reconocida fama (años 70). La barca está expuesta en el Museo del Territorio, Baños de la Encina. Fuente: Antonio Moreno ‘Miraves’.

Pero, dejando a un lado la anécdota y retomando el hilo de la historia, conviene detenerse en el origen de aquellas singulares embarcaciones. Estas barcas se fabricaban de forma completamente artesanal por un gremio de carpinteros asentado en Don Benito y en la vecina Villanueva de la Serena. Su destino era, principalmente, la pesca en el río Guadiana, aunque su uso se extendió de manera generalizada por los humedales de Extremadura. Así lo documenta un estudio de Felicísimo García Barriga, quien recoge diversos testimonios sobre la utilización de estas embarcaciones en las charcas cacereñas de Brozas y Arroyo de la Luz, situadas entre Cáceres y Alcántara. Conocida popularmente como la barca del Guadiana, resultaba especialmente apropiada para la pesca de especies como la tenca y la pardilla.

Su diseño, de planta casi romboidal y escaso calado, les proporcionaba un fondo plano que las hacía extraordinariamente estables y maniobrables. Solían transportar a dos personas y se impulsaban exclusivamente mediante remos. Construidas en madera de pino, sin embargo, presentaban un inconveniente característico: cuando permanecían largo tiempo expuestas al sol y al aire, la madera se resecaba, aparecían grietas entre las tablas y el agua comenzaba a filtrarse con facilidad. Por ello, cuando no estaban en uso, se mantenían sumergidas para conservar la madera hidratada y, durante la navegación, nunca faltaba a bordo un cucharro de corcho, después una vieja lata, con el que achicar, una y otra vez, el agua que inevitablemente iba entrando.

Y, retomando la historia local, fue en la década de 1950 cuando un vecino de Baños, José Columpios, camionero de profesión, tuvo la feliz ocurrencia de aprovechar sus viajes comerciales por tierras extremeñas para no regresar nunca de vacío a su pueblo. Su *Parrala* —como era conocido su pequeño camión— volvía cargada, de vez en cuando, con alguna de aquellas barcas del Guadiana. Por uno de esos caprichos con que la vida reescribe la geografía, aquellas embarcaciones, nacidas para surcar las aguas del Guadiana, terminaron navegando las del Rumblar, aunque no al servicio de pescadores. Por el contrario, participó de los asuntos de carboneros y cazadores furtivos[4].

[4] CANTARERO QUESADA, J.M. (2026): La barcaza del Rumblar, Baños de la Encina. Revista Argentaria, nº 30. pp. 84-89.

De nueva en vereda, al hilo de las historias que van arropando la caminata, conviene detener la mirada allí donde las aguas de la barranquera de los Turrumbetes —también conocido como reguero del Matadero— vierten su caudal en el arroyo de los Huertos. En frente nuestra, bajo el camino de la Cayetana, se alza un singular cono aluvial formado por tierras, ladrillos y piedras, un depósito de sedimentos cuyo origen se encuentra en las escombreras levantadas durante los años del desarrollismo urbanístico bañusco, entre los años 70 y 80 del siglo XX. Aquellos vertederos ocuparon las dos laderas del barranco, precisamente donde hoy se extienden los dos falsos llanos que conforman el paseo de la *Llaná* y el aparcamiento público de la carretera de Bailén. La peculiar naturaleza de este abanico sedimentario invita a prospectarlo con calma. Entre sus materiales resulta relativamente sencillo localizar piezas aisladas que, aunque arrancadas de su contexto original, evocan episodios desdibujados por el paso del tiempo y las transformaciones del paisaje. Una observación atenta puede deparar el hallazgo de media muela de arenisca perteneciente a un molino aceitero, el *catillus* de un molino harinero romano, un mojinete empleado para majar esparto o las inconfundibles baldosas de La Moderna, la antigua fábrica de ladrillos de Linares que alcanzó su máximo esplendor durante el auge de la minería del distrito Linares – La Carolina.

Lámina 11.- En la parte inferior, abanico aluvial del arroyo del Matadero o de los Turrumbetes.

En definitiva, son vestigios descontextualizados, supervivientes de escenarios desaparecidos, pero no por ello carentes de valor. Al contrario, constituyen pequeñas claves que enriquecen el relato del lugar y aportan matices imprescindibles para comprender la historia cotidiana de Baños, esa historia hecha de objetos humildes, usos olvidados y vidas que el tiempo fue sepultando bajo nuevas capas de tierra.

4.- La fuente Cayetana

Al hilo de todo esto, o quizá no tanto, el barranco nos despierta numerosos interrogantes que aún hoy siguen bullendo en nuestra cabeza y que llevamos mucho tiempo rumiando. Uno de ellos es el posible origen romano de la fuente Cayetana. Por debajo de la vereda, la fuente está encajada en lo más hondo del barranco de la *Quijá*. A primera vista, si nos dejamos llevar por esa mirada apresurada que solo busca el escenario perfecto para un selfi, la fuente Cayetana podría parecernos una humilde casucha de huerta o un chozo de aspecto esperpéntico. Sin embargo, la realidad, que acaba siempre por colocar cada pieza en su lugar, nos revela que se trata de una fuente alcubilla: una de las cuatro que abastecieron de agua potable a la población de Baños hasta mediados del siglo XX, junto con las vecinas del Socavón, Pacheca y Salsipuedes.



Lámina 12.- Fuente de la Cayetana.

Situada a sopié del barranco de Valdeloshuertos, la fuente Cayetana cuenta con tres alcubillas o aljibes. El más antiguo de ellos, por la sobriedad de su traza y la factura de sus sillares, bien podría sugerir un origen romano. Los otros dos, cubiertos con bóveda de medio cañón de ladrillo y techumbre de pizarra, fueron levantados a comienzos del siglo XX, al calor del crecimiento demográfico propiciado por la minería. Sin embargo, aquella sospecha nunca terminaba de convencerme. Había algo que, caminata tras caminata a Peñalosa, seguía royéndome por dentro. Me repetía una y otra vez que la próxima vez llevaría el metro, porque aquellas piedras no acababan de darme la talla romana. Pero un día surgía un asunto y otro un despiste, y siempre regresaba con la misma incertidumbre.

Más allá de otros indicios, el reducido tamaño de los sillares ya me inspiraba cierta desconfianza. Tampoco el escaso desgaste de la piedra, especialmente en las esquinas, encajaba con una obra que hubiera soportado el peso de tantos siglos y la permanente humedad del barranco. Esperaba encontrar una pátina mucho más acusada. A ello se sumaba que no reconocía el característico aparejo almohadillado, tan frecuente en la arquitectura romana de cierta entidad, ni advertía muescas o grapas —colas de milano o rebajes para tenazas y palancas— propias de la manipulación de grandes bloques. Y, por supuesto, no había rastro alguno del *opus caementicium*, el célebre hormigón romano. Todo apuntaba en una misma dirección, aunque seguía faltándome una comprobación decisiva: medir la altura de los sillares. Intuía que en sus proporciones podía encontrarse la respuesta.

Hasta que un día, en una de aquellas idas y venidas, recordé los consejos de mi abuelo José María. Como tantas veces decía él, cuando faltan las herramientas hay que echar mano de la sencillez del ingenio. En un arranque de inspiración, junto al moderno puente de madera, dejé la vieja vereda de las Aguas, hoy ensanchada casi hasta hacerla casi irreconocible, y descendí por un senderillo apenas esbozado dispuesto a medir la obra con el único instrumento del que disponía: mis propias manos. La sorpresa fue inmediata. Todas las hileras de sillares presentaban exactamente la misma altura: una cuarta y cinco dedos —de los míos—. Pero aún me llamó más la atención comprobar que entre cada hilada aparecía una fina laja de pizarra, un recurso constructivo habitual en las

edificaciones monumentales de Baños desde los albores de la Edad Moderna, concretamente desde finales del siglo XV. Además, las juntas estaban trabadas con una delgada capa de argamasa de cal, un elemento que, por norma general, está ausente en los aparejos romanos de mayor calidad.

Aquellos indicios, lejos de cerrar el asunto, avivaron todavía más mi curiosidad. Como quien teme perder el último tren, salí apresuradamente hacia el pueblo. Ni siquiera me entretuve en saludar a los contertulios que, a esas horas, ya ocupaban sus puestos habituales en la plaza. Me dirigí directamente a la iglesia de San Mateo, dispuesto a medir la fábrica gótica. Y entonces llegó la revelación. Los sillares de la parte más antigua del templo tenían exactamente la misma altura: una cuarta y cinco dedos. También allí, entre las hiladas, aparecían la fina laja de pizarra y el mortero de cal que había observado en la fuente Cayetana. Sonreí, no pude evitarlo. Había encontrado la pista que llevaba tanto tiempo buscando.

Regresé a casa para hacer una última comprobación, esta vez con el metro. La equivalencia resultó ser de 29,6 centímetros. No cabía duda: aunque la fábrica de la fuente no fuera romana, sus maestros canteros habían trabajado siguiendo el pie romano como unidad de medida. Nada tenía ello de extraordinario. La iglesia de San Mateo fue levantada durante el gótico tardío, cuando el influjo del Renacimiento italiano comenzaba a abrirse paso en Castilla, recuperando no solo las formas clásicas, sino también parte del legado técnico y metrológico heredado de Roma.



Lámina 13.- Fábrica de la fuente vieja de la Cayetana.

Con todos estos indicios, y aun a riesgo de equivocarme me inclino a pensar que el aparejo de la alcubilla primitiva de la fuente Cayetana —no así el de la segunda, cubierta con bóveda de ladrillo y levantada ya en el primer tercio del siglo XX— bebió en buena medida de las soluciones constructivas empleadas en la iglesia de San Mateo. Ambas obras parecen responder a un mismo patrón: el uso del pie romano como unidad de medida, la interposición de finas lajas de pizarra para amortiguar la rigidez de la arenisca y la utilización de mortero de cal como material de unión. Sin embargo, cuanto más detenidamente examinaba la fábrica de la parroquial, más evidente se hacía que los sillares de la Cayetana guardaban una afinidad mucho mayor con las ampliaciones acometidas durante el primer tercio del siglo XVIII que con la obra gótica original. Los sillares de esa etapa, especialmente los de la cabecera de San Mateo, presentan una labra mucho más uniforme. Pero hubo un detalle que terminó de llamar mi atención: en los sillares, los bloques de la Cayetana muestran un fino ribete perimetral cuidadosamente pulido, mientras que el centro del sillar conserva un acabado más basto. Ese mismo tratamiento puede apreciarse con claridad en los sillares del crucero y de la cabecera de San Mateo, levantados en 1732, y también, justo enfrente, en los de la Casa Grande o de los Zambrana Dávalos, fechada en 1724.

La coincidencia no termina ahí. Ese mismo modo de labrar la piedra aparece también en la ermita de Jesús del Camino (1719); en la cabecera del camarín, la sacristía y la casa de los santeros del santuario de la Virgen de la Encina (1723); en la Casa Consistorial; en la iglesia de Jesús del Llano (1682-1744) y, de forma especialmente elocuente, en la portada de la casa parroquial de Santa María del Cueto (1787). También puede reconocerse en varias casonas señoriales, entre ellas la Casa de Priores (1756) y la Casa Escalante (1767).

Es cierto que los sucesivos encalados y su eliminación posterior en los primeros años 70 del siglo XX, realizadas con bujarda, han desdibujado en buena medida las huellas originales del trabajo de los canteros. Aun así, me atrevería a sostener que esta forma tan característica de labrar la piedra —incluida la de la fábrica más antigua de la fuente Cayetana— responde a un mismo lenguaje constructivo desarrollado durante el primer tercio del siglo XVIII. No significa necesariamente que todas aquellas obras salieran de un único cincel o de la mano de un solo maestro. Más bien parece el fruto de una cuadrilla de oficiales

picapedreros formados en una misma tradición técnica, conocedores de idénticos recursos y fieles a una manera común de entender el oficio.

Antes de abandonar la fuente, me viene a la memoria la dura historia de Eulogio, padre de otro Eulogio, personaje legendario en Baños, hombre de extraordinaria bondad y de carácter singular, cuya vida terminó de forma tan triste como inesperada. Tenía la curiosa costumbre de recordar cada día las onomásticas y aniversarios de buena parte de los vecinos, sobre todo de los más mayores. Y aquella prodigiosa memoria, unida a su condición de parroquiano habitual de tabernas y barras, solía verse recompensada con un vasillo de vino manchego.

Pero quien ahora nos interesa es el padre, el primer Eulogio. Trabajaba como jornalero para las conocidas «Viudas», una de las familias principales del pueblo. Además de las faenas del campo que ocupaban sus jornadas hasta el toque del ángelus, tenía encomendada una tarea tan ingrata como imprescindible. Al caer cada tarde, acompañado de sus dos borricos, debía bajar hasta la fuente Cayetana para abastecer de agua la casa. Uno de los animales cargaba cuatro serones o aguaderas; el otro, de lomo más ancho y conocido por todos como Juanico, llevaba seis. Entre ambos transportaban el equivalente a diez cántaros de agua. Medio adormilado y armado de una paciencia infinita, Eulogio iba llenando uno a uno aquellos recipientes con el escaso hilo de agua que manaba de la fuente. La faena se prolongaba, noche tras noche, hasta bien entrada la madrugada. Aquella era la ración diaria destinada a cubrir las necesidades de la casa: la limpieza, la colada, el uso doméstico y el abastecimiento de moradores y servicio.

No era un trabajo especialmente duro por el esfuerzo físico que exigía, sino por la interminable espera que imponía el exiguo caudal de la Cayetana. Tan lento era el manar del agua que pocas noches conseguía Eulogio regresar a tiempo para calentar el jergón antes de que despuntara un nuevo día.

Ahora sí, dejando atrás historias que poco tienen que ver con nuestro camino y despidiéndonos de la fuente Cayetana y de sus virtudes —hoy reducidas a un hilo de agua que solo reaparece, de forma intermitente, cuando llueve a cántaros—, dejamos atrás el puente de nueva factura y continuamos la marcha encajonados entre las mallas de alambre que delimitan la vereda. No hay otra ocupación que recrearse en el paisaje. A nuestra izquierda se extiende un monte

bajo de extraordinaria riqueza, un auténtico mosaico vegetal donde se entremezclan diferentes jaras —pringosa, jaguarzo y estepa—, con retama, cantueso, mejorana y algunos ejemplares de escaramujo, antes de fundirse con un cerrado bosquete de encinas que tapiza la ladera. A la derecha, por el contrario, la lámina de agua abre el horizonte y convierte el paseo en un improvisado observatorio de aves. Según la estación y la hora del día, es fácil sorprender la mirada inmóvil de una garza real apostada en la orilla; contemplar el vuelo majestuoso de la cigüeña blanca —la negra, mucho más esquiva, rara vez se deja ver, pero se aprecia en el entorno de Peñalosa—; seguir las veloces evoluciones de abejarucos y golondrinas; observar las inmersiones de los cormoranes o escuchar el chapoteo de patos y los novedosos gansos del Nilo mientras lanzan al aire sus ásperos reclamos. En los cielos, con cierta frecuencia, tampoco suelen faltar a la cita diversos tipos de águila y buitres leonados, dueños absolutos de las corrientes térmicas.

Aquel paisaje, sin embargo, me despierta también recuerdos de una relación con el campo muy distinta de la actual. Vuelve entonces a mi memoria una mañana de liria con mi buen amigo *Juanatos*, allá por la loma de la *Quijá*, en noviembre, cuando el paso de los pájaros (emigración de las aves insectívoras). Estando en aquellos trajines cinegéticos, recogiendo las capturas del puesto, en un traspié, que nunca faltan, propiné una patada involuntaria a la jaula de un colorín utilizado como reclamo, un jilguero. De no haber sido por la rapidez y buen pulso de mi compañero, todavía estaría corriendo barranco abajo tras el enchironado. Eran otros tiempos, para lo bueno y para lo malo. Otra forma de vivir el monte, de entenderlo y, en cierto modo, de hacerlo cultura propia. Con los años, he llegado a la conclusión de que muchas de las convicciones que hoy sostengo nacieron precisamente de aquellas prácticas, que el tiempo, la experiencia y una nueva sensibilidad terminaron por poner en cuestión. Estas maneras de relacionarse con el monte también forman parte del aprendizaje que exige nuestra tierra.

5.- La Cultura Argárica

Atrás quedan los bancales del Huerto Rojo, tomados por un ejército de granados retorcidos y zarzas invasoras, entre las que aún resisten algunas higueras. En frente de nosotros, en la margen contraria de la lámina de agua, se abren los

barrancos de la Colmenera y la Conejera, donde se esconden dos singularidades del paisaje: el rajal de las Colmenillas, un fósil de la tradición apícola serrana, y la no menos extraordinaria fuente del Socavón, una mina de agua de probable origen romano, pequeña y recogida entre los pizarrones, casi siempre sumergida bajo las aguas del embalse.

Superada la curva que mira al collado de la Pacheca, intento descubrir el lugar donde mana su fuente. Pero con este venero sucede lo mismo que con la *Encantá* —un fantasmagórico personaje femenino cuyo espíritu, según la tradición, vaga por el Pilarejo espantando lavanderas y embaucando a los mozos de buen ver—: todo el mundo habla de ella, aunque nadie es capaz de señalar con certeza su emplazamiento.

Conviene advertirlo en este momento: quienes caminen con calma por este tramo, si mantienen la atención visual podrán descubrir, en la época adecuada, varias especies de orquídeas silvestres.

La Peña y la Salsipuedes

Tras unos metros de suave descenso, la mirada se dirige inevitablemente hacia el enorme roquedo de Peñalosa, que ahora se alza magnífico por nuestra siniestra dominando el paisaje y quebrando la línea del horizonte. No conviene, sin embargo, dejarse engañar por el nombre. Sobre la imponente roca de Peñalosa no se encuentra el enclave arqueológico que ha dado motivo a nuestra visita, este está situado a tiro de piedra y a poniente del risco, donde, de antiguo, el poblado se yergue sobre un espolón. Cortado en su parte meridional por el despeñadero de la Salsipuedes, su acrópolis se asoma dominando el valle del Rumblar.

En la década de 1970, cuando salieron a flote las viviendas y las murallas del poblado que hoy conocemos con el nombre de Peñalosa, gracias al buen tino de Eduardo Muñoz-Cobo, el paraje era tan agreste y despoblado que ni siquiera tenía una denominación propia. Así que, llegado el momento de bautizarlo, la elección fue casi inevitable: era mucho más sensato tomar el nombre de la peña que apoyarse en el apelativo del despeñadero, cuyo topónimo resultaba poco alentador. Desde entonces, el asentamiento quedó para siempre identificado como Peñalosa.



Lámina 14.- Cazoletas: en el arroyo de los Huertos y perimetral del poblado de Peñalosa.

Antes de llegar al poblado, confieso una tentación difícil de reprimir. Desoyendo cualquier norma, olvidándome por un instante de vallas, alambradas, guardas y cuqueros, me imagino saltando el cercado sin ceremonia alguna, internándome entre las charabascas y ascendiendo con sigilo hasta la peña. No me hagáis demasiado caso: solo son ensoñaciones. Aunque, dicho sea de paso, ¡cuánta cerca hay en Sierra Morena! Podría pensarse que el ascenso merece la pena únicamente por las vistas, magníficas en cualquier dirección. Sin embargo, no es el paisaje el único argumento de este lugar. La cima posee una atmósfera difícil de explicar, es como si se tratara de un antiguo santuario impregnado de una espiritualidad que aún perdura.



Lámina 15.- Enorme risco de Peñalosa / embalse del Rumblar y, al fondo, macizo granítico del Navamorquín.

Solo si intentamos mirar con los ojos de quienes habitaron estas sierras hace miles de años, desprendiéndonos por un momento de nuestra forma

contemporánea de entender la relación entre hombre y naturaleza, podremos intuir el significado de las numerosas cazoletas, alquerques y antropomorfos cruciformes grabados sobre la roca. Son marcas lapidarias que apenas alcanzamos a descifrar, mensajes silenciosos que desafían la comprensión de una sociedad tan acelerada como la nuestra. Todo apunta a que nos hallamos ante símbolos de carácter apotropaico, signos protectores ligados a un universo de creencias profundamente enraizado en los ciclos de la naturaleza: la tierra y el sol, la fecundidad y el misterio del nacimiento, la muerte y la incesante renovación de la vida. Su significado último quizá se nos escape sin solución posible, pero su presencia sigue invitando a la reflexión y al asombro.

Con estas ideas revoloteando en la cabeza, en permanente conversación con mi buen amigo Francis Merino Laguna, emprendemos el descenso con el máximo cuidado, procurando no abrir trochas nuevas ni desmadejar la huella que dejó la historia. No hay motivo para impacientarnos: el barranco y las piedras que conforman el poblado argárico ya están a la vista.

Y, llegados a este punto, la pregunta resulta inevitable: ¿qué demonios significa eso de «lo argárico»?

Aunque la lámina del pantano evita que seamos conscientes de ello, por frente nuestra, a la altura de la peña, las aguas de Valdeloshuertos que nos han acompañado durante el camino entregan finalmente su caudal al Rumblar. La primavera ha sido generosa y el embalse rebosa. Al fondo, tras la inmensa lámina de agua que sepulta los antiguos huertos del Marquihuelo y engulle al arroyo de la Plata —también afluente del Rumblar por su margen derecha—, se alza, inexpugnable, el macizo granítico del Navamorquín, con sus minas, sus tumbas antropomorfas y su castillo romano. Pero aquello es otra historia.

El sendero, convertido ahora en un regato de plata que encharca el camino, serpentea sin otra pretensión que guiarnos el paso mientras destellea bajo la luz de la primera mañana.

El poblado de Peñalosa se alza sobre un espolón de pizarra modelado durante millones de años por las aguas del regato de La Rumblosa, que se hunden precipitadamente por el flanco sur labrando el desfiladero de la Salsipuedes, y por las del arroyo de Valdeloshuertos que traíamos por levante. Por frente del

poblado, en la otra margen del Rumblar, también vierten las aguas de otros dos riachuelos, Marquihuelo y de la Plata, que mansamente discurren como uno solo por el hoyazo del Marquihuelo. La población de Peñalosa, levantada sobre tanta confluencia de aguas, dominaba la cuenca fluvial que se extendía a sus pies, aunque hoy duerma bajo la quietud de un embalse que ha sepultado para siempre viejos caminos y desvelos.



Lámina 16.- Camino bajo la roca de Peñalosa / barranco de la Salsipuedes y arroyo de la Rumblosa.

Cuando, como este año, las lluvias han sido abundantes, cuesta comprender el origen del nombre de la Salsipuedes. Sin embargo, cuando el Rumblar agoniza por la falta de agua y la barranquera recupera toda su profundidad y se encajona, resulta fácil entender que aquel apelativo no obedecía a un simple capricho. Es entonces que se revela con claridad la defensa natural que protegía el caserío argárico. El poblado está rodeado por el abrupto acantilado de la Salsipuedes, que lo ciñe en un amplio arco suspendido sobre el abismo, aunque para su defensa también fue necesario levantar murallas de diferente naturaleza. Sus flancos norte y oriental, a falta de despeñadero que evitara el acceso de los intrusos, se vieron reforzados con una sólida muralla formada por tres paños y varios bastiones macizos, que garantizaban la defensa y custodiaban dos puertas monumentales, al sur y norte.

Hay quien sostiene, quizá dejándose llevar por la imaginación, que el risco de Peñalosa, con la enigmática presencia de sus marcas lapidarias, reproduce el firmamento. En contraste, en la oscuridad del profundo tajo de la Salsipuedes se hunde un infierno—a pesar de la luz simbólica que parecen irradiar las cazoletas repartidas aguas arriba, en ambas márgenes del arroyo—.

En un traspié, mientras nos recreamos en el silencio de la mañana, la recortada silueta de Peñalosa se deja entrever entre las encinas. Su perfil quiebra un horizonte de colores cambiantes, un cielo entrecortado por la piedra que se levanta en permanente rebeldía.

Con toda probabilidad, la población originaria estaría formada por grupos clánicos marginales provenientes de la actual comarca de La Loma. Primero se establecieron en los poblados del Cueto (Castillo de Baños) y Cerro Tambor, con la finalidad de rentar los filones metalíferos de la trinchera vecina del Polígono-Contraminas, para después penetrar en la Cuenca del Rumblar y organizar un verdadero dominio territorial integrado por poblados principales, fortines y núcleos mineros.

Murallas, acrópolis y viviendas fueron levantadas por vez primera hacia el 1900 antes de nuestra era, aunque después, en torno al 1600 y tras un incendio, hubo una remodelación y ampliación del área habitada, que incluyó la creación de una enorme cisterna. Algunos autores argumentan que las murallas de pizarra fueron erigidas para defenderse de un posible enemigo, pero también hay quienes razonan que se armaron para doblegar a quienes habitaban el interior del poblado. Sin embargo, las numerosas campañas arqueológicas y el minucioso trabajo de investigadores y auxiliares han ido desdibujando esta última interpretación. Hoy se relata un panorama diferente: en aquellas comunidades, pese a existir cierta jerarquización, las diferencias sociales fueron livianas durante buena parte de la existencia del poblado. Finalmente, conforme la sociedad fue ganando años, las clases sociales acabarían acentuándose.

Sus habitantes, que vivían principalmente de la obtención de cobre arsenicado y de su transformación metalúrgica, fabricaban herramientas, armas y una especie de lingotes de metal conocidos como galápagos. Destinados a intercambio comercial, recibían tal apelativo porque su forma recuerda el caparazón de este reptil. Tras cuatro siglos de convivencia, la población abandonó el asentamiento de forma pacífica sin que la arqueología haya encontrado indicios de una destrucción violenta ni desentrañado las causas en firme de aquella huida.

En su estado actual, nada de esto se parece a lo que contemplé la primera vez que caminé por el enclave y supe de su lugar en la historia. La fecha se pierde en el altillo de mi desmemoria, aunque debió de ser a finales de los años setenta

y me acompañaba mi buen amigo José Adolfo Estepa. Salimos en busca de alguna piedra que nos contara una historia y justificara la aventura de una mañana de intrigas. En cambio, encontramos un buen puñado de tiestos y el nacimiento de una curiosidad insaciable por conocer y entender el pasado. También regresamos con una generosa colección de arañazos y moratones, fruto de correr como pollos sin cabeza por unos vericuetos que desconocíamos: el arroyo de la Rumblosa. Con todo, aquellas magulladuras eran propias de la edad, como los coscorrones, pues forman parte una manera de comprender que, a fuerza de tropezones, te haces con los caminos. Con la edad, ya habría tiempo para caminar despacio, sentarse a la sombra, abrir la talega y comer con tranquilidad. El silencio haría el resto.

Y, al hilo de esto, quizá es el momento oportuno para dar cuenta del bocadillo para después franquear las defensas y adentrarnos en el poblado.

El poblado de Peñalosa

El camino difumina su trazado frente a la muralla, a levante de la entrada meridional. A primera vista, el frente fortificado podría parecer una gigantesca escalinata, pero la realidad es bien distinta. Se trata, en efecto, de la sucesión de tres líneas de muralla conservadas a distinta altura, por la erosión natural producida durante milenios, y reforzadas por varios bastiones que abrazan y protegen el conjunto de la acrópolis oriental.

En su interior se alzan amplias viviendas de planta rectangular, construidas con mampuestos de pizarra trabados con argamasa y revocados con un mortero de barro enriquecido con cal. Las cubiertas, de escasa pendiente, respondían a un sistema constructivo tan ingenioso como eficaz: pilares y vigas de alcornoque —y, en menor medida, de encina— sostenían un entramado de monte bajo sobre el que se disponían sucesivas capas de barro, rematadas finalmente con lajas de pizarra.

En el interior de aquellos habitáculos convivían el hogar y el trabajo, el descanso y la muerte. En un mismo espacio doméstico se integraban la cocina, el taller, el lecho y la fosa, reunidos todos ellos en una única realidad cotidiana.

Pero no adelantemos acontecimientos; ya llegará el momento de relatar sus prácticas funerarias. Se penetra en el poblado por un angostísimo corredor, la

Puerta Meridional, apenas una rendija abierta entre muros de pizarra de una anchura descomunal y, en su día, unos cuatro metros de altura. Dejando atrás el vestíbulo, se asciende por calles estrechas y empinadas que obligan a avanzar en zigzag. En un recodo a la izquierda, sobre un banco de pizarra elevado, queda atrás lo que pudo ser el pozo fundacional del poblado. En su fondo, en el marco de un complejo banquete ritual y tras sacrificar numerosos animales, entre los que destacaba el amplio número de equinos, se depositaron los despojos del festín mientras se invocaba el favor y la protección de los dioses para asegurar la prosperidad del asentamiento.

Quedando atrás una vivienda que oculta entre sus piedras un foso romano posterior, se discurre por la acrópolis oriental a través de un corredor encorsetado. Se trata de un inmenso granero comunal protegido por muros poderosos, un auténtico castillete en el interior de la fortaleza que se eleva sobre el resto del poblado como si se tratara de un pequeño alcázar. Desde allí, convertido en referencia visual para cuantos transitaran por el interior de la cuenca del Rumblar, el asentamiento dominaba el territorio con la misma autoridad con que, hace casi cuatro mil años, debió de contemplar el ir y venir de sus habitantes.



Lámina 17.- Peñalosa, muralla sur y sureste.

Apiñadas bajo el dominio de la acrópolis encastillada, en la ladera norte las viviendas se derraman y escalonan sobre tres enormes *terrazones*, hasta conformar un intrincado dédalo de callejas que nada tiene que envidiar al legendario laberinto del Minotauro cretense. El poblado, cuya disposición evoca en cierto modo el urbanismo alpujarreño, se completaba en las terrazas inferiores con una gigantesca cisterna capaz de almacenar hasta 400.000 litros de agua.

De dimensiones monumentales, recogía la escorrentía procedente de tejados y calles para abastecer las necesidades domésticas, servir de abrevadero al ganado, prevenir los incendios derivados de las actividades metalúrgicas… y, quién sabe, quizá también alimentar prácticas rituales hoy perdidas en el dédalo del tiempo.

Al abrigo de las viviendas, aunque siempre en busca de cualquier hilo de luz que penetrara desde el exterior, se disponían los telares para trabajar lana y lino. También podemos identificar los característicos molinos barquiformes, con los que se molían cebadas y trigos. Ocultos bajo los bancos corridos de los hogares, enterrados bajo la solería o elevados en el rincón principal de la estancia, como si de un altar se tratara, reposaban los ancestros. Depositados en posición fetal dentro de cistas o *pithoi* y acompañados por un ajuar compuesto por los útiles de su vida cotidiana y estatus social—armas, herramientas, copas, vasos carenados o semillas de cantueso—, aquellos difuntos del Bronce ocupaban un lugar central en la *domus*. Su presencia convertía la casa en un auténtico santuario doméstico, donde la memoria de los antepasados magnificaba el linaje y reforzaba la identidad de la comunidad.



Lámina 18.- Terraza superior y puerta norte flanqueada por anchos bastiones.

Dejando atrás el calor de los hogares, identificando algunas de las secuelas del incendio accidental que arrasó vidas y viviendas transformando para siempre la organización de la trama urbana, reemprendemos el camino. Aún habrá lugar, en un anchurón abierto bajo la acrópolis, de identificar un corral destinado a la estabulación del ganado —principalmente cabras y ovejas—. También debió ser

utilizado como lugar para socializar, como foro de encuentro, espacio de juego y escenario de los corrillos cotidianos. Abandonamos el poblado por el monumental acceso norte que, en acusado descenso y encajado entre dos enormes bastiones, nos conduce a las aguas del embalse. Atrás quedan el pernio y el tranco de granito de la puerta, detalles que solo descubren quienes saben detener la mirada y escuchar en el silencio.



Lámina 19.- Vista cenital de la puerta norte y general del poblado. Fuente: Proyecto Peñalosa.

Nada más franquear la puerta, a nuestra derecha se alza un muro singular que asciende ladera arriba. Asentado sobre bastiones circulares, prolonga su recorrido hacia levante mediante una trinchera y una senda empedrada con cantos rodados, como si se tratara de un camino litúrgico. Se interpreta habitualmente como un paño de muralla o una contramuralla exterior, concebida con una finalidad estrictamente defensiva. A partir de esa premisa, de su organización, se han elaborado hipótesis sobre las desventajas tácticas que podría tener un potencial atacante diestro, que sería un número dominante de la población. Para ello se han tenido en consideración estudios comparativos realizados en otras fortificaciones argáricas, especialmente en La Bastida (Murcia).

Sin embargo, y poniendo en cuestión su finalidad defensiva. ¿Podría esta estrechura desempeñar un papel simbólico o ceremonial relacionado con los equinoccios, los solsticios, el ciclo de las estaciones y el calendario agroclimático? Llevando la conjetura un paso más allá, cuando ambas murallas —la interior y la exterior— conservaban toda su altura, la forma y la orientación del espacio comprendido entre ellas podrían evocar, al menos para quien

escribe, el corredor ceremonial de un dolmen, aunque abierto. Resulta imposible determinar si llegó a cubrirse con alguna estructura vegetal, pero la posibilidad no puede descartarse.

En relación con este argumento, cobran especial interés las cazoletas labradas en la solería de su interior, sobre la misma pizarra. Ahí están, dispersas como migas de pan que invitan a seguir un rastro. Por un momento, haciendo las veces de Pulgarcito, no puedo evitar adentrarme por una senda interpretativa que muchos considerarán intransitable: ¿podría la alineación de esas cazoletas guardar relación con la salida y la puesta del Sol durante los equinoccios?



Lámina 20.- Cazoleta en Salsipuedes, frente a la perra, y alquerques de tamaño diminuto.

En esa situación, encajados entre tanta roca y alzando la vista hacia un revolutum de pizarra inconcebible, tomamos conciencia de la inmensa cantidad de piedra que debió removerse y del esfuerzo que aquella empresa debió de exigir. Sin duda fue obra de muchos hombres, de varias generaciones, cuando no el resultado de una labor permanente. ¡Qué pobre es el brillo del metal, que exige los mayores sacrificios sin enriquecer jamás el alma!

Y allí, tendida al exterior y ajena a toda nuestra retahíla de reflexiones, una estructura circular permanece impasible. El círculo, nacido al amparo de una determinada forma de concebir el mundo y de relacionarse con la diosa, cayó en el olvido para que la comunidad terminara encajándose entre esquinas. Mientras recorríamos las cotas superiores, identificábamos que las viviendas eran rectangulares y estaban divididas en espacios diferenciados, como si de habitaciones se tratara. Sin embargo, por llevar la contraria a esa lógica, en el

exterior aún parece haber quien se empeñó en mantener la antigua tradición: la de quebrar los ángulos, doblarlos hasta hacer desaparecer las esquinas.

Así es, extramuros encontramos una construcción anómala para la Edad del Bronce, más propia de la etapa precedente, la del Cobre. La erosión provocada por el pantano dejó tan escaso material en su interior que hoy resulta imposible determinar cuál fue su función o aventurar una teoría sólida sobre su origen. ¿Pudo destinarse a actividades artesanales? Es posible, pero existe, sin embargo, un dato revelador: este tipo de unidades de habitación, circulares y situadas fuera del recinto principal, aparece en algunos poblados amurallados del Neolítico de la Sierra de Jaén. Allí cumplían una función bien definida. Eran espacios francos, un enclave destinado a recibir heraldos y embajadas de comunidades vecinas o lejanas; lugares en los que negociar sin mostrar todas las cartas de la mano. El hecho de no franquear las murallas impedía revelar las verdaderas defensas y la fuerza de guerra del poblado.



Lámina 21.- Contramuralla exterior, cabaña circular externa y murallón noreste.

Sea o no el origen de esta construcción, la posibilidad permanece abierta. Lo único cierto es que el círculo representa el encuentro entre iguales.

Y, con todo esto, ¡casi olvidábamos hablar de los asuntos argáricos! Lo cierto es que Peñalosa formaba parte de un amplio conjunto de comunidades integradas en una entidad cultural mucho mayor, dotada de rasgos bien definidos en sus patrones urbanísticos, su cultura material y sus prácticas funerarias. Adscrita a la Edad del Bronce, esta cultura se extendió por los actuales territorios de Almería, Murcia y Granada, alcanzando también, aunque con menor intensidad, Alicante, Albacete, Jaén y Málaga. Incluso hay quienes sostienen que su

influencia llegó a desbordar esos límites y se derramó sobre la llanura manchega, donde tradicionalmente se ha certificado la presencia del Bronce Manchego.

Los primeros testimonios de esta cultura fueron identificados por los hermanos Enrique y Luis Siret, dos ingenieros de minas belgas que, vaya usted a saber por qué extraña combinación de azar, ambición y mineral, terminaron excavando en el rincón sureste de la Península. Fue en el yacimiento de El Argar, situado en el municipio almeriense de Antas, donde documentaron por primera vez las características de esta sociedad prehistórica. De aquel enclave procede, precisamente, el nombre con el que hoy conocemos a toda esta extensa comunidad cultural: argáricos.

Poco queda ya por hacer, salvo olisquear cuanto aún se resiste a ser comprendido. La tarde declina y la perrilla reclama el camino de vuelta. Nos marchamos dándole vueltas a las enormes cazoletas que bordean el poblado, como si de un limes territorial se tratara, y a otras que parecen dibujar una constelación que inevitablemente nos recuerda a Tauro, el uro sagrado. Pero también nos preguntamos qué destino pudieron tener otras marcas lapidarias, como el santuario de las Espirales, o a la multitud de *betilos* que salpican ambas laderas del arroyo de la Rumblosa[5].



Lámina 22.- Cruciforme, espirales, cazoletas y canaletas. A la derecha, posible constelación de Tauro. Fotografías 22.1 y 22.2: Francisco Merino Laguna.

[5] CANTARERO QUESADA, J.M. (2026): "Calvarios y marcas lapidarias: continuidad simbólica entre la prehistoria y la tradición cristiana. Baños de la Encina (Jaén)". *Revista Argentaria, Vol. 30*. En imprenta.

La perra me observa en silencio, igual se pregunta cómo es posible que alguien sea capaz de rumiar semejante colección de dislates.

Atrás queda la mole de Peñalosa. Lo que a nuestros ojos podría parecer un murallón imperecedero se deshace, en realidad, lentamente, como polvo de ceniza arrastrado por el fuego de los siglos. En la pizarra, con cada laja que se desprende, desaparece una crónica, una página de la memoria que se desvanece como el recuerdo de los difuntos.



Lámina 23.- De regreso caminando entre estratos verticales de pizarra: piedemonte de Cerro Moyano.

La peña nos despide desde lo alto, insinuando que guarda mucho más de lo que hemos alcanzado a comprender. Pero siempre quedará otra visita, otra oportunidad para descubrir un nuevo matiz. Siempre habrá ocasión de desentrañar una nueva historia, quizá pequeña e insignificante en apariencia, aunque suficiente para añadir otro grano de conocimiento sobre la manera de vivir de aquellos pobladores. Ellos sajaron la tierra y la cubrieron de cicatrices en busca de un «dorado» que tal vez nunca existió, pero cuya promesa ha alimentado, desde el principio de los tiempos, la insaciable sed de la ambición humana.

6.- Un día más… y una historia menos

Y regresamos por donde habíamos venido, desandando las gastadas piedras de su camino «romano». Con cada regreso hago recuento de las espigas, del cordón maestro y de cada uno de los ripios que sostienen el empedrado. He llegado a pensar que, con cada caminata, con cada matiz que descubro y con cada historia que vuelvo a leer, el camino pierde una piedra; como si el simple hecho de contemplarlo fuera también una forma de desgastarlo, de ir borrándolo poco a poco de la memoria de la tierra.



Lámina 24.- ‘Camino Romano’.

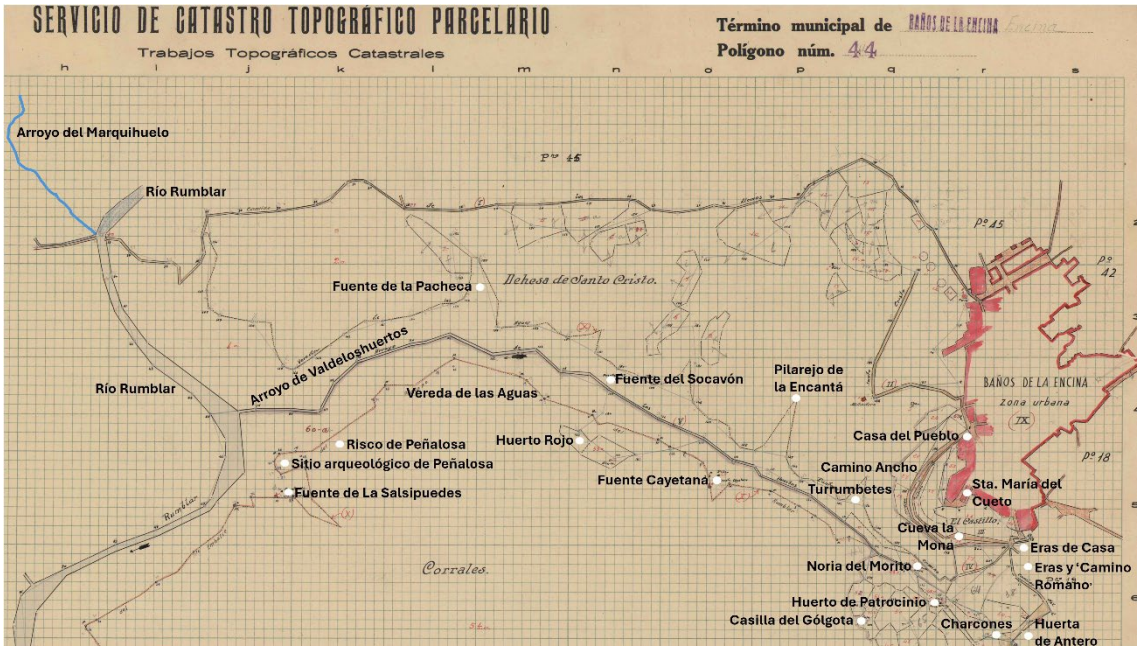


Lámina 25. Localización de recursos. Fuente: Polígono 44 del parcelario de Baños de la Encina, año 1941. Servicio de Catastro Topográfico Parcelario. Elaboración propia.

RESEÑA HISTORICA DE HOMENAJE AL EXTINGUIDO CUERPO DE PEONES CAMINEROS DEL ESTADO: UN SERVICIO SILENCIOSO REALIZADO POR EL ESCALAFÓN MAS BAJO DE FUNCIONARIOS DEL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

Jacinto Contreras Vázquez
Ingeniero Técnico en Química Industrial
Técnico de Seguridad e Higiene en el Trabajo

1. **Introducción.**
2. **Creación de la figura y funciones del Peón Caminero.**
3. **Reglamentos Históricos del Cuerpo de Peones Camineros.**
4. **Uniforme y Herramientas del Peón Caminero.**
5. **Casillas dobles para Peones Camineros.**
6. **Ubicación de casillas de peones camineros en el tramo de Jaén Campillo de Arenas, de la carretera N-323, de Bailén-Jaén-Granada**
7. **Legislación complementaria a los diferentes Reglamentos del Personal del Cuerpo de Peones Camineros.**

1. INTRODUCCIÓN

La extinción de la figura tradicional del peón caminero y la evolución de sus funciones en España estuvo marcada por la modernización tecnológica y la necesidad de una vigilancia del tráfico rodado en el siglo XX.

Este proceso de transición se resume en los siguientes hitos fundamentales:

1. Creación y funciones tradicionales: El Cuerpo de Peones Camineros nació formalmente en 1759. Durante casi dos siglos se encargaron a pie del mantenimiento físico y la policía de un tramo específico de carretera (una legua, unos 5,5 km). Tenían la consideración de guardas jurados.

2. La llegada del automóvil y los Vigilantes de Caminos (1933): En la década de 1930, el aumento de la velocidad y el volumen del tráfico hicieron evidente que el peón a pie no podía controlar las infracciones de los conductores. Por ello, en 1933, el gobierno de la Segunda República creó el Cuerpo de Vigilantes de Caminos. Este cuerpo asumió la policía de circulación de forma motorizada (con motocicletas) y armada, relevando a los camineros de las tareas de control de tráfico puro.

3. La extinción y conversión en brigadas de conservación: El mantenimiento de las carreteras requería maquinaria pesada y asfalto en lugar de picos y palas. A mediados del siglo XX se inició la reorganización definitiva del personal: se eliminaron las plazas individuales ligadas a las casillas de peones y se agruparon a los trabajadores en brigadas de conservación y parques de maquinaria. El último Reglamento General del Personal de Camineros del Estado se aprobó mediante el Decreto 3184/1973, que reguló las categorías laborales remanentes declarándolas a extinguir de forma progresiva, modificado por REAL DECRETO 1084/1980, de 19 de mayo, por el que se modifica el artículo 42 del Reglamento General del Personal de Camineros del Estado, aprobado por Decreto 3184/1973, de 30 de noviembre. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. (BOE nº. 141, de 12-06-1980)

   En la actualidad, las antiguas funciones de mantenimiento físico las realizan las empresas concesionarias y operarios de los Servicios de Conservación de Carreteras, mientras que las funciones de vigilancia y policía corresponden en exclusiva a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y policías locales.

El historiador **Juan Eslava Galán** en su libro **“Los años del miedo. La nueva España (1939-1952)”,** Planeta, Barcelona, 2008**,** dice:

“El peón vive con su familia en una modesta casilla de peones camineros, al borde de la carretera, en el tramo encomendado a su media docena de gallinas y un jaulón con conejos.

A veces, si hay agua cerca, se complementa con un huertecillo que queda al cuidado de la mujer. Algunos peones prefieren que la familia viva en el pueblo para que los niños puedan ir a la escuela, y se conforman con visitar el pueblo una vez al mes, para dormir con la parienta, mudarse de ropa y proveerse de alimentos.

Las carreteras no están señalizadas. La distancia hasta la próxima población se indica en letreros de fondo azul y letras blancas inscritos sobre los muros de las casillas de peones camineros. La única señalización se encuentra a la entrada y a la salida de la población: una placa metálica con el nombre del pueblo y una insignia falangista, el yugo y las flechas, de 2 metros de altura, hecha por el carpintero del pueblo, pintada de bermellón. El alcalde y jefe local de la Falange, se ocupa de mantenerlo en perfecto estado".

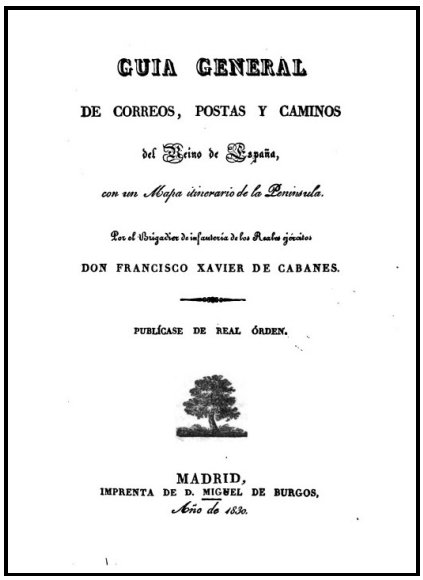


Peón caminero junto a su familia en su casilla.

2. CREACIÓN DE LA FIGURA Y FUNCIONES DEL PEÓN CAMINERO

Los **Peones Camineros** se crearon por una Instrucción del **1759,** según lo recoge el libro siguiente:

GUÍA GENERAL DE CORREOS, POSTAS Y CAMINOS DEL REINO DE ESPAÑA // *Don Francisco Xavier de Cabanes*, Brigadier de Infantería de los Reales Ejércitos // Imprenta de D. Miguel de Burgos, Madrid, 1830.



GUIA GENERAL

DE CORREOS, POSTAS Y CAMINOS

del Reino de España,

con un Mapa itinerario de la Península.

Por el Brigadier de infantería de los Reales ejércitos

DON FRANCISCO XAVIER DE CABANES.

PUBLÍCASE DE REAL ÓRDEN.

MADRID,
IMPRENTA DE D. MIGUEL DE BURGOS,
Año de 1830.

Págs. 63

CAPITULO QUINTO.

Organización del ramo de Caminos, á saber: Comisarios, Ayudantes, Tesoreros, Pagadores, Arquitectos conservadores, Celadores de Caminos, Instrucción y reglas para éstos: Peones camineros. Caminos generales ó de primer órden : Caminos trasversales ó de segundo orden:

Caminos de tercer órden : Ordenanza para la conservación de caminos y Real órden adicional. -Posadas: Reglas para su establecimiento y privilegios y exenciones de que gozan. -Portazgos: Ordenanzas para elbuen órden y quietud en ello.

La construcción y conservación de caminos es un objeto del mayor interés para un Gobierno, y por consiguiente debe llamar de continuo su atención, por cuanto del acierto y oportunidad en estas obras , resulta la mayor ó menor facilidad de establecer ó conservar un buen sistema de comunicaciones interiores , que en todos los Estados, y en especial en la Península en que no los hay de agua, son el único medio de dar salida á las producciones de la agricultura y de la industria. Los augustos antecesores del Rey nuestro Señor, y particularmente desde el señor don Fernando VI, conocieron muy bien cuan importante era fomentar por este medio la pública felicidad, y así destinaron á este objeto cuantiosas sumas, y con ellas abrieron caminos en todas direcciones, allanaron montañas, secaron terrenos pantanosos, facilitaron el paso de los ríos, y pusieron en recíproca comunicación los puntos mas esenciales de sus dominios. En los reinados referidos se construyeron mas de quinientas leguas de camino de arrecife, que forman la mayor parte de las carreteras generales de ambas Castillas, Andalucía, Murcia, Valencia, Cataluña, Extremadura y Galicia y de otras trasversales.

Son dignas de notarse en estas obras la munificencia de los soberanos que las decretaron, la intrepidez é inteligencia de los ingenieros que las trazaron y dirigieron, y la decisión de los hombres de Estado que las promovieron. La solidez de su construcción, el buen gusto y aun magnificencia que reina en sus puentes y alcantarillas, y lo bien entendido de los puertos y pasos difíciles, hace que los caminos de España sean considerados como los primeros de Europa bajo todos aspectos.

No son de menor importancia los esfuerzos que en el reinado actual se han hecho para este fin; y si se comparan sus resultados con los de los reinados anteriores, teniendo como es justo en consideración la disminución de fondos destinados á este objeto, tanto por el trastorno y sublevación de las Américas, como por otros motivos poderosos que han influido en el menoscabo de esta renta, se tendrá que proporcionalmente se ha he cho mas desde 1815 (y sobre todo desde 1824) hasta el presente, de lo que se había hecho en los tiempos anteriores, sin embargo de los mayores medios que se tenían á la mano.

Es en verdad maravilloso ver que, sin embargo de la penuria en que las diversas y complicadas circunstancias de los últimos años han puesto al real erario, el gobierno impulsado por los paternales deseos de nuestro Soberano, no ha dejado de hallar recursos para atender al importante ramo de comunicaciones interiores. Ya son pocos los caminos que faltan que hacer, ó que necesiten de grandes y costosas reparaciones; por lo cual se dará aquí una breve noticia de ellos para proporcionar este conocimiento mas al público, que es el que mayor beneficio reporta en la materia de que se trata.

[…….]

PEONES CAMINEROS

Para la conservación continua é inmediata de los caminos, se hallan establecidos en ellos y de legua en legua unos **peones con el título de camineros**, y uso de bandolera, que están encargados de practicar en la legua que les está señalada, las recomposiciones que ocurran. Gozan de la dotación de cinco reales diarios, además de la casa habitación que tienen al efecto, la que, en los caminos nuevos, está situada en la mitad de la legua que les está señalada. Las obligaciones de los expresados **peones camineros de bandolera** están consignadas en los títulos que se les expiden, las cuales tienen la siguiente fórmula. Los Jueces Directores generales de Correos, Caminos y Postas, etc. - Por cuanto en las Ordenanzas de esta Renta tiene declarado el Rey que, para gozar los dependientes de ella el fuero y preeminencias que les están concedidas y confirmadas por S. M. y sus gloriosos Predecesores, deben tener Título nuestro, usando de esta facultad, y de las demás que nos

competen como á Jueces Directores generales, nombramos á Fulano de tal para **peón caminero** desde tal punto á tal otro, etc.

Instrucción aprobada (*en 1759*) por S. M., que deberá observar el peón caminero mencionado, así para la conservación de los trozos de camino que se han hecho de firme, como para la composición de los malos pasos, que por considerarse por buenos no se ha hecho en ellos obra alguna en la parte que queda referida.

1.ª Igualará las rodadas que hiciere el carruage en el camino, allanándolas con azadón ó rastro, macizando antes las que fuesen profundas con piedra, guijo é mate rial mas sólido que haya á mano, quebrantando las piedras si fuesen gordas con almadena, y siendo menudas apisonándolas, para que no queden en hueco, y recebándolas con los bordes de las mismas rodadas: cuidando igualmente de limpiar y desembarazar el camino en la parte que haya mucho barro, y señaladamente en los baches, sacándole fuera de él antes de cubrirle con el material sólido que necesite para hacerle firme, y de conservar el lomo y bombeo, que es la parte mas esencial del camino y la que mas padece.

2.ª Donde esté el guijo descubierto por haberse llevado los aires la última capa, le ha de cubrir nuevamente con arena, tierra ó el material equivalente que halle á la mano.

3.ª Si sobre el camino hubiese rodando piedras movedizas demasiado gordas, deberá sacarlas de él, y recogiendo también todas las que se encuentren á las orillas, hará montones á trechos sobre los paseos, para hacer uso de ellas en el tiempo mas oportuno y cuando llueva.

4.ª Ha de tener limpias las zanjas ó cunetas de los lados, abriendo y renovando las que se hubiesen cegado, recargando los paseos con la tierra que produzcan, y echando sobre las tierras inmediatas la sobrante.

5.ª Igualmente ha de tener limpias las entradas y salidas de las alcantarillas y su hueco, para que las aguas no tengan detención en las zanjas de la parte superior del camino.

6.ª Deberá entenderse inmediatamente con el Celador de su departamento, obedeciéndole en todo lo que le mande respectivo al beneficio del camino, y le avisará de los reparos mayores que no pueda por sí ejecutar, para que tome providencia.

7.ª Tendrá cuidado con los daños que se hicieren en el camino, sus obras y árboles, para denunciarlos ante las justicias, con arreglo á la Ordenanza que, á fin de lograr la conservación del camino de Aranjuez, se expidió en 1.º de julio de 1767, y se insertará al final de esta Instrucción para su puntual observancia y cumplimiento.

8.ª Gozará el sueldo señalado á este destino, asistiendo todos los días al camino, aunque haga mal temporal, desde que salga el sol hasta ponerse, y aun los festivos después de haber oído misa, para estar á la mira de lo que ocurra, ausentándose solo de él para ir á cobrar su sueldo en fin de cada mes á la Tesorería donde se le pague; porque de lo contrario no gozará sueldo alguno.

9.ª Avisará al Celador si cayese enfermo, para que ponga otro en su lugar, y no padezca atraso el camino por su falta.

10.ª Si hallare alguna persona ó personas en el camino con apariencia de gentes de mal vivir y delinquiendo, podrá asegurarlas y conducirlas á los lugares de la jurisdicción ó á las Casas de postas, dando parte á las justicias para que vengan á entregarse de ellos, de quienes recogerá recibo, á fin de que este documento compruebe su celo y asistencia á su destino; auxiliándose para esto recíprocamente los peones camineros; y de cuanto ocurra en este particular dará parte inmediatamente al Celador.

11.ª Se le prohíbe tener carro ni caballería propia trabajando en las obras del camino.

12.ª Durante el tiempo que se mantenga con este encargo, y cumpla bien y á satisfacción del Celador con su obligación, gozará de las exenciones que S. M. tiene concedidas, y son las mismas que contiene el artículo 16 de la Instrucción aprobada en 25 de julio de 1790 para los Celadores, que entre otras cosas dice así:

Los **peones camineros** serán guardas jurados para ejecutar y cumplir, como si hablase con ellos la citada Ordenanza del camino de Aranjuez, que observarán puntualmente, so

pena de que, no haciéndolo, serán despedidos, poniendo otros en su lugar. Y es la voluntad del Rey que al referido Celador y á los peones camineros se les guarden las mismas exenciones y franquicias que por sus cédulas tiene concedidas á los ministros de Rentas y Bosques Reales; y son las de ser libres de todas cargas y oficios concejiles, de alojamientos, bagages, curadurías, hospedages, quintas y guías para efecto alguno, por preciso y necesario que sea: de los repartimientos de trigo y cebada para la corte ni otra parte: de los cargos de cobradores de pechos, padrones, bulas, moneda forera, alcabalas y puentes, de enviar á la guerra ningún soldado, y de salir á trabajos en el tiempo que obtuviesen dichos encargos, de modo que no reciban agravia ni vejación, pena de la real merced, y de 50.000 maravedises que se hallan impuestos con esta especial cláusula en diversas cédulas, y señaladamente en la de 27 de junio de 1743: asimismo solo deben pagar por sus personas y familias lo justo que les toque por razón de consumo de las especies de millones, y nada mas, no teniendo otros tratos, industrias, ni haciendas. También han de ser preferidos dichos empleados en las casas de alquiler cómodas que necesiten para sí, pagando sus justos y moderados precios, bajo la responsabilidad de daños, y alojados, así en los pueblos en que no haya posadas cómodas para el preciso descanso de sus personas, como en las ventas, cortijos y haciendas que se hallan en despoblado á la mayor inmediación del camino. Y últimamente, han de gozar la exencion de que de todas sus causas civiles y criminales que se les ofrezcan por dependencias ú ocasiones de sus oficios, ha de conocer el Subdelegado, como Juez conservador de la parte de camino que comprende esta Instrucción, excepto en los casos que no tengan conexión con su encargo, ni les impidan el libre ejercicio de él, que deben estar sujetos á las justicias ordinarias, y demandar y responder ante dichas justicias en cualquier negocio, así civil como criminal, en que quieran demandar ó ser demandados, con tal que no puedan ser presos ni detenidas sus personas por causas civiles, ni por las criminales en que no corresponda imponerles pena corporal, aunque hubiesen de sufrir la de destierro ú otra pecuniaria si se justificase el delito, consultándose por las justicias cualquiera duda á la Superintendencia general de caminos antes de ejecutar la prisión; cuya excepción está mandada observar por real orden de 30 de octubre de 1785. Todas las referidas exenciones y franquicias son las mismas que quiere S. M. se guarden á los referidos empleados por las justicias de los pueblos por donde pasa el camino.

Y mediante ser la voluntad del Rey que la Ordenanza que á continuación se inserta, sea y se entienda para todos los caminos que se han construido y construyan en el Reino, y que

todos los jueces y justicias de él la guarden y cumplan según su tenor, se copia aquí á la letra para que dichos peones la tengan continuamente á la vista. = Y de este título, sellado con el sello de las armas reales, se ha de tomar razón por la Contaduría general de Caminos del Reino, etc.

3. REGLAMENTOS HISTÓRICOS DEL CUERPO DE PEONES DE CAMINEROS DEL ESTADO.

- **Reglamento para la Organización y Servicios de los Peones Camineros aprobado por S.A. Regente del Reino en 16 de junio de 1842. Dirección General de Caminos, Canales y Puertos. (Gaceta de Madrid nº. 2831, de 11-07-1842)**

- **REAL ORDEN de 19-01-1867, por ll que se aprueba el Reglamento para la Organización y Servicios de los Peones Camineros. (Gaceta de Madrid nº. 78, de 19-03-1867).**

- **REAL ORDEN de 9 de febrero de 1905, por la que se aprueba el Reglamento para la Organización y Servicio de los peones camineros y capataces (1905) Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas. (Gaceta de Madrid nº. 88, de 07-02-1905).**

- **DECRETO de 5 de diciembre de 1935, por la que se aprueba el Reglamento Orgánico provisional del Cuerpo de Camineros del Estado (1936). MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. (Gaceta de Madrid nº. 341, de 07-12-1935).**

- **DECRETO de 26 de junio de 1936, por la que se aprueba con carácter provisional el Reglamento Orgánico del Cuerpo de Camineros del Estado (1936). MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. (Gaceta de Madrid nº. 183, de 01-07-1936).**

- **DECRETO de 23 de julio de 1943 por el que se aprueba el Reglamento Orgánico del Cuerpo de Camineros del Estado. MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. (BOE nº. 220, de 08-08-1943).**

- **DECRETO 1287/1961, de 13 de julio, por el que se aprueba el Reglamento General del Personal de Camineros del Estado. MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. (BOE nº. 175, de 24-07-1961).**

- **DECRETO 3184/1973, de 13 de julio, por el que se aprueba el Reglamento General de Personal de Camineros del Estado. MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. (BOE nº. 302, de 18-12-1973).**

- **REAL DECRETO 1084/1980, de 19 de mayo, por el que se modifica el artículo 42 del Reglamento General del Personal de Camineros del Estado, aprobado por Decreto 3184/1973, de 30 de noviembre. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. (BOE nº. 141, de 12-06-1980)**

El **Reglamento de Camineros de 1842** marcó un hito, pues estableció: *las categorías, las condiciones para acceder al Cuerpo, las obligaciones, el vestuario y los sueldos, premios y sanciones*.

A partir de 1842 se sucedieron los Reglamentos de Peones Camineros. La última modificación del Reglamento de Peones Camineros tuvo lugar en 1980.

Si se analizan los sucesivos Reglamentos de Camineros, se puede conocer su régimen de vida y trabajo y analizar las mejoras sociales que con el tiempo fueron adquiriendo, los últimos a la cola del resto de funcionarios públicos del Estado.

En 1842 solamente se reconocían dos categorías: *el peón caminero y el peón capataz*. Este último será un peón más, encargado de su trozo de carretera y de coordinar y controlar el trabajo de los demás peones camineros de su sección (normalmente, otros cuatro).

Las condiciones para acceder al Cuerpo de Camineros fueron también variando con los años. La selección la efectuaba la Jefatura de Obras Públicas de cada provincia. En 1914 se les exigía a los camineros saber leer, escribir y las cuatro reglas aritméticas, además de tener una estatura mínima de 1,62 metros.

Dirección general de Caminos, Canales y Puertos.

REGLAMENTO PARA LA ORGANIZACION Y SERVICIO DE LOS PEONES - CAMINEROS, APROBADO POR S. A. EL REGENTE DEL REINO EN 16 DE JUNIO DE 1842. (Gaceta de Madrid nº. 2831, de 11-07-1842).

CAPITULO III

De los peones-camioneros.

Art. 25. El peón-caminero es el encargado de la conservación permanente y vigilancia de la legua que le está señalada.

Por la Real instrucción de 26 de Julio de 1790 tiene además la cualidad de guarda jurado, para ejecutar y cumplir con arreglo á las leyes lo dispuesto en las ordenanzas y reglamentos de policía y conservación de las carreteras.

Art. 26. Las obligaciones del peón-caminero, como guarda y encargado de los trabajos de conservación de la carretera, son:

1ª. Permanecer en el camino todos los días del año desde que sale el sol hasta que se ponga.

2ª. Recorrer cada dos días toda su legua para reconocer el estado del camino, de sus obras de fábrica, paseos y arbolados, y de los repuestos de materiales.

3ª. Prevenir los daños que ocasionan los transeúntes en el camino, adviniéndoles lo dispuesto en las

ordenanzas de policía, y denunciar á los que maliciosamente contravengan á ellas.

4ª. Ejecutar los trabajos de conservación que sus gefes le ordenen, bien sea por tarea ó en otra forma, sin mas descanso que las horas señaladas para almuerzo, comida y merienda.

5ª. Dirigirlos trabajos de los peones auxiliares que tenga en su legua, llevar cuenta de los jornales que estos devenguen, y de los materiales que se vayan acopiando.

6ª. Cuidar de las herramientas, materiales, útiles, armas, prendas de vestuario y demás efectos del servicio que existan en su poder ó dentro de la legua de su cargo, procurando su buen uso y conservación.

7ª. Obedecer al peón-capataz de la cuadrilla, como á su gefe inmediato, en cuanto le prevenga relativo al servicio público.

Art. 27. El peón-caminero llevará siempre el uniforme y distintivos que le están señalados, y cuando recorra su legua lo hará armado de carabina.

Art. 28. El peón-caminero deberá tener, mientras esté trabajando, clavado el jalón indicador en el borde exterior de uno de los paseos ó cunetas del camino y á la inmediación del punto donde se halle.

REAL ORDEN de 30 de diciembre de 1909, por la que se aprueba el REGLAMENTO PARA LA ORGANIZACION Y SERVICIO DE LOS PEONES CAMINEROS Y CAPATACES de 3 de diciembre de 1909.

Ilmo. Sr.: Examinado el Reglamento orgánico de los peones camineros y capataces, redactado por esa Dirección general á fin de subsanar algunas deficiencias y ponerlo de acuerdo con el Real decreto de policía de carreteras, aprobado en 3 del actual;

S. M. el Rey (Q. D. G.) se ha servido aprobar el indicado Reglamento.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y efectos. Dios guarde á V. I. muchos años.

Madrid, 30 de Diciembre de 1909.- Gasset.-

Ilmo. Sr. Director general de Obras públicas.

REGLAMENTO PARA LA ORGANIZACION Y SERVICIO DE LOS PEONES CAMINEROS Y CAPATACES

CAPITULO PRIMERO. INGRESO Y DISTRIBUCIÓN DE LOS PEONES CAMINEROS Y CAPATACES

Artículo 1.º Para ser nombrado en propiedad peón caminero se necesita contar, á los menos, veinte años de edad y no pasar de treinta y cinco; ser licenciado del Ejército; no tener impedimento alguno personal para el trabajo, y acreditar buena conducta con certificación del Jefe á cuyas órdenes haya servido, ó del Alcalde del pueblo de su residencia; saber leer, escribir y contar.

En el caso de que el Ministerio de la Guerra no hiciera propuesta, ó mientras la formule, podrán ser nombrados peones camineros los trabajadores y peones auxiliares físicamente útiles en certificación facultativa, de buena conducta y que no excedan de cuarenta años.

La certificación de buena conducta, para estos casos, podrán darla los Gobernadores, los Alcaldes, los Jefes de trabajo en talleres, industrias y propiedad sujeta á tributación.

Art. 2.º El nombramiento de los peones camineros en propiedad se hará con arreglo á las disposiciones vigentes.

Art. 3.º El peón caminero que haya servido su cargo dos años sin que conste nota desfavorable en su expediente personal, tendrá opción á ser elegido peón capataz.

Art. 4.º El nombramiento de los peones capataces corresponde á la Dirección general de Obras públicas.

Art. 5.º Para la vigilancia y conservación de las carreteras habrá un peón caminero por el número de kilómetros que el Ingeniero Jefe determine.

Art. 6.º Quince á treinta kilómetros consecutivos forman una sección, de que será Jefe un peón capataz.

Art. 7.º Los peones de trozos consecutivos formarán una cuadrilla y trabajarán juntos, cuando el Ingeniero encargado lo disponga, dando cuenta al Ingeniero Jefe.

CAPÍTULO II. DE LOS PEONES CAPATACES

Art. 8.º El peón capataz es Jefe inmediato de los peones camineros y auxiliares de su sección.

Art. 9.º Las obligaciones del peón capataz son:

1.º Recibir las órdenes para los peones camineros de su sección y cuidar de que se cumplan.

2.º Dirigir los trabajos de las cuadrillas y trabajar alternativamente en una ú otra, para enseñar á los peones el modo de hacer todas las operaciones de que se hallen encargados y estimularles al cumplimiento de su deber.
3.º Recorrer la sección de su cargo semanalmente y todas las demás veces que se lo ordene su Jefe inmediato ó lo exijan circunstancias extraordinarias del servicio.
4.º Dar parte por escrito á dicho Jefe de las faltas que cometan los peones y de todo cuanto ocurra en la sección de que se halle encargado.
5.º Formar las listas de haberes de los peones camineros y de los jornales que devenguen los auxiliares.
6.º Cuidar de las herramientas, materiales, útiles, prendas de vestuario y demás efectos del servicio que existan en poder de los peones de su sección, procurando el buen uso y conservación de los mismos.

Art. 10. El peón capataz reunirá sus cuadrillas y marchará con ellas al punto que se le designe, dentro ó fuera de su sección, en el momento que reciba para ello orden escrita de su Jefe inmediato.

Art. 11. Cuando quede interceptado el camino ó hayan ocurrido en él daños de mucha consideración, reunirá el peón capataz sus cuadrillas, sin dilación alguna, dando parte á su Jefe inmediato, y dispondrá lo que crea más conveniente para reparar los daños, hasta que reciba instrucciones.

Art. 12. Fuera de los casos expresados en los artículos 10 y 11, no podrá el capataz alterar el orden señalado por sus Jefes para el trabajo ordinario, ni sacarlas de su trozo sino para proteger la seguridad del camino, caso en el cual dará en seguida parte á su Jefe inmediato.

Art. 13. El peón capataz pasará aviso á los Alcaldes de los pueblos inmediatos ó á la Guardia civil cuando aparezcan malhechores en su sección, dando las noticias que tenga acerca de su número y de la dirección que hayan tomado.

También dará parte á la rural de los perjuicios que se trate de inferir en las propiedades rústicas; á los celadores de líneas telegráficas, de los que se causen en ellas, y á sus Jefes, de los hechos en el arbolado de las carreteras.

Art. 14. Cuando el peón capataz se instale por primera vez en su sección, la recorrerá con su inmediato Jefe, para que éste le dé á conocer á los peones camineros de la misma.

Art. 15. El peón capataz obedecerá las órdenes relativas al servicio público que, de palabra ó por escrito, le comunique su inmediato Jefe.

Art. 16. Instruirá á los peones camineros en los reglamentos de su servicio y de policía de carreteras, así como también de la conducta que han de observar con los contraventores, á fin de prevenir daños y castigar los cometidos, sin dar margen á altercados y disputas ni permitir connivencias.

Art. 17. Tendrá un cuaderno, donde constarán todas las herramientas y efectos expresados en el párrafo 6.0 del art. 9.º, anotando en hojas separadas el número y clase de las que entregue á cada peón caminero ó auxiliar para su uso.

En el mismo cuaderno expresará la entrada ó salida de las herramientas y efectos de sus cuadrillas, las que no entregará para que sirvan fuera de su sección sino mediante orden escrita de su inmediato Jefe.

Art. 18. Cuando ocurra el fallecimiento ó separación de un peón caminero, recogerá el capataz las herramientas y demás efectos del servicio que aquél tenga en su poder, é instalará en su trozo al peón caminero nuevo, haciéndole entrega de las herramientas y efectos que necesite é instruyéndole en las obligaciones de su destino.

CAPITULO III. DE LOS PEONES CAMINEROS

Art. 19. El peón caminero es el encargado de vigilar el cumplimiento de las disposiciones vigentes sobre policía de las carreteras. Por la Real instrucción de 23 de Julio de 1790, tiene el caminero la calidad de guarda jurado para perseguir y denunciar á los contraventores de las citadas disposiciones.

Art. 20. Para cumplir lo dispuesto en el artículo anterior, recorrerá su trozo el peón caminero dos veces por semana á las horas y en la forma que disponga el Jefe de la cuadrilla, según preceptúa el art. 19. Cuando, en las horas que no deba hallarse el peón trabajando en aquélla, ocurra en su trozo algo extraordinario que exija la presencia del mismo, acudirá

inmediatamente, con el fin de evitar daños en las obras de la carretera ó peligros para el tránsito, dando también conocimiento á sus Jefes.

Art. 21. Las obligaciones del peón caminero, como guarda y encargado de los trabajos de conservación de la carretera, son:

1.ª Permanecer en el camino todos los días del año, desde que salga el sol hasta que se ponga.
2.ª Recorrer todo su trozo, según expresa el art. 22, para reconocer el estado del camino, de sus obras de fábrica, paseos y arbolados y de los repuestos de materiales.
3.ª Prevenir los daños que ocasionan los transeúntes en el camino, advirtiéndoles lo dispuesto en las ordenanzas ó Reglamentos de policía, y denunciar á los contraventores.
4.ª Ejecutar los trabajos de conservación que sus Jefes le ordenen, bien sea por tarea ó en otra forma, sin más descanso que las horas señaladas para almuerzo, comida y merienda.
5.ª Cuidar de las herramientas, materiales, útiles, prendas de vestuario y demás efectos del servicio que existan en su poder, procurando su buen uso y conservación.
6.ª Obedecer al Jefe de la cuadrilla, como á su Jefe inmediato, en cuanto le prevenga relativo al servicio público.

Art. 22. Mientras esté trabajando el peón caminero, tendrá clavado el jalón indicador en el borde exterior de uno de los paseos ó cunetas del camino, y á las inmediaciones del punto donde se halle, con el número vuelto hacia el camino.

Art. 23. El peón caminero suspenderá el trabajo dos horas de sol á sol en los dos primeros y en los dos últimos meses del año; tres horas en Marzo, Abril, Septiembre y Octubre, y cuatro en los meses restantes.

El Ingeniero hará, al principio de cada estación, la conveniente distribución de dichas horas para el almuerzo, comida y merienda.

Art. 24. El peón caminero llevará siempre el uniforme y distintivo que le están señalados.

Art. 25. En los domingos y fiestas de precepto, el peón caminero recorrerá una vez su trozo, y el resto del día se ocupará especialmente en limpiar sus prendas de vestuario.

Art. 26. No saldrán de su trozo los peones camineros, sino en los casos siguientes:

1.º Para trabajar en cuadrilla, según indica el art. 7.º de este Reglamento, y en los casos que expresa el art. 38 del mismo.
2.º Cuando el Jefe de su cuadrilla le ordene que vaya á poner denuncias, correr partes y cobrar su haber.

Art. 27. Los peones camineros están obligados á trabajar en cualquier trozo, aunque no sea de los comprendidos en la sección de su capataz.

Art. 28. Darán parte dichos peones al Jefe de la cuadrilla de cuanto ocurra en sus trozos y de las denuncias que hayan puesto.

Art. 29. Cuando un peón caminero se halle imposibilitado de desempeñar sus funciones, dará parte sin dilación al capataz de su cuadrilla para que provea lo conveniente.

Art. 30. Cuidará el peón caminero de que no se ejecute sobre la línea del camino, ni á la distancia de 25 metros á uno y otro lado de ambas márgenes, ninguna obra particular, sin que antes haya trazado su alineación el Ingeniero; y si después de haberlo así advertido, se emprende la obra sin aquella formalidad, dará parte al capataz sin dilación alguna.

Art. 31. Tampoco permitirá que se establezca en los paseos del camino ningún cobertizo, tinglado ó puesto fijo ó ambulante, aunque sea para la venta de comestibles, sin permiso de sus Jefes.

Art. 32. El peón caminero advertirá, siempre que pueda, á los arrieros, conductores de carruajes y ganados y cualesquiera personas, que no salgan sus carruajes, caballerías y ganados del firme del camino; y no permitirá que hagan uso de los paseos sino los peatones. Además, el peón caminero prestará, gratuitamente, ayuda y protección á los mayorales y pastores, y, por punto general, a todo conductor de ganados, para evitar, en lo posible, que las reses pisen en los paseos ó cunetas de las carreteras, ó que penetren en los terrenos colindantes á las vías pastoriles, y que los conductores incurran involuntariamente en las penas marcadas en el Código; todo á reserva de denunciar, ante

quien corresponda, así los daños como los abusos que con intención cometan los conductores de ganados.

Art. 33. Los peones camineros observarán puntualmente el cumplimiento de las ordenanzas ó Reglamentos de policía, denunciando á los contraventores para que se les imponga el castigo correspondiente. En estos casos evitarán los peones toda disputa ó altercado, tomando el nombre y señas del infractor ó infractores, y conduciéndose en todo con la compostura y moderación que corresponde.

Art. 34. No recibirán dichos peones gratificación alguna de los contraventores á las ordenanzas ó Reglamentos de policía, bajo la pérdida de destino y formación de causa, según proceda.

Art. 35. El peón caminero que halle en el camino alguna persona sospechosa le exigirá la cédula personal, y si no la tiene, la conducirá al pueblo de su jurisdicción á disposición del Alcalde ó al puesto más inmediato de Guardia civil, para que se haga cargo de ella, recogiendo recibo como comprobante de su celo. Lo mismo hará con la persona ó personas que encuentre delinquiendo.

Art. 36. Cuando aparezcan malhechores en las inmediaciones de su trozo, el peón caminero lo advertirá á los transeúntes, y pasará aviso á los peones contiguos para que le presten auxilio si fuere necesario, y también al Alcalde del pueblo inmediato, dándole noticias del número y dirección que lleven, ó poniéndolo en conocimiento de la Guardia civil.

Art. 37. Los peones camineros darán ayuda y asistencia gratuita á los viajeros en el caso de que les ocurra alguna desgracia.

CAPÍTULO IV. DE LOS PEONES CAPATACES Y CAMINEROS EN GENERAL

Art. 38. Los peones capataces y camineros acompañarán á sus Jefes dentro de sus secciones y trozos respectivos, siempre que se lo ordenen, para dar las explicaciones que les pidan sobre el servicio de que estén encargados.

Art. 39. Los peones camineros y capataces, al instalarse por primera vez en sus respectivos trozos ó secciones, se presentarán con sus nombramientos á los Alcaldes de los pueblos cuya jurisdicción atraviesen aquéllos, á fin de que les reciban juramento y quede anotado su título en los registros municipales.

Art. 40. El equipo-uniforme de los peones capataces y camineros constará: de pantalón y chaqueta de paño pardo, con el cuello, vueltas, solapas y vivos de color Carmesí; botín de cuero, ante ó paño negro; chaleco de paño azul claro; sombrero redondo, de fieltro blanco, con funda de hule para los días lluviosos, en el que llevarán la escarapela nacional al costado, y una chapa de metal en el frente con el número de los kilómetros y la leyenda Peón caminero; los botones serán de metal amarillo, con la misma leyenda. En verano podrán reemplazar estas prendas por otras análogas de lienzo crudo; para el trabajo usarán un mandil corto de cuero, dividido en dos pedazos, cuyos extremos se atarán con correas por debajo de la rodilla.

Tendrán también un jalón indicador, de 1,40 metros de altura, con el regatón de hierro y una tablilla apaisada en el extremo superior, de 26 centímetros de ancho y 13 de alto, con la numeración de kilómetros.

Art. 41. El peón capataz se distinguirá con un galón en ángulo con vértice hacia arriba, que llevará en la parte superior de la manga izquierda de la chaqueta de uniforme.

Art. 42. Es obligación del peón caminero ó capataz costearse el vestuario de uniforme y su reposición. Unicamente le facilitará gratuitamente la Administración la chapa del sombrero, los botones, presilla y escarapela; pero con la obligación de devolver esos efectos á la misma cuando cese en su cargo por cualquier causa.

Art. 43. Los peones capataces y camineros tendrán en su poder un ejemplar del presente Reglamento; otro del de conservación y policía de las carreteras, y la libreta de tareas y anotaciones que se disponga, contenido todo en una cartera de cuero.

Art. 44. Cuando alguno de dichos peones sea despedido, entregará á su Jefe inmediato las herramientas, papeles y demás efectos del servicio que tenga en su poder, incluso el nombramiento.

Art. 45. Si los peones capataces y camineros tienen que hacer alguna solicitud ó reclamación por escrito, en asuntos del servicio, deberán dirigirla precisamente al Ingeniero encargado de la carretera, por conducto de su inmediato Jefe; sólo cuando la produzcan en queja de aquél podrán acudir al Ingeniero Jefe y á la Dirección general, si pasado un mes no hubiere recaído providencia. En todo caso deberán guardar, en cuanto expusieren, la consideración debida á dichos Jefes.

Art. 46. Cuando por cualquier causa ó motivo un peón caminero ó capataz hiciere dimisión de su destino, no podrá ausentarse de su trozo ó sección sin haber tenido antes autorización para ello. La falta de cumplimiento á esta prescripción será castigada imposibilitando al culpable para volver á obtener destinos en Obras públicas, sin perjuicio de proceder á lo que hubiere lugar.

Art. 47. Los peones camineros residirán en sus trozos respectivos, y los capataces, en la sección que les esté asignada, siempre que haya proporción para ello, y, de lo contrario, en los puntos más próximos que señale el Ingeniero.

Art. 48. No podrán servir los peones camineros en un trozo que diste menos de 20 kilómetros del pueblo de su naturaleza ó de la de sus mujeres, sin que estén expresamente autorizados por el Ingeniero Jefe de la provincia.

Art. 49. Se prohíbe á los peones capataces y camineros:

1.º Tener directa ó indirectamente participación en las contratas ó destajos, ni otro interés de mancomunidad con sus causantes bajo tal concepto.
2.º Tener en las obras carros ni caballerías de su propiedad.
3.º Despachar bebidas, comestibles ni otros efectos en las casas donde habiten, aun cuando éstas no se hallen en las márgenes de la carretera.

CAPÍTULO V. PREMIOS Y CASTIGOS

Art. 50. Los peones capataces optarán á un premio anual de 50 pesetas, que se dará, entre los de cuatro secciones, al que más se haya distinguido por su celo y buen comportamiento.

Igualmente se concederá un premio anual de 50 pesetas, entre los peones de cada sección, al que más se haya distinguido todo el año por su aplicación y buena conducta.

No se darán esos premios cuando los peones capataces ó los camineros no hayan hecho más que lo preciso para cumplir con su deber.

Los Ingenieros Jefes de las provincias elevarán las propuestas de premios á la Dirección general en vista de las informes de los Ingenieros encargados de las carreteras.

Art. 51. Cuando un peón capataz ó caminero se inutilice para los trabajos al cumplir su obligación en la parte relativa á la vigilancia del camino, se resolverá el caso con arreglo á lo que preceptúe la ley de Accidentes del trabajo ú otra análoga que pudiera dictarse con igual objeto.

Art. 52. La Dirección general procurará dar las reglas necesarias para la creación de Montepíos, Cajas de pensiones ú otras instituciones análogas, con objeto de asegurar á los peones capataces y camineros, inutilizados por la edad ó el trabajo, ó á sus familias, los medios necesarios de subsistencia equivalentes á los derechos pasivos que disfrutan otra clase de funcionarios.

Art. 53. Los Ingenieros, Ayudantes y Sobrestantes deberán anotar en la libreta de un peón caminero ó capataz las faltas que observen en el servicio de los mismos y los castigos que hayan sufrido.

Se rebajará un día de haber al peón capataz ó caminero cada vez que deje de acompañarse de este documento, y tres días en el caso de que lo pierda.

Art. 54. Por las faltas de subordinación ó de exactitud en las obligaciones generales, se podrán rebajar á los peones capataces y camineros desde uno á tres días de haber, y si consisten en el incumplimiento de la tarea señalada, los días que se conceptúen necesarios para su conclusión.

Art. 55. Cada vez que un peón capataz ó el Jefe de cuadrilla disimulen las faltas de los peones que tengan á sus órdenes, sufrirán la rebaja de uno á cinco días de haber.

Art. 56. Será separado de su destino el peón capataz ó caminero que contravenga á lo dispuesto en los apartados 1.º y 2.º del art. 51, y si falta á lo preceptuado en el apartado 3.º del mismo artículo, será trasladado de su sección ó trozo respectivo la primera vez y separado la segunda.

Art. 57. Las faltas graves de subordinación y de moralidad y los castigos repetidos por desaplicación, serán causa bastante para separar de su destino á los peones capataces y camineros, mediante expediente.

Art. 58. El peón capataz podrá despedir de los trabajos al peón auxiliar que cometa faltas de subordinación, dando cuenta para que decida al Sobrestante, su Jefe inmediato.

Art. 59. Todos los castigos por faltas de los capataces y camineros serán impuestos por el Ingeniero Jefe de la provincia, mediante propuesta del Ingeniero encargado de la carretera.

Art. 60. Toda vacante que ocurra será comunicada inmediatamente por el Ingeniero Jefe á la Dirección general de Obras públicas, la cual es la única encargada de transmitirla al Ministerio de la Guerra.

Art. 61. Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan al presente Reglamento.

Madrid, 3 de Diciembre de 1909.-

El Director general, Julio Burell.

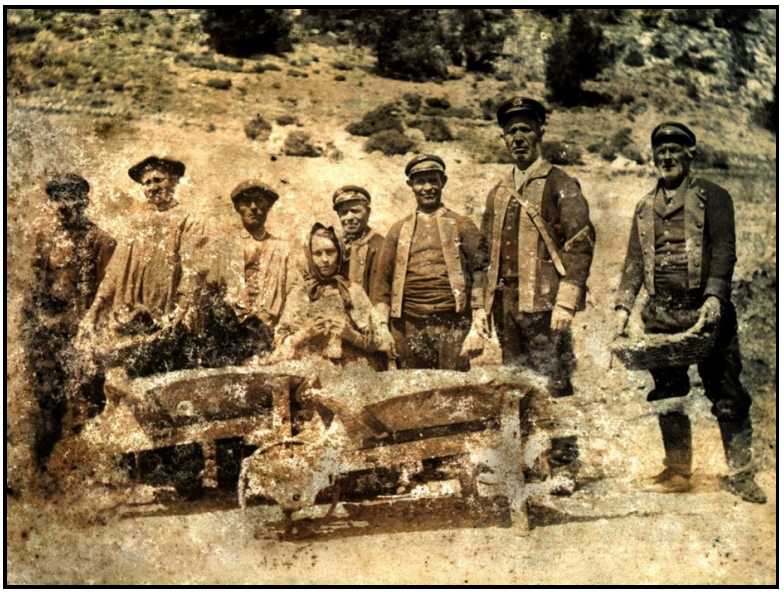
4. UNIFORME, EQUIPO DE HERRAMIENTAS Y MATERIALES DEL PEÓN CAMINERO.

El uniforme de los peones camineros según recoge el *Reglamento para la organización y servicio de los peones camineros y capataces* (del año 1905) estaba regulado por los siguientes artículos:

Artículo 24: El peón caminero llevará siempre el uniforme y distintivo que le están señalados.

Artículo 25: El equipo-uniforme de los peones capataces y camineros constará: de pantalón y chaqueta de paño pardo, con el cuello, vueltas, solapas y vivos de color Carmesí; botín de cuero, ante ó paño negro; chaleco de paño azul claro; sombrero redondo, de fieltro blanco, con funda de hule para los días lluviosos, en el que llevarán la escarapela nacional al costado, y una chapa de metal en el frente con el número de los kilómetros y la leyenda Peón caminero; los botones serán de metal amarillo, con la misma leyenda. En verano podrán reemplazar estas prendas por otras análogas de lienzo crudo; para el trabajo usarán un mandil corto de cuero, dividido en dos pedazos, cuyos extremos se atarán con correas por debajo de la rodilla. Tendrán también un jalón indicador, de 1,40 metros de altura, con el regatón de hierro y una tablilla apaisada en el extremo superior, de 26 centímetros de ancho y 13 de alto, con la numeración de kilómetros.





Una mujer con un grupo de camineros (comienzos del siglo XX). Provincia de Teruel. Nótese el galón del caminero capataz (segundo por la derecha) así como la indumentaria de los camineros. Los que no llevan traje de caminero son auxiliares, jornaleros contratados eventualmente por el Estado. Colección Tomás Laguía.









Materiales para el firme macadam, Herramientas e Señal Indicadora de Peligro de Obras.

5. CASILLAS DOBLES PARA PEONES CAMINEROS.

En la página Web del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, que es equivalentes al antiguo Ministerio de Obras Públicas, sobre las casillas de los peones camineros se dice:

Casilla de camineros de Luco de Jiloca



Casilla doble de Peones Camineros en la localidad de Luco de Jiloca, municipio de Calamocha (Teruel).

En el siglo XVIII comenzó la construcción de casillas para los camineros, con el doble objetivo de establecer su residencia en el trozo que tuvieran asignado y de facilitar el auxilio a los viajeros en caso necesario, teniendo en cuenta las enormes distancias que a veces existían entre las poblaciones. El Real Decreto de 25 de junio de 1852 ordenó la construcción de casillas para su alojamiento. Preferentemente debían proyectarse para dos camineros (dos viviendas por casilla) y ser de construcción económica. La disponibilidad de agua era fundamental a la hora de localizar la casilla. Cuando no se disponía de cauces de agua próximos, se proyectaron pozos anexos, que en algunos casos aún se pueden observar.

Lucio del Valle, Víctor Martí y Ángel Mayo diseñaron un modelo de casilla doble que fue aprobado por Real Decreto de 28 de mayo de 1859. La edificación tenía una superficie en planta de unos 110 m2, con el vestíbulo común para las dos viviendas y un huerto trasero de unos 70 m2, también compartido. La mayor parte de las casillas de España se adecuaron a este modelo y fueron construyéndose a la vez que la propia carretera, generalmente mediante subastas independientes. El caminero disponía, en la parte trasera de la casilla, de un patio donde podía tener un corral con animales.

En la década de 1960 se produjo la reorganización de los equipos de conservación, uniendo a los trabajadores en brigadas y construyendo parques de maquinaria de zona. Las antiguas casillas, muchas de ellas deshabitadas desde hacía tiempo, fueron arruinándose poco a poco. Finalmente, se ordenó la demolición de todas ellas en la red de carreteras del Estado. De esta orden tan radical se salvaron algunas casillas, así como otras que no estaban en la red estatal. Algunas de estas casillas supervivientes se conservan como almacenes auxiliares de material y otras han sido enajenadas a terceros y tienen otros usos alejados de la conservación de las carreteras.

En las proximidades de Luco de Jiloca, la Unidad de Carreteras de Teruel del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha acondicionado una casilla de camineros (que probablemente fue construida en 1861). Dispone de muebles antiguos y herramientas propias de los camineros, y ofrece una idea al visitante sobre la austeridad del hogar de los peones camineros.

https://www.transportes.gob.es/ministerio/actividades-y-servicios/exposiciones-y-museos/museo-carreteras-teruel/casilla-de-camineros-de-luco-de-jiloca



Casilla de peones camineros construida según el modelo de Lucio del Valle, Víctor Martí y Ángel Mayo (RD 28 de mayo de 1859).



https://route-1963.blogspot.com/2017/11/peones-camineros-un-oficio-extinguido.html

REAL DECRETO de 25 de junio de 1852 disponiendo que la distribución de los peones-camineros de número en las carreteras de cargo del Estado, se hará de manera que á cada uno de ellos corresponda una longitud de tres kilómetros. MINISTERIO DE FOMENTO. (Gaceta de Madrid nº. 6.579, de 27-06-1852):

Exposición a S.M.

Señora: Desde que por la ley de 7 de Mayo de 1851 quedaron convenientemente deslindados y asegurados los recursos que exigen las carreteras generales de cargo del Estado para su mejor conservación, comprendió el Gobierno de V.M. la necesidad de aplicar a tan importante ramo las mejoras que desde tiempos anteriores, y por un concurso de circunstancias forzosas e insuperables, vinieron aplazándose para épocas de mayor regularidad y sosiego.

[...]

A la organización que ya tiene el personal destinado a este ramo, con ser la más acomodada a su objeto, le falta llenar una condición, sin la cual desaparecen en gran parte los ventajosos resultados de la utilísima institución de los peones-camineros. Su constante permanencia en la porción de carretera que respectivamente les está asignada, no se ha podido conseguir hasta ahora en la mayor parte de las comarcas interiores, donde la población es tan escasa, y al mismo tiempo se encuentra reunida en puntos tan distantes. En tales circunstancias, que son las en que se encuentra el mayor número de peones, eluden fácilmente el cumplimiento de sus obligaciones, o se les excusan y toleran faltas que no serían disculpables si tuvieran más cerca su propio albergue.

[...]

Las casillas que a este fin deben construirse por cuenta del Estado, prestarán también mayor seguridad a los viajeros, como que las más tendrán vivienda para una pareja; y en puntos distantes de poblado, las circunstancias ventajosas del paraje, favorecidas con la presencia de dos familias, podrán ser también origen y principio de algunas poblaciones rurales.

La necesidad por tanto de proporcionar a cada peón-caminero un albergue acomodado en su misma demarcación, es de aquellas que no admiten más espera. El Gobierno procuró satisfacerla antes de ahora; más no se adoptaron para generalizarla las medidas más adecuadas, ni hasta el presente ha sido posible contar con recursos suficientes.

El grande aumento que ha recibido entretanto nuestro tráfico, si bien por de pronto ha precipitado la degradación del firme de las carreteras, hace más necesarias y posibles las mejoras que se están planteando en ellas. Su conservación y policía ganarán en gran manera con la construcción de las casillas, cuyo coste quedará compensado con el mejor servicio y la mayor economía de los gastos ordinarios; porque la experiencia de propios y extraños tiene demostrado que así se evitan o alejan por lo menos las reparaciones más costosas que hace necesarias una conservación poco esmerada; y sabido es de todos que las carreteras solo se conservan reponiendo a cada instante la parte que se desgasta todos los días.

[...]

Conformándome con lo que de acuerdo con el parecer del Consejo de Ministros Me ha propuesto el de Fomento, He tenido a bien decretar lo que sigue:

Artículo 1º. La distribución de los peones-camineros de número, en las carreteras de cargo del Estado, se hará de manera que a cada uno de ellos corresponda una longitud de tres kilómetros.

En los puntos de entronque de dos carreteras, o al final de cada una, podrá asignarse a un solo peón, mayor o menor longitud; pero procurando en todo caso que no difiera mucho de aquella.

Art. 2º. En las mismas carreteras se construirán para albergue de los peones-camineros las casillas que fueren necesarias, sobre la base, por punto general, de que habrá de tener cada una dos habitaciones; pero también podrán disponerse para un solo peón en los puntos en que convenga su separación.

Las construcciones deberán ajustarse a los modelos más sencillos y económicos, bajo un plan de distribución interior y forma exterior acomodado al objeto.

Art. 3º. Se aplicará a la construcción de las expresadas casillas la parte que fuere necesaria de los créditos abiertos para las obras de reparación de las carreteras que se encuentran en estado de servicio, así como para las obras nuevas respecto de las que estuvieren en curso de ejecución y falte poco para terminarlas.

Art. 4º. El Ministro de Fomento queda encargado de la ejecución del presente decreto, y de proponer las demás disposiciones que conduzcan a su mejor cumplimiento.

Dado en Aranjuez a veinte y cinco de Junio de mil ochocientos cincuenta y dos == Está rubricado de la Real mano.== El Ministro de Fomento - Mariano Miguel de Reynoso.

CIRCULAR de 26 de febrero de 1852 de la Dirección General disponiendo se proceda a la construcción de las casillas de peones camineros y haciendo advertencia con este objeto.

El Excmo. Sr. Ministro de Fomento se ha servido comunicarme con esta fecha la Real orden siguiente:

Ilmo. Sr.: La Reina (q.D.g) se ha dignado resolver que se proceda a la construcción de las casillas de los peones camineros en todas las carreteras generales, sobre la base, por punto general, de que deberá tener cada una vivienda para dos, adoptando el sistema de construcción más sencillo y económico posible, y que, al efecto, esa Dirección general proponga el plan general, así de la distribución y situación de las casillas como de los planos correspondientes, sus presupuestos y sistema que habrá de seguirse en su ejecución, sin perjuicio de que manifieste al mismo tiempo el aumento de coste que podrá tener el mismo plan en el caso de que se hiciera extensivo a las carreteras ya declaradas o clasificadas en gran comunicación transversal.

En consecuencia, esta Dirección general ha resuelto y previene a V.:

Que, en cuanto al proyecto de casillas de todo el Distrito, disponga que, sobre las bases mencionadas, se formen tantos modelos como lo exijan los diferentes supuestos a que se presten las circunstancias locales para su más económica construcción, sin exceptuar el empleo de adobes donde no hubiere otros materiales.

Que, en cuanto a la distribución de casillas respecto de cada carretera, se adopte la regla de colocar la correspondiente a cada legua hacia el centro de ella; pero si coincidiese dicho paraje con algún pueblo, se podrá excusar la casilla correspondiente.

Que, también deberá tenerse en cuenta, para la oportuna situación de las casillas, la proximidad de agua cuando se pueda conciliar esta circunstancia con las demás que se han mencionado, y, caso contrario, se propondrá la apertura de un pozo.

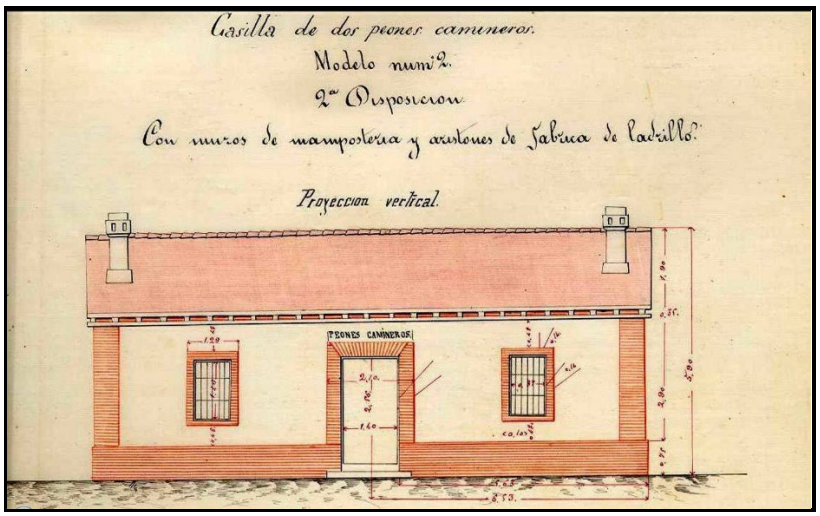
Que, con arreglo a las advertencias precedentes, se extienda para cada carretera una relación, con el número de casillas y situación que han de tener, y su presupuesto, con arreglo al adjunto modelo.

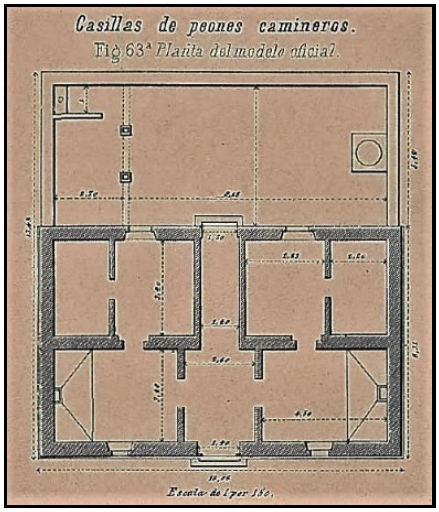
Que se formen, respecto de cada proyecto de casilla, los pliegos de condiciones facultativas y, por separado, la Memoria general, en que se manifieste cuanto conduzca a la más pronta y ordenada ejecución de todas las del Distrito.

Que se proceda, con la mayor actividad, en la redacción de los proyectos y noticias que se han expresado, a fin de que se remitan sin falta a esta Dirección general para el 1.º de Mayo próximo los de las carreteras generales.

Concluidos que estén estos trabajos, se procederá a formalizar los correspondientes a las carreteras ya declaradas transversales de gran comunicación.

Del recibo de esta circular y de quedar enterado me dará V. aviso, así como de las dudas que le ocurran para su puntual cumplimiento. Dios guarde a V. muchos años. Madrid, 26 de Febrero de 1852.





Alzado y planta de casilla doble de Peón Caminero.

6. UBICACIÓN DE CASILLAS DE PEONES CAMINEROS EN EL TRAMO DE JAÉN, DE LA CARRETERA N-323, DE BAILÉN- JAÉN-GRANADA.

<u>Tramo de JAÉN al PUERTO CARRETERO (Campillo de Arenas)</u>

Casilla de Peones Camineros.

Avenida de Granada, s/n.

Término municipal de Jaén.

Casilla de Peones Camineros.

Pkm. 42+130 de la N-323.

Término municipal de La Guardia de Jaén.

Casilla de Peones Camineros de San Antonio.
Pkm. 48+420 de la N-323.
Término municipal de La Guardia de Jaén.

Casilla de Peones Camineros de La Cerradura de Pegalajar.
Pkm. 54+850 de la N-323.
Visitar el Centro de interpretación de la Caminería de La Cerradura, al aire libre.
Término de municipal Pegalajar.

Casilla de Peones Camineros de la Venta el Gallo.
Pkm. 60+000 de la N-323.
Término de municipal Cambil.

Casilla de Peones Camineros del Puente de Cazalla.
Camino municipal.
Término de municipal Los Carcheles (Carchelejo-Cárchel).

Casilla de Peones Camineros.
Camino municipal.
Término de Campillo de Arenas.

7. LEGISLACIÓN COMPLEMENTARIA A LOS REGLAMENTOS DEL PERSONAL DEL CUERPO DE PEONES CAMINEROS.

Real Decreto de 10 de junio de 1761, expedido para hacer Caminos rectos, y sólidos en España, que faciliten el Comercio de unas Provincias a otras, dando principio por los de Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia.

Tengo considerado que uno de los estorbos capitales de la felicidad de estos mis reinos es el mal estado en que se hallan sus caminos por la suma dificultad y aun imposibilidad de usarlos en todos los tiempos del año, para conducir con facilidad los frutos y géneros que sobran en unas provincias a otras que están necesitadas de ellos, introducir en las interiores los géneros extranjeros, que influyen a la abundancia que conviene a los pueblos, y llevar

a los puertos para extraer a otros países los que no son precisos en estos, quedando privadas las provincias estériles del socorro de las fértiles y de los auxilios que mutuamente pueden comunicarse todas para la mayor comodidad de sus habitantes, pues sobre pagar unos crecidos portes los interesados en las cargas, experimentan los conductores muchas fatigas, que perjudican y embarazan notablemente la frecuencia y multiplicación de los transportes, que son tan útiles al Estado: y reflexionando también, que los buenos caminos, con algunos canales para riego y navegación pueden asegurar al mismo Estado todas las comodidades que produce el continuo fácil movimiento del comercio interior: Por estos motivos, llevado del amor que tengo a mis vasallos y del deseo de su mayor felicidad, he deliberado por ahora que se continúe de cuenta de mi Real Hacienda el canal de Castilla, examinándose nuevamente por ingenieros de experimentada habilidad el proyecto, y su dirección, para que no se aventure el acierto y se gasten inútilmente los crecidos caudales con que atiende mi Real Hacienda a su construcción, y que se hagan sólidamente todos los caminos convenientes para la utilidad común de mis pueblos, comenzando por los principales desde la Corte a las provincias, con asignación fija, y que concluidos estos se vayan ejecutando todos los demás, que aseguren la fácil comunicación de unas provincias con otras, y aun de unos pueblos con otros. Con estos importantes fines, habiendo considerado que el método de repartimientos, seguido anteriormente, ha sido muy gravoso a los pueblos, y con especialidad a los pobres, por lo mucho que han padecido en las exacciones, de que me han informado ministros de celo e integridad, que tienen por más conveniente y menos gravoso el que se imponga por algún tiempo, generalmente, dos reales en fanega de sal, he resuelto que desde primero de julio próximo, y por el tiempo de diez años, se cobren los expresados dos reales de vellón de sobreprecio en cada fanega de sal, de las que se consuman en estos reinos, sin excepción de personas algunas, eclesiásticas ni seculares, por deber todos contribuir a un objeto, que comprende el beneficio común, y que su producto se aplique a la construcción de los referidos caminos, reservando a tiempo oportuno destinar a los mismos fines los medios que se fueren ofreciendo, sin gravamen público. Conviniendo, pues, para evitar dilaciones y dificultades, que se encargue una sola persona, así de cobrar el citado sobreprecio, como de dirigir las referidas obras, y teniendo entera satisfacción del celo y actividad de vos el Marqués de Esquilache, he venido en nombraros por Superintendente General de uno y otro, con la autoridad que se requiere, para que con inhibición de todos los Jueces y Tribunales, y facultad de nombrar los Subdelegados que fueren de vuestra satisfacción, entendáis privativamente en las providencias que convengan a la acertada continuación del Canal de

Castilla, a la más permanente fábrica de los caminos públicos, a la puntual cobranza del referido arbitrio y a su legítima conversión, reservando a mi Real Persona el conocimiento de todo lo que sobre esto obrareis y resultare: Y mando que con reflexión a que la rectitud y solidez de los caminos conducen mucho a minorar las distancias y asegurar su mayor duración, os dediquéis desde luego a formar las Instrucciones correspondientes, para que con la brevedad y economía posibles se comiencen los de Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia a la Corte, consignando cien mil reales mensuales para el de Andalucía, otros cien mil para el de Cataluña y cincuenta mil para el de Galicia, y costeándose el de Valencia con lo que sobra del ocho por ciento que se cobra en aquella ciudad, después de pagada la cuota, o el cupo de su contribución, por el beneficio grande que se seguirá de ello a todo aquel reino, a fin de que trabajándose con la actividad que permitan estas consignaciones, y a las que adelante aumentaren hasta lograr su conclusión, sucesivamente se emprendan otros caminos, dándome cuenta de los progresos que tuviesen estas obras y de los que se distinguiesen en ellas para premiarlos; y también de los que contribuyan a causar embarazos, y de los demás que ocurra digno de mi noticia, para adaptar prontamente a los casos mis resoluciones. Tendreislo entendido; pasaréis copias de este decreto a los tribunales, ministros y oficinas que conviniere y cuidaréis de su ejecución con vuestro acreditado celo; Señalado de la Real Mano, En Aranjuez a diez de junio de mil setecientos sesenta y uno; Al Marqués de Esquilache". El rey Carlos II.

REAL DECRETO de 01 de junio de 1767 aprobando la Ordenanza para la conservación del puente Real del Jarama, nuevo camino y plantío de árboles que a costa del Real Erario se ha hecho y construido desde el Real Sitio de Aranjuez a Madrid.

REAL CEDULA de 01 de noviembre de 1772, de S.M. y Señores del Consejo, por la cual se dan varias reglas para la conservación de los caminos generales construidos y que se vayan construyendo en el Reino.

Don Carlos, por la gracia de Dios, rey de Castilla, de León, de Aragón […] sabed:

Que estando para concluirse los caminos generales, que se construyen en virtud de mis Reales Órdenes, en el Señorío de Vizcaya y provincias de Álava y Guipúzcoa, se ocurrió a Mí por los diputados y comisionados de éstas, exponiendo las crecidas sumas de caudales que habían expedido en dichas obras, sin las que restaban hasta su conclusión, y pidiendo

se tomasen para su conservación en lo sucesivo las providencias correspondientes, pudiendo sr algunas de ellas la prohibición de transitar por dichos caminos los carros herrados con herraje, o calce de llanta angosta o cortante, por lo que destruyen el camino, haciendo surcos, separando los cascajos de su pavimento y desuniendo el relleno de piedra, dándose nueva forma en el calce de ellos, por lo respectivo a los que hubiesen de transitar y atravesar los citados nuevos caminos, pudiendo servir los del calce angosto para los caminos viejos, monte y acarreo de las mieses.

Que las maderas que se condujesen por dichos caminos nuevos, vayan sobre cuatro ruedas, por el daño que su arrastre ocasiona en ellos, por su gran peso, haciendo baches, pantanos y batideros, encargándose estrechamente a las respectivas Justicias del tránsito, que celen el exacto cumplimiento de estas providencias.

Y remitido todo al mi consejo, con Real Orden de cinco de septiembre del año próximo pasado, para que en su razón me informase lo que se le ofreciese y pareciese, tanto por lo respectivo a las citadas tres provincias, cuanto a la conservación de los demás caminos del Reino, examinado en el Consejo con el cuidado y diligencia que exige su importancia, después de haber tomado los informes correspondientes de personas prácticas en estos asuntos, en consulta de 28 de febrero de este año, me propuso las reglas generales y particulares que convenía establecer.

Y enterado, por mi Real Resolución a la citada consulta, que fue publicada en el mi Consejo en 22 de junio próximo pasado, he tenido por bien mandar observar en todos los caminos generales, construidos y que se vayan construyendo en el Reino, las siguientes reglas:

I. Que los márgenes de los citados caminos que se componen de murallas o paredes cobijadas con losas, se tenga cuidado de reponer prontamente cualquiera piedra cobija que de estas se caiga por algún golpe de carro u otro accidente, mirando a que dichas márgenes sostienen el relleno y sólido del camino, que en parte empuja contra ellas; y cuando estas falten se saldrán los rellenos o parte de ellos por el portillo que se arruinare, pues con el peso de los carros, al pasar frente del portillo que se hiciere, como falta el empuje al relleno huyen las piedras a aquella parte flaca y se aumenta el costo de las conservación.

II. Que en los citados caminos se use carros con ruedas de llanta ancha, lisas o rasas, con tres pulgadas de huella al menos y sin clavos prominentes, embebiéndose estos en la llanta, observándose lo mismo en las galeras, coches, calesas y otra cualquiera especie de carruaje, excluyendo de esta providencia los carros recalzados de madera, como son los de las carretas de cabañas y otras, que no solo no perjudican los caminos sino que les hacen beneficio, pues con sus huellas anchas aprietan más los rellenos y suavizan el tránsito.

III. Que si anduviesen de tráfico sobre estos caminos carros de llanta estrecha y clavos prominentes, paguen doble portazgo que otros cualesquier carros, en resarcimiento del daño que causan a los mismos caminos; y donde no hubiere establecido portazgo, se imponga de nuevo, con noticia y aprobación de mi consejo, respecto a dichos carros, convirtiendo su producto en los reparos del camino.

IV. Que de este gravamen deben ser exceptuados tales carros cuando son del mismo país y solo atraviesen los caminos nuevos y reales, procediendo en todo esto de buena fe, sin disimulación, ni declinar en vejaciones odiosas.

V. Que no se permita de aquí en adelante, con ningún pretexto ni causa, arrastrar maderas por estos caminos, ni aún por otros algunos en que puedan andar ruedas, aunque sean las tales maderas para la construcción de Bajeles de la Real Armada; y en lugar del arrastre, cuidarán las Justicias de que se ejecute conforme a su peso sobre un carro, y si fueren mayores, sobre cuatro ruedas, para evitar el perjuicio que ocasiona a la solidez de los caminos, en lo cual logran los ganados considerables ventajas y alivios para la conducción: Habiéndose tomado por Mí las providencias correspondientes para que en todas las provincias marítimas del Reino se recojan cualquier maderas de construcción, dispersas y abandonadas en los montes y en los caminos, para no impedir los tránsitos y evitar su pudrición; y que en el caso de no ser ya útiles para la Armada, después de reconocidas, se entreguen a los pueblos o dueños en cuyo distrito se hallaren, para que las aprovechen y aparten de los montes y tránsitos, teniéndose el mayor cuidado en lo sucesivo de no permitir que queden abandonadas las maderas desde los montes donde se cortan hasta los riberos en que se embarcan para el astillero.

VI. Que los reparos menores de echar tierra o cegar alguna corta quiebra en los caminos sean de cargo del pueblo en cuyo término se causen; pero si se necesitase obra de cantería, mampostería, poner guardarruedas u otra cosa considerable, se haya de costear del portazgo donde le hubiere, y donde no, de los arbitrios concedidos para estas obras.

Y para que todo lo expresado se guarde y cumpla, se acordó expedir esta mi Cédula. Por la cual mando a los de mi Consejo y demás tribunales, Jueces y Justicias de estos mis reinos, a quienes correspondan, vean, guarden y cumplan, y hagan guardar y cumplir cuanto en ella y cada uno de sus capítulos se contiene, sin contradicción alguna. Que así es mi voluntad: y que al traslado expreso de esta mi Cédula, firmado de don Antonio Martínez Salazar, mi Secretario, Contador de Resultas y Escribano de Cámara más antiguo, y de Gobierno del mi Consejo, se le dé la misma fe y crédito que a su original.

Dada en San Lorenzo a primero de noviembre de mil setecientos setenta y dos. Yo el Rey.

TÍTULO DE PEONES CAMINEROS

(Documento incluido en la "Colección de las Instrucciones y Órdenes Generales expedidas desde el año de 1778 hasta el de 1790, por la Superintendencia General de Caminos y Posadas para la mejor dirección de las obras, su conservación y buen trato a los pasajeros". Editado por la Imprenta Real en 1790; el documento carece de fecha, si bien está incluido entre otros de 1778 y 1781, siendo posterior a 1778).

D. Joseph Moñino, Conde de Floridablanca, Caballero Gran Cruz de la Real Orden de Carlos Tercero, Consejero de Estado de S. M. su Primer Secretario de Estado y del Despacho y Superintendente General de Correos terrestres y marítimos, de las Postas y Renta de Estafetas en España y las Indias, y de los Caminos de España y Presidente de la Real Junta de Apelaciones de los Juzgados de dicha Superintendencia: Encargado interinamente de la Secretaría de Estado y del Despacho de Gracia y Justicia, y de la Superintendencia de los Pósitos del Reino.

El Rey en Decreto de 8 de Octubre del año pasado de 1778 se sirvió declarar, que pertenece á la Superintendencia General de Correos y Postas la de Caminos Reales y de travesía de estos Reinos, y la dirección, disposición y arreglo de Posadas dentro y fuera de los pueblos, con facultad de nombrar Subdelegados, y las demás personas necesarias, y con absoluta inhibición de cualesquier Jueces y Tribunales, y lo demás que en él se dispone. En su consecuencia he tomado conocimiento de los métodos observados hasta aquí para mantener y conservar los caminos, que ya se hallan construidos; y viendo que con ninguno de ellos se ha logrado el fin, me ha parecido que podrá conseguirse estableciendo personas fijas, que bajo las órdenes del Director se ocupen continuamente en reparar las descomposiciones diarias que ocasionan los temporales, los carruajes y los pasajeros; las cuales personas sean un Sobrestante Aparejador de Arquitectura en cada seis leguas de camino, más o menos, según conviniere: un **Peón Caminero** en cada legua; y donde fuere necesario, un Arriero conductor de materiales, con las bestias correspondientes en cada dos leguas.

Y debiéndose establecer reglas para que cada uno de estos dependientes cumpla las obligaciones anexas a su destino, he determinado que los **Peones Camineros Celadores** de cada legua observen las que se siguen.

I. Tomando las herramientas necesarias deberá salir de su habitación al salir del sol, y caminar en el primer día toda la legua puesta a su cuidado, observando en ella lo que halle descompuesto: y dando principio a su trabajo al fin de la misma legua, permanecerá en él todo el día hasta que se ponga el sol. Compondrá dicho primer día mil varas, poco más o menos, de la porción más distante, según las ruinas que encuentre de rodadas, descarnes, arroyadas y baches. Al día siguiente saldrá al sitio en que haya dejado la compostura del día anterior, para continuarla retrocediendo; de modo que a los ocho o diez días haya recorrido toda la legua, para volver a empezar el día siguiente por la parte más lejana en la misma forma que el primer día: y con este orden podrá dar al mes tres vueltas de reparación a toda la línea, o a lo menos dos.

II. Estas composturas se harán echando el guijo o arena que tendrá acopiado en las orillas, en las rodadas o baches, arrastrando y conduciendo al bombeo el material rodado a las orillas, pisándole y solidándole con el pisón: y procurará siempre, ya sea con este material rodado o con nuevo guijo o arena, conservar el lomo y bombeo, que es la parte más esencial

del camino, y la que más padece. Allanará las rodadas, introduciendo en ellas, si son demasiado hondas, nuevo guijo, demoliendo sus bordes y repisando el material.

III. Si el bombeo padeciese por haberse llevado los aires sus arenas ya molidas, echará nuevas capas del guijo más menudo y limpio de arena, bien extendido y pisado, y si por la mala calidad de los materiales se descompusiese el suelo del camino con las rodadas, barrerá todo lo molido, y separando el guijo de la arena por medio de la zaranda, formará de nuevo el pedazo con guijo pequeño, limpio y bien pisado, y le cubrirá con una capa de tres o cuatro dedos de arena migosa, para que se una con lo viejo, y tome la firmeza competente. De la misma forma compondrá los baches u hoyos, barriendo primero toda la arena, barro o broza que llevan a ellos las aguas, para que el nuevo material pueda unirse al viejo.

IV. Será de su obligación limpiar las zanjas o cunetas de los lados, y facilitar la salida de las aguas, como también las alcantarillas ciegas con la broza que trasportan las lluvias, para evitar las inundaciones, que maltratan los caminos descarnando el suelo, y llevándose la arena de la superficie que sirve para la conservación y blandura.

V. De acuerdo con el Aparejador cuidará de prevenir al Arriero los materiales que se necesitan, y en qué parajes los debe descargar y colocar, para que nunca le falten a la mano, y no pierda tiempo en conducirlos de unas partes a otras. Asimismo, celará que el Arriero que estuviere a jornal cumpla con lo que debe, conduciendo la cantidad y calidad de materiales que le correspondan, sin pérdida de tiempo, y con el número de caballerías que se le destinen. Y si estuviere a destajo, cuidará igualmente que no cometan los fraudes que acostumbran en la regulación o medida de dichos materiales. De cualquier falta o descuido que notare en el Arriero dará cuenta prontamente al Aparejador, so pena de que se le reputará por cómplice. Y no se permitirá que los **Peones Camineros** tengan caballería alguna propia trabajando a jornal o destajo en las recuas con ningún pretexto.

VI. Si en los reconocimientos diarios que hiciese observase algunas obras maltratadas, cuyos reparos no pudiese hacer por sí, deberá inmediatamente prevenirlo al Aparejador, para que este dé parte al Director, y de acuerdo con él se disponga repararlas a fin de que el mal no se haga mayor.

VII. Igualmente será de su cuidado, durante su estancia en la legua de su destino, observar todos los sucesos que puedan ocurrir, tanto en lo que pertenece a las obras y su conservación, como en los árboles de sus orillas, donde ya los hubiere, o se plantaren en lo sucesivo, con los trajinantes, pasajeros, labradores, pastores y vecinos de los pueblos inmediatos; pues dichos Sobrestantes y los **Peones Camineros** han de ser al mismo tiempo Guardas jurados Celadores para ejecutar y cumplir, como si hablase con ellos, la Ordenanza que a fin de lograr la conservación del Camino de Madrid a Aranjuez se expidió 1º de julio de 1767. Y mediante ser la voluntad del Rey que dicha Ordenanza sea, y se entienda para todos los caminos que se han construido y construyan en el Reino, y que todos los Jueces y Justicias de él la guarden y cumplan según su tenor, se copia aquí a la letra para que dichos **Peones Camineros** la tengan continuamente á la vista.

[…]

Y es declaración, que la parte de multa que corresponde a las obras de caminos se ha de entregar al Sobrestante Celador para que la lleve a fin de mes a la Tesorería donde le suministren el dinero para los gastos del camino. Igualmente se ha de entregar a él la parte de multa que pertenezca a los **Peones Camineros** cuando ellos sean denunciadores, para que por su mano la reciban, y no tengan necesidad de apartarse de su destino con pretexto de solicitar su cobranza.

VIII. De cualquier denuncia que hiciere ante las Justicias en calidad de Guarda dará parte al Sobrestante Aparejador, a cuyo cuidado ha de quedar, como va dicho, el recoger la parte de multa, que según dicha Ordenanza pertenece al denunciador, para entregársela inmediatamente, a fin de que el **Peón Caminero** no se aparte de su destino.

IX. Observará con atención los caminantes que tengan apariencia de gentes de mal vivir, y tomando sus señas con la posible exactitud, y la dirección de su viaje, dará parte al Aparejador, para que este lo avise a las Justicias de los pueblos más inmediatos, a fin de que tomen las providencias que conduzcan a evitar los daños que pueden causar tales gentes a los viandistas y trajineros, a quienes dará auxilio en caso necesario. Si hallare alguna persona o personas delinquiendo, podrá asegurarlas, y conducirlas a los lugares de la Jurisdicción, o a las Casas de Postas, dando parte á las Justicias para que vengan a entregarse de ellos, de quienes recogerá recibo, a fin de que este documento compruebe

su celo y asistencia a su destino. Para todo ello se auxiliarán recíprocamente los **Peones Camineros jurados**: y de cuanto ocurra en este particular darán parte al Aparejador inmediatamente, o el día de su cobranza, según los sucesos lo pidan, llevando asiento en un librete de cuanto le ocurra.

X. Deberá concurrir los Domingos a casa del Aparejador para la cobranza de su sueldo, y darle parte de todo lo ocurrido en su legua, e instruirse de lo que deberá hacer para su conservación, prevenir los materiales, necesarios, y surtirse de herramientas, entregando las maltratadas para que se aderecen: procurando siempre tener surtido doble, a fin de evitar el venir entre semana a buscarlas con pérdida de la asistencia al trabajo.

XI. Todos los días festivos deberá ir a cualquiera de los lugares cercanos a oír Misa, y cumplir las demás obligaciones de cristiano, pero no podrá faltar del camino una hora por la mañana, y otra por la tarde, para estar a la mira de lo que ocurra ni tampoco podrá separarse de su destino en los días de trabajo sin haber precedido licencia del Aparejador, y sin que con su acuerdo haya colocado otro hombre en su lugar que supla sus veces, cuyo jornal deberá satisfacer el Peón Caminero.

XII. Si el **Peón Caminero** cayese en alguna indisposición que le imposibilite de trabajar, lo avisará a los otros dos peones sus vecinos para que suplan por él, dando noticia de ello al Sobrestante. Pero si la indisposición pasase de cuatro días, y hubiere composturas que hacer en el camino, pondrá dicho Sobrestante otro peón que las ejecute de cuenta del Rey. Si pasare de ocho días, ejecutará el Sobrestante lo que le está prevenido.

Esta Instrucción se entregará a … a quien he nombrado para **Peón Caminero jurado** de la legua del camino de … desde … hasta … a fin de que le sirva de Título. Y siendo el ánimo del Rey que a los Peones Camineros, haciendo juramento en manos de las Justicias del pueblo donde resida el Celador facultativo, se les guarden las mismas consideraciones, exenciones y franquicias que a los Ministros y Guardas de Rentas y Bosques Reales, para que las Justicias de los pueblos por donde pasa el trozo de camino puesto al cuidado del dicho … le reconozcan por tal **Peón Caminero**, se le remitirá copia autorizada de esta Instrucción y Nombramiento, en virtud del cual le darán el favor y auxilio que necesite y les pidiere, a fin de poner en práctica todo lo referido, admitiendo las denuncias que hiciere de los contraventores a la Ordenanza de 1º de julio de 1767, que va inserta: que así es la

voluntad del Rey y que a las Copias firmadas por el infrascrito su Escribano de Cámara con destino, y ejercicio en el Consejo Extraordinario, y en la Real Junta de Correos, y principal de la Superintendencia General de Correos, Postas y Caminos, se dé el mismo crédito que a este original.
Dado en

RESUMEN DE LAS OBLIGACIONES DEL PEÓN CAMINERO DE LAS ORDENANZAS 1781.

Resumen de las obligaciones del Peón Caminero que deberá leer todos los días y si no supiese se las leerá el Sobrestante Aparejador en sus visitas y reconviniéndole si falta a su observancia.

1. Recorrer cada día mil varas de su legua, comenzando desde las más distantes. Echar en los baches de dichas mil varas el guijo menudo preparado a las orillas: allanar las rodadas, y aumentar y mantener el lomo del camino.

2. Barrer el barro, broza o material remolido, que solo sirva de hacer lodos, y substituir guijo menudo zarandeado fortificando siempre el lomo.

3. Tener limpias las zanjas o cunetas de los lados, abrirlas y renovarlas donde se hubiesen cegado.

4. Decir al Arriero que coloque los materiales donde el Peón los necesite: celar que cumpla, y no los mezcle con tierra: avisar al Aparejador los fraudes en medida, número o calidad y no tener el Peón caballerías que trabajen de su cuenta.

5. Avisar al Aparejador de las obras y reparos mayores que no pudiere hacer por sí. Tener cuidado con los daños que se hicieren en el camino, obras y árboles, y denunciarlos como Guarda jurado, con arreglo a la Ordenanza, ante las Justicias.

6. Dar parte al Aparejador de haber hecho las denuncias, y la causa de ellas.

7. Observar las gentes de mal vivir: dar parte al Aparejador y Justicias: asegurar a los que se cogieren delinquiendo, y remitirlos a las Justicias; y auxiliarse los **Peones Camineros** unos a otros.

8. Informar al Aparejador los domingos: cobrar su sueldo, y tomar razón de lo que debe hacer. No faltar una hora por mañana, y otra por tarde del camino en los días de fiesta de no trabajar: y avisar cuando estuviere enfermo a los dos peones sus vecinos para que le suplan, dando cuenta al Aparejador por si excediere de cuatro días su enfermedad.

9. Últimamente, será de su obligación, para el mejor cumplimiento de las que se expresan en este resumen, leer o hacer le lea el Sobrestante Aparejador las Reales Ordenanzas de 18 de septiembre del año de 1781 firmadas por el Excelentísimo Señor Conde de Floridablanca, y autorizadas por don Joseph Payo Sanz, Secretario de la Superintendencia General de Correos y Caminos, de las que igualmente se le entregará un ejemplar impreso, para que las observe, sin que pueda alegar ignorancia.

ORDENANZAS 18 de septiembre de 1781, que el Rey nuestro Señor manda se observen para la conservación de nuevos caminos y plantíos de árboles laterales a ellos.

1ª.- Manda S. M. que ninguna persona de cualquier estado o condición que sea, haga represas, pozos o bebederos para dar de beber a los ganados, o para otros usos, a las bocas de los puentes y alcantarillas, ni a las orillas del camino, a menor distancia de la de treinta varas de él: que si alguno lo ejecuta sea denunciado á las Justicias de aquella jurisdicción, las cuales le obligarán a que llene y macice inmediatamente dichos pozos, y le multarán en sesenta reales de vellón por cada uno que haya hecho y si reincidiere, en doble cantidad.

2ª.- Que cualquier pasajero, que con su carruaje rompiere o arrancare algún guardarruedas del camino, sea denunciado, y pague por cada uno cuarenta reales, para volverle a poner, y además de esto sesenta reales vellón de multa por su descuido o malicia.

3ª.- Que a cualesquiera carruajes que se cogieren entre las barandillas o antepechos de los puentes dando vuelta, con lo cual suelen maltratar dichas barandillas, sean denunciados y además de obligarles a pagar el daño que hayan hecho, se les multe en sesenta reales de vellón.

4ª.- Que si los carreteros o carruajeros, a quienes se rompa el carro, galera, u otro carruaje en el camino, abrieren surcos en él o en sus glacis don-de entrar las ruedas para volverlos a cargar más cómodamente, sean denunciados y se les obligue a pagar lo que importe el daño; y además se les multe en sesenta reales de vellón.

5ª.- Que a los arrieros o carruajeros que se encuentren en el mismo ca-mino, o en sus glasises haciendo suelta, o dando de comer a sus gana-dos, se les multe por la primera vez en dieciséis reales por cada carruaje, y en cuatro por cada caballería o buey, y por la segunda en doble cantidad.

6ª.- Que los labradores y ganaderos que al tiempo de cultivar o pastar las heredades inmediatas al camino, por arrimarse demasiado a sus cortes, dejasen caer tierra en los glasises o fosos de él, con que se impida el curso de las aguas, sean obligados a limpiarlos, y dejarlos corrientes, quitan-do la tierra que hubiere caído.

7ª.- Que a los dueños de los carruajes que se encontraren cruzando el camino por otros parajes que los destinados a este fin, o que han servido siempre para ir de unos pueblos a otros, o para el cultivo y abono de las tierras, con lo cual desbaratan y demuelen las márgenes de dicho Camino, deshacen el glasis, e impiden el curso de las aguas, se les obligue a pagar el daño que hicieren y además de esto se les multe en sesenta reales de vellón.

8ª.- Que a cualquier persona que rompa, pique o dé golpes, tire piedras, o haga otro cualquier daño a los guardarruedas, antepechos u otras obras del camino o a las pirámides o postes que señalan las leguas, o que borre las inscripciones que éstas tienen, las manche o escriba en ellas, como se ha experimentado que lo ejecutan, se la asegure en la cárcel, y se dé cuenta a las Justicias, para imponerla el castigo que merece su malicia.

9ª.- Que a cualquiera persona que golpee, mueva, descortece, tronche, quite ramas, corte, arranque o haga otro daño a los árboles que se han plantado, o plantaren a las márgenes del camino, se la aprehenda, denuncie, y exija inmediatamente diez ducados de multa, y si el daño fuese hecho, no por descuido, sino por malicia, se la asegure en la cárcel, y se dé cuenta a S. M. para que además de la multa, se la castigue como corresponda.

10ª.- Que siendo así que el mayor daño de los árboles suelen hacerle los arrieros y carreteros, por cortar varas para guiar sus caballerías, y los pastores y vaqueros que en las inmediaciones del camino guardan ganado, por el descuido de dejarle rascar en los árboles, comer sus retoños, y roer sus cortezas, se impondrá la misma multa de diez ducados por cada árbol que de los dichos modos perjudiquen, pero se les dejará en libertad, después de habérsela exigido por la primera vez; y por la segunda se les detendrá en la cárcel, y se dará cuenta a fin de castigarlos como corresponda.

11ª.- Que ninguna persona pueda barrer y recoger basuras, rascar tierra, ni tomarla, así en el camino Real, como en sus paseos, glasises y cunillas, pena de treinta reales de vellón por la primera vez, doble en la segunda, y a la tercera se le asegure en la cárcel, y se dé cuenta á S. M. para que además de la multa se le castigue como corresponda.

12ª.- Que han de poder hacer dichas aprehensiones y denuncias el Guarda Celador que S. M. ha nombrado para el camino, los demás Guardas, los alguaciles de cada pueblo, y otro cualquier vecino o persona particular.

13ª.- Que dichas denuncias se hayan de sentar ante las Justicias de los pueblos de cada Jurisdicción, las cuales breve y sumariamente, a la verdad sabida, y sin forma de juicio, han de imponer las citadas multas, y cumplir lo demás que previene esta Ordenanza, sin omisión ni demora alguna, como se debe esperar de su celo al Real servicio, bien público, y comodidad de los mismos pueblos.

14ª.- Que de las multas que se impusieren se hagan tres partes, y se apli-que la una al Juez ante quien se siente la denuncia, otra al denunciador, y otra para los gastos de composición del mismo camino, haciéndose esta repartición luego que se cobre.

15ª.- Que la parte que corresponde a la composición del camino se entregue por la Justicia al Guarda-Celador, para que la lleve y deposite en la Caja donde se pague su salario, tomando recibo, que deberá llevar a di-chas Justicias, para que conste haberlo ejecutado.

16ª.- Igualmente manda S. M. se prohíba todo arrastre de maderas, ruedas atadas y demás máquinas por los expresados caminos, y que el que contraviniere, si fuese por arrastre de maderas de corta, después de pagar el daño que hiciere, se le ponga preso para castigarle a proporción de su delito y si fuese por lo demás, pague la multa de cuatro reales de vellón, la que se aumentará a ocho reales sí arrastrase arado que lleve al extremo chapa o clavo de hierro, por el mayor daño que hacen con estos a los caminos.

17ª.- Que no podrán exigir por sí las dichas penas, los **Peones Camineros**, ni **Celadores Facultativos**, y menos tomar de los dañadores cosa alguna por vía de gratificación, convenio o compostura, arreglándose a la Instrucción que respectivamente se les ha entregado por mí, como Superintendente General de Caminos, con inserción de la Ordenanza de 1º de julio de 1767, y según las que en adelante se les dieren: y el que excediere en este particular, o en otro cualquiera de los prevenidos en dicha Instrucción, después de privarle de la plaza, será castigado a proporción de su delito.

18ª.- Finalmente, que de esta Ordenanza, se envíen copias impresas a los pueblos por cuya jurisdicción pasa el camino, para que enterados de ella sus Justicias y habitadores, la guarden y cumplan, hagan guardar y cumplir, que así es la voluntad de S. M. Y que a las copias firmadas por Don Joseph Payo Sanz, su Escribano de Cámara, con destino y ejercicio en su Consejo, en el Extraordinario, y en la Real Junta de Correos, y Principal de la Superintendencia General de Estafetas, Postas y Caminos, se les dé el mismo crédito que a este original.

CIRCULAR de 13 de noviembre de 1854, sobre conservación de carreteras. DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS. (Gaceta de Madrid nº. 685, de 17-11-1854)

Los escasos recursos destinados á la conservación de las carreteras y el gran descuido con que algunos de los agentes encargados de ellas han mirado este modesto pero

importante ramo del servicio público, son causas que reunidas han producido el deplorable deterioro en que se encuentra
nuestros caminos.

El Gobierno desea hacer que desaparezca, este mal por todos los medios de que pueda disponer, pero en vano se destinarían cuantiosas sumas a este objeto si la mano de obra empleada en conservación no fuese aprovechada en su totalidad y con inteligencia: sin esta circunstancia esencial, siempre estarían las carreteras en mal estado, cualquiera que fuese la enormidad de los sacrificios hechos: por el contrario, conseguida esa asiduidad é inteligencia en la mano de obra de conservación y reparación, se pueden tener las carreteras en buen estado y mejorar el que actualmente tienen con cantidades inmensamente menores. . .

Estos principios, que una larga experiencia ha sancionado en todas partes, hacen ver la importancia de establecer una rígida vigilancia para que los **peones camineros** no pierdan un momento de su trabajo, y para que este trabajo sea dirigido con el mayor conocimiento posible.

Pero si esto es esencial en el estado normal de las carreteras, fácil es conocer que cuando la mayor parte de su extensión está deteriorada, cuando el Erario por causas de todos conocidas no pueda atender con toda la prontitud y eficacia que sería de desear á su completo restablecimiento, entonces es cuando todos los agentes encargados de la conservación deben redoblar su celo y actividad y poner todo el esmero posible en aprovechar enteramente y del mejor modo posible los elementos que están á su disposición.

Desgraciadamente la Dirección sabe, que si bien algunos cumplen con este deber, hay otros que han tenido un punible abandono; pero antes de ser severa quiere dar lugar á la reparación, y en este concepto se dirige mas particularmente á los Ingenieros Jefes de distrito y á los Ingenieros encargados de las carreteras como los que mas directamente pueden y deben influir en que este objeto se consiga, y como los verdaderos responsables de las faltas de todo género que puedan cometerse en su consecución: si no hay el aprovechamiento que debiera en el trabajo, si la vigilancia de este no es ejercida cual conviene por los agentes subalternos, en mano de ellos está la corrección de estos

defectos, ya dando ejemplo de exactitud en el servicio á todos sus subordinados, ya imponiendo castigos enérgicos á los que no obstante esto sean morosos, ya proponiendo á la superioridad que se premie y estimule a los que se distingan en el cumplimiento de sus deberes: si el trabajo se hace mal, ellos son los que por medio de sus minuciosas instrucciones deben hacer que desaparezcan los malos hábitos y se complete la instrucción de todos sus subalternos. De los Ingenieros es por consiguiente de quien espera la Dirección que el servicio de las carreteras llegue á ponerse en tal estado, que no solo desaparezcan las multiplicadas quejas de falta de asiduidad en el trabajo de los peones y de falta de vigilancia y celo en los diferentes encargados de este servicio, sino que esas quejas se conviertan en elogios.

V. S. procurará en el distrito de su mando por todos los medios posibles que estos resultados se consigan; en la inteligencia de que si bien la Dirección amonesta antes de castigar, si bien quiere ser indulgente aun con los que han faltado, será un motivo mas para que el que en lo sucesivo falte á sus deberes, sea tratado con mas rigor, el cual será tanto mas bien merecido, cuanto que solo podrá atribuirse la falta á la voluntad y no al defecto de conocimientos, pues sobradas y brillantes pruebas tiene dadas el cuerpo de Ingenieros de que los posee en alto grado.

Dios guarda á V. S. muchos años. Madrid 13 de Noviembre de 1854. Cipriano Segundo Montesino.—
Sr. Ingeniero Jefe del distrito de . . . . .

INSTRUCCIONES PARA LA REPARACIÓN DE CARRETERAS, aprobadas por la Dirección General de Obras Públicas de fecha 24 de abril de 1856.

Art. 35. El ingeniero propondrá la distribución de los subalternos facultativos que se destinen á sus inmediatas órdenes, indicando la línea ú obra á que cada uno deba atender y el punto en que habitualmente ha de residir para la más inmediata y constante vigilancia en todo el curso de las obras. Propondrá asimismo cuanto juzgue conveniente respecto á la organización de los **capataces** y **camineros** y al personal y material de las cuadrillas que han de ocuparse en los trabajos por administración, teniendo especial cuidado que el número de peones y la colocación de cada cuadrilla sea correspondiente al adelanto que en la conveniente proporción deba tener cada especie de trabajo, para que sin estorbarse

uno á otro, ni resultar diferencias perjudiciales en sus respectivos progresos, concurran todos á la más perfecta terminación de cada obra.

Art. 40. Los **camineros** tendrán á su inmediato cargo la cuadrilla ó cuadrillas de peones que se establezcan en su trozo; trabajando por sí mismo y con su práctica, darán el ejemplo y dirección material á los trabajos. Estarán también enterados de todo lo que ocurra en lo relativo á las construcciones, materiales, acopio y demás que comprendan el trozo de su demarcación, para dar los partes que correspondan, según se le haya prevenido.

Los empleados á quienes competa formarán ó autorizarán los documentos de pago y de haberes que se requieran para las obras y reparaciones de que se trata, observando en este punto cuanto se previene en el sistema establecido para la contabilidad de las obras públicas.

INSTRUCCIÓN de 25 de julio de 1870 que deberá observar el Peón Caminero (Floridablanca)

I. Igualará las rodadas que hiciere el carruaje en el camino, allanándolas con azadón o rastro, macizando antes las que fuesen profundas con piedra, guijo o material más sólido que haya a mano, quebrantando las piedras si fuesen gordas con almádena, y siendo menudas apisonándolas, para que no queden en hueco, y recebándolas con los bordes de las mismas rodadas: cuidando igualmente de limpiar y desembrozar el camino en la parte que haya mucho barro, y señaladamente en los baches, sacándole fuera de él antes de cubrirle con el material sólido que necesite para hacerle firme.

II. Donde esté el guijo descubierto por haberse llevado los aires la última capa, lo ha de cubrir nuevamente con arena, tierra caliza o el material equivalente que halle a la mano.

III. Si sobre el camino hubiese rodando piedras movedizas demasiado gordas, deberá sacarlas de él, y recogiendo también todas las que se encuentren a las orillas, hará montones a trechos sobre los paseos, para hacer uso de ellas en el tiempo más oportuno y cuando llueva.

IV. Ha de tener limpias las zanjas o cunetas de los lados, abriendo y renovando las que se hubiesen cegado, recargando los paseos con la tierra que produzcan, y echando sobre las tierras inmediatas la sobrante.

V. Igualmente ha de tener limpias las entradas y salidas de las alcantarillas y su hueco, para que las aguas no tengan detención en las zanjas de la parte superior del camino.

VI. Deberá entenderse inmediatamente con el Celador de su Departamento, obedeciéndole en todo lo que le mande respectivo al beneficio del camino, y le avisará de los reparos mayores que no pueda por sí ejecutar, para que tome providencia.

VII. Tendrá cuidado con los daños que se hicieren en el camino, sus obras y árboles, para denunciarlos ante las Justicias, con arreglo a la Ordenanza que, a fin de lograr la conservación del camino de Aranjuez, se expidió en 1.º de julio de 1767, y se insertará al final de esta Instrucción para su puntual observancia y cumplimiento.

VIII. Gozará el salario de cinco reales diarios, pero solamente en los que trabaje aun en los festivos que deberá hacerlo después de oír misa, asistiendo al camino aunque haga mal temporal, desde que salga el sol hasta ponerse, ausentándose solo de él para ir a cobrar su sueldo en fin de cada mes a la Tesorería donde se le pague.

IX. Avisará al Celador si cayese enfermo, para que ponga otro en su lugar y no padezca atraso el camino por su falta.

X. Si hallare alguna persona o personas en el camino con apariencia de gentes de mal vivir y delinquiendo, podrá asegurarlas y conducirlas a los lugares de la jurisdicción o a las Casas de postas, dando parte a las Justicias para que vengan a entregarse de ellos, de quienes recogerá recibo, a fin de que este documento compruebe su celo y asistencia a su destino; auxiliándose para esto recíprocamente los peones camineros; y de cuanto ocurra en este particular dará parte inmediatamente al Celador.

XI. Durante el tiempo que se mantenga con este encargo, y cumpla bien y a satisfacción del Celador con su obligación gozará de las exenciones que S. M. tiene concedidas, y son las mismas que contiene el artículo XVI de la Instrucción aprobada por el Excelentísimo

Seños Conde de Floridablanca en 25 de julio de 1790 para los **Celadores**, que entre otras cosas dice así:

"Los **peones camineros** serán guardas jurados para ejecutar y cumplir, como si hablase con ellos la citada Ordenanza del camino de Aranjuez, que observarán puntualmente, so pena de que, no haciéndolo, serán despedidos, poniendo otros en su lugar. Y es la voluntad del Rey que al referido Celador y a los peones camineros se les guarden las mismas exenciones y franquicias que por sus cédulas tiene concedidas a los ministros de Rentas y Bosques Reales; y son las de ser libres de todas cargas y oficios concejiles, de alojamientos, bagajes, curadurías , hospedajes, quintas y guías para efecto alguno, por preciso y necesario que sea: de los repartimientos de trigo y cebada para la Corte ni otra parte, de los cargos de cobradores de pechos, padrones, bulas, moneda forera, alcabalas y puentes, de enviar a la guerra ningún soldado, y de salir a trabajos en el tiempo que obtuviesen dichos encargos, de modo que no reciban agravio ni vejación, pena de la Real merced, y de 500 maravedís que se hallan impuestos con esta especial cláusula en diversas cédulas, y señaladamente en la de 27 de junio de 1743: asimismo solo deben pagar por sus personas y familias lo justo que les toque por razón de consumo de las especies de millones, y nada más, no teniendo otros tratos, industrias ni haciendas. También han de ser preferidos dichos empleados en las casas de alquiler cómodas que necesiten para sí, pagando sus justos y moderados precios, bajo la responsabilidad de daños, y alojados así en los pueblos en que no haya posadas cómodas para el preciso descanso de sus personas, como en las ventas, cortijos y haciendas que se hallan en despoblado a la mayor inmediación del camino. Y últimamente, han de gozar la exención de que de todas sus causas civiles y criminales que se les ofrezcan por dependencias u ocasiones de sus oficios, ha de conocer …, como Juez conservador de la parte de camino que comprende esta Instrucción, excepto en los casos que no tengan conexión con su encargo, ni les impida el libre ejercicio de él, que deben estar sujetos a las justicias ordinarias, y demandar y responder ante dichas justicias en cualquier negocio, así civil como criminal en que quieran demandar o ser demandados, con tal que no puedan ser presos ni detenidas sus personas por causas civiles, ni por las criminales en que no corresponda imponerles pena corporal, aunque hubiesen de sufrir la de destierro u otra pecuniaria si se justificase el delito, consultándose por las justicias cualquiera duda a la Superintendencia General de caminos antes de ejecutar la prisión; cuya excepción está mandada observar por Real Orden de 30 de octubre de 1785, comunicada por el Excelentísimo Señor Conde de Floridablanca. Todas

las referidas exenciones y franquicias son las mismas que quiere S. M. se guarden a los referidos empleados por las justicias de los pueblos por donde pasa el camino».

REAL ORDEN de 12 de junio de 1799 por la que se crea la Inspección General de Caminos

Noveno.

Que para conseguir que se planteen bien los proyectos relativos al trazado y alineación de Caminos y Canales, y las obras de mampostería, puentes y demás relativo á la Comisión, parece indispensable que el ramo de Caminos y Canales se componga de tres Comisarios de la Inspección, ocho facultativos sobresalientes en calidad de Aiudantes, de cuatro facultativos de los caminos de sitios Reales é Imperiales, de un facultativo en calidad de celador para cada diez leguas de las comprendidas en las seis carreteras principales del Reino, y de **un Peón caminero en cada legua**: cuios empleados, á saber, los de primera, segunda y tercera clase, deberán proponerse por la Junta al Señor Superintendente para su aprobación en personas facultativas que tengan las calidades que requieren y exigen cada una de estas clases, con especialidad los Comisarios, que deberán ser sujetos instruidos en Matemáticas, exercitados en la Geometría práctica y uso de instrumentos, particularmente en los ramos de arquitectura civil é hidráulica, además del mucho ingenio y buenas qualidades que los hagan dignos de optar al empleo de Inspector, y todos los demás empleados se nombrarán por la Junta en los mismos términos que se execute en el día.

Quinta sección.- REAL ORDEN de 23 de abril de 1839 declarando los conocimientos facultativos y demás circunstancias que han de tener los que aspiren al empleo de celadores de caminos. Ministerio de la Gobernación. (Gaceta de Madrid nº. 1627, de 30-04-1839).

Dirección general de Caminos, Canales y Puertos.- REGLAMENTO de 16 de junio de 1842 para la organización y servicio de los peones-camineros aprobado por S.A. el Regente del Reino en 16 de Junio de 1842. (Gaceta de Madrid nº. 2831, de 11-07-1842).

Negociado núm. 14.- REAL ORDEN CIRCULAR para que los alcaldes de los pueblos situados en las carreteras generales ó á su inmediación presten, bajo su más

estrecha responsabilidad, el debido auxilio y protección á los peones camineros. MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN. (Gaceta de Madrid nº. 2855, de 04-08-1842).

Negociado núm. 14.- REAL ORDEN de 14 de septiembre de 1842 aprobando la ordenanza provisional para la conservación y policía de las carreteras generales. MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN. (Gaceta de Madrid nº. 2898, de 16-09-1842).

Dirección General de Obras Públicas.- REAL DECRETO de 25 de junio de 1852 disponiendo que la distribución de los peones-camineros de número en las carreteras de cargo del Estado, se hará de manera que á cada uno de ellos corresponda una longitud de tres kilómetros. MINISTERIO DE FOMENTO. (Gaceta de Madrid nº. 6579, de 27-06-1852).

REAL DECRETO de 25 de junio de 1852 disponiendo que la distribución de los peones-camineros de número en las carreteras de cargo del Estado, se hará de manera que á cada uno de ellos corresponda una longitud de tres kilómetros. MINISTERIO DE FOMENTO. (Gaceta de Madrid nº. 6.579, de 27-06-1852):

Exposición a S.M.

Señora: Desde que por la ley de 7 de Mayo de 1851 quedaron convenientemente deslindados y asegurados los recursos que exigen las carreteras generales de cargo del Estado para su mejor conservación, comprendió el Gobierno de V.M. la necesidad de aplicar a tan importante ramo las mejoras que desde tiempos anteriores, y por un concurso de circunstancias forzosas e insuperables, vinieron aplazándose para épocas de mayor regularidad y sosiego.

[...]

A la organización que ya tiene el personal destinado a este ramo, con ser la más acomodada a su objeto, le falta llenar una condición, sin la cual desaparecen en gran parte los ventajosos resultados de la utilísima institución de los peones-camineros. Su constante permanencia en la porción de carretera que respectivamente les está asignada, no se ha podido conseguir hasta ahora en la mayor parte de las comarcas interiores, donde la

población es tan escasa, y al mismo tiempo se encuentra reunida en puntos tan distantes. En tales circunstancias, que son las en que se encuentra el mayor número de peones, eluden fácilmente el cumplimiento de sus obligaciones, o se les excusan y toleran faltas que no serían disculpables si tuvieran más cerca su propio albergue.

[...]

Las casillas que a este fin deben construirse por cuenta del Estado, prestarán también mayor seguridad a los viajeros, como que las más tendrán vivienda para una pareja; y en puntos distantes de poblado, las circunstancias ventajosas del paraje, favorecidas con la presencia de dos familias, podrán ser también origen y principio de algunas poblaciones rurales.

La necesidad por tanto de proporcionar a cada peón-caminero un albergue acomodado en su misma demarcación, es de aquellas que no admiten más espera. El Gobierno procuró satisfacerla antes de ahora; más no se adoptaron para generalizarla las medidas más adecuadas, ni hasta el presente ha sido posible contar con recursos suficientes.

El grande aumento que ha recibido entretanto nuestro tráfico, si bien por de pronto ha precipitado la degradación del firme de las carreteras, hace más necesarias y posibles las mejoras que se están planteando en ellas. Su conservación y policía ganarán en gran manera con la construcción de las casillas, cuyo coste quedará compensado con el mejor servicio y la mayor economía de los gastos ordinarios; porque la experiencia de propios y extraños tiene demostrado que así se evitan o alejan por lo menos las reparaciones más costosas que hace necesarias una conservación poco esmerada; y sabido es de todos que las carreteras solo se conservan reponiendo a cada instante la parte que se desgasta todos los días.

[...]

Conformándome con lo que de acuerdo con el parecer del Consejo de Ministros Me ha propuesto el de Fomento, He tenido a bien decretar lo que sigue:

Artículo 1º. La distribución de los peones-camineros de número, en las carreteras de cargo del Estado, se hará de manera que a cada uno de ellos corresponda una longitud de tres kilómetros.

En los puntos de entronque de dos carreteras, o al final de cada una, podrá asignarse a un solo peón, mayor o menor longitud; pero procurando en todo caso que no difiera mucho de aquella.

Art. 2º. En las mismas carreteras se construirán para albergue de los peones-camineros las casillas que fueren necesarias, sobre la base, por punto general, de que habrá de tener cada una dos habitaciones; pero también podrán disponerse para un solo peón en los puntos en que convenga su separación.

Las construcciones deberán ajustarse a los modelos más sencillos y económicos, bajo un plan de distribución interior y forma exterior acomodado al objeto.

Art. 3º. Se aplicará a la construcción de las expresadas casillas la parte que fuere necesaria de los créditos abiertos para las obras de reparación de las carreteras que se encuentran en estado de servicio, así como para las obras nuevas respecto de las que estuvieren en curso de ejecución y falte poco para terminarlas.

Art. 4º. El Ministro de Fomento queda encargado de la ejecución del presente decreto, y de proponer las demás disposiciones que conduzcan a su mejor cumplimiento.

Dado en Aranjuez a veinte y cinco de Junio de mil ochocientos cincuenta y dos == Está rubricado de la Real mano.== El Ministro de Fomento - Mariano Miguel de Reynoso.

CIRCULAR de 13 de noviembre de 1854 sobre los medios que el Gobierno pueda disponer para hacer desaparecer el deplorable deterioro en que se encuentran nuestros caminos. MINISTERIO DE FOMENTO. (Gaceta de Madrid nº. 685, de 17-11-1854).

8. RECOMENDACIONES PARA VISITAS TURISTICAS

- **Museo de carreteras de Teruel.**
- **El Centro de Interpretación de la Caminería de La Cerradura de Pegalajar (Jaén), al aire libre.**

Camino Real de Andalucía y vías secundarias a su paso por el término de Puebla del Príncipe (Ciudad Real).

A la memoria de Miguel Mesa Molinos, maestro y amigo.



Rosa Cruz Cabrera.
Reyes Nadal Villarreal.

Lo que hace que nuestras vidas valgan la pena son las buenas gentes que encontramos en nuestro camino.



1. A MODO DE INTRODUCCIÓN. ¿CÓMO ES PUEBLA DEL PRÍNCIPE?

Observando el pueblo desde el ***camino de Villapalacios*** *podemos verlo a modo de oppidum, pero sin razones arqueológicas, alargado hacia el horizonte.*

Se encuentra a 940 m. de altitud, su superficie es de 33.97 km cuadrados y en el 2025 contaba con 648 habitantes. Pertenece al ***Campo de Montiel.***

Su economía se fundamentó en la agricultura, la ganadería y en el oficio de los arrieros. Estos transitaban los caminos para llegar a los pueblos de la comarca, incluso cruzando los límites provinciales, generalmente en dirección a ***Andalucía****. De hecho, contaba con dos caminos con tan ilustre nominación.*

Intercambiaban las mercancías de grano y vino por aceite, entre otros productos. Con el tiempo llegaron los primeros vehículos a motor y permaneció el oficio, pero modificando los productos, dedicándose a la venta de queso, jamones, encurtidos y salazones.

Los oficios y los caminos hacen a sus gentes.



*Primavera en la **Vía Augusta.***

2. Y ENTRE TANTO CAMINO, DOS CAMINANTES EN EL TIEMPO:

Quien suscribe esto siempre tiene la sensación de que, en algún remonte, en alguna curva del terreno, podré encontrarme a alguien. Estos caminos han sido transitados desde la antigüedad por todo tipo de personas, en solitario o con acompañantes, con intereses varios. Por aquí han transcendido aciertos y desaciertos, batallas, robos, trasuntos personales, etc. Gentes con necesidad de comerciar, pero también de escapar, de encontrarse y como no, de alejarse. Cuando transitas por caminos como estos parece que con cada día te llevas una pequeña parte de lo que por aquí aconteció. Así lo percibo.

Hoy, en esta empresa, no voy sola. Mi compañero de andanzas, en el tiempo, se presenta:

"Antes de nada quiero dar las gracias a Rosa Cruz porque fruto del empeño que puso en que contara las vivencias de mi etapa de pastor, vinculadas a los caminos de mi pueblo, me encuentro hoy aquí, envuelto en esta apasionante aventura.

Mi nombre es Reyes Nadal Villarreal, natural de Puebla del Príncipe (Ciudad Real) y soy ferroviario jubilado. Desde los catorce hasta los diecisiete años ejercí como pastor, la profesión de mi padre, de mi abuelo y de mi bisabuelo. A través de mi padre me llegó el legado de la profesión y de los topónimos. También mi abuelo materno, agricultor él, me enseñó mucho acerca de los parajes. De mi abuelo paterno, no tengo recuerdos, pues tenía dos años cuando falleció.

De cuanto aprendí de todos ellos y de otros compañeros hay mucho en mis relatos que, modestamente, aporto a este trabajo"

Nunca llegaremos a entender el sentido de las cosas si no preguntamos a estas personas-memoria que transitan por el mundo cargadas de sabiduría y nostalgias, gentes excepcionales que conservan sus conocimientos a la espera de poder trasmitirlos. Aunque él piense que me sigue en el orden de estos trasuntos, soy yo quien va tras sus pasos, empapándome del nombre de cada accidente geográfico. Porque todos tienen su nombre propio, lo que nos permite entenderlos y conectar con ellos. Ya podemos iniciarnos en los caminos.

Hagamos nuestros los versos de ***Machado*** *al comenzar esta singular empresa:*

"…se hace camino al andar".



3. UN MAESTRO EN VARIOS SENTIDOS, D. RAFAEL MARTÍNEZ DE CARNERO:

Mucho antes de encontrarme con la fascinante historia de este maestro de la cercana ***Almedina****, ya conocía con cierta profundidad los caminos de esa localidad y de* ***Puebla de Príncipe.*** *Con su detallado trabajo de campo se alzó con el siguiente honor:*

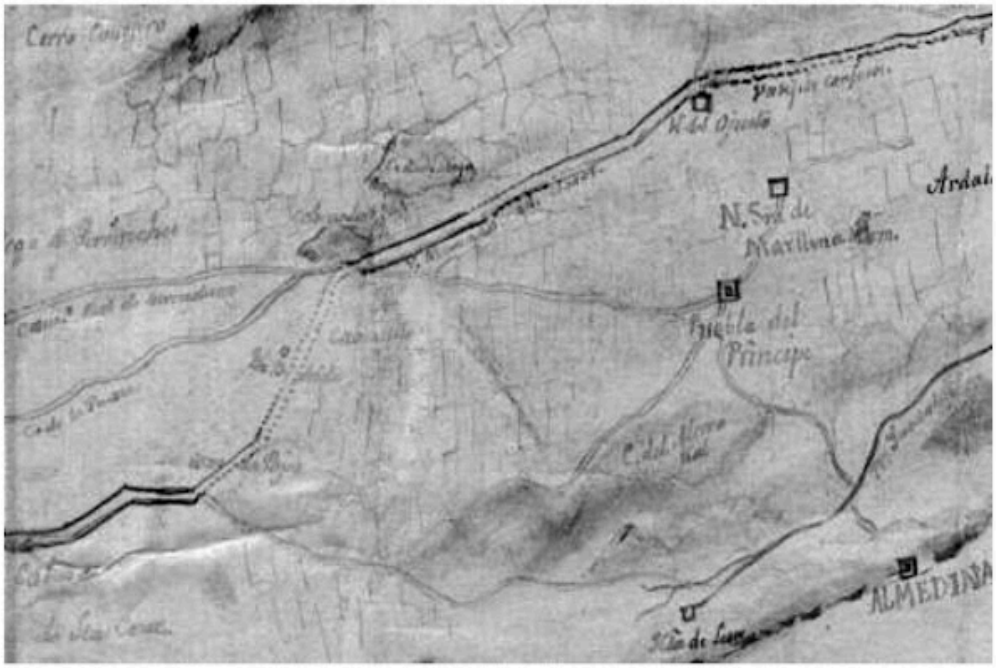
"Programa impreso de los Premios que la Real Academia de la Historia adjudicará por el descubrimiento de antigüedades" (fecha de publicación 3 de abril de 1858). Se agraciará con diploma de Académico correspondiente, medalla de honor y tres mil reales de indemnización, al autor del mejor plano de cualquiera de los caminos romanos que hubo en el espacio que media entre las orillas del Tajo y las costas de Cádiz hasta Valencia..."

Se les pedía que el trayecto fuera de 100 km por lo menos y que se señalaran todos los accidentes geográficos reseñables. Su trabajo llevó por título: ***"Memoria que tiene el honor de presentar a la Academia de la Historia, según su programa, el profesor de Primera Enseñanza de la Villa de***

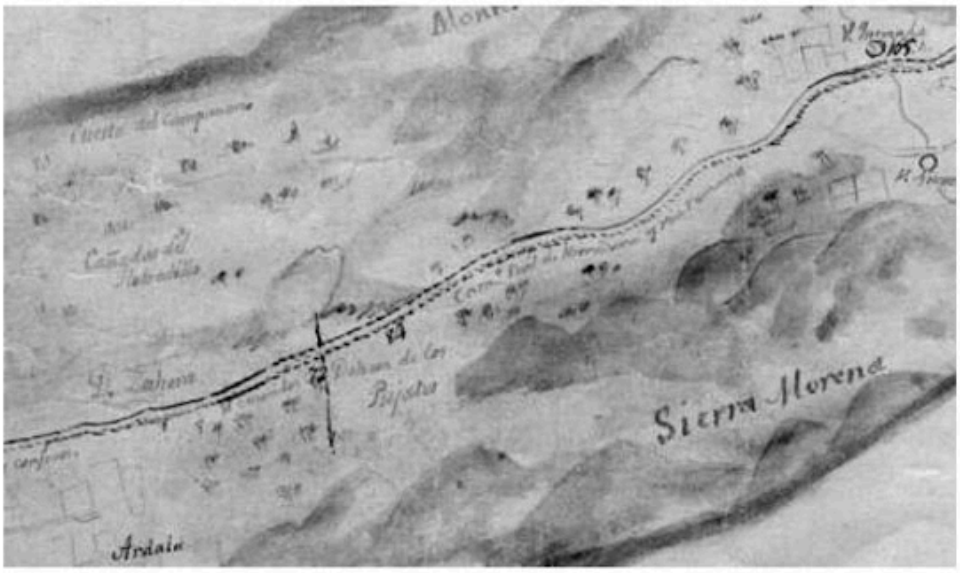
Almedina, D. Rafael Martínez de Carnero, acompañando el correspondiente plano. Año 1859"

Fue formidable lo que consiguió realizar y además en solitario. Su comunicación versó sobre el trayecto que va desde ***Libisosa (Lezuza, Albacete) hasta Cástulo (Linares, Jaén).***

En lo referente a nuestro término, entresaco lo siguiente, trascribiendo tal como él lo hizo:



"Desde dicho punto, haciendo varios ángulos, perfectamente marcada y conocida: 30. Gira después al S. por una fila de majanos, a descender por la Cañada del Pajar (29) y Fuente Podrida, buscando las Cavezuelas de Terrinches por medio de labores (en vestijios interrumpidos) una cuesta suave:26. Desde las Cavezuelas gira al O. hasta la Venta del Ojuelo (30), en vestigios claros y alguna vez gastados, por las vegas y labores de Terrinches: 59. Total hasta la Venta del Ojuelo: 703.



Desde la Venta del Ojuelo, frente a Ntra. Sra. de Mairena de la Puebla del Príncipe, se oscurecen ya los vestijios de la vía, quedando por único norte al esplorador el camino real de herradura, cuya dirección, basada precisamente sobre el trayecto romano, descubre éste de vez en cuando, aunque en remotos y salpicados vestijios, que sólo sirven para dar a conocer ser aquellos los verdaderos puntos de dirección de la vía. Así que, apareciendo estos vestijios a lijeros fracmentos de corta dirección, no puede marcarse por líneas ni hectómetros como hasta dicha Venta del Ojuelo desde el punto de Libisosa. Sin embargo, a los treinta y nueve hectómetros de camino real, se manifiesta un pequeño trozo en la dehesa de Zahora (31) y otro al principio de la dehesa de los Pujates, a cuya entrada baja la vía una cuesta de 3 hectómetros y a los 84 principia en un arroyo la subida de la Cuesta de los Valencianos, por la que asciende 8 hectómetros. Desde allí, baja 8 hectómetros para volver a subir otra cuesta violenta de 4 hectómetros, llamada Matamulas. Desciende después 12 hectómetros pendientes y sube 7 por otra cuesta trabajosa, con 6 de bajada, no muy rápida. Vuelve a subir 4 hectómetros descendiendo 9 con pendiente suave al arroyo, hasta que con otra cuesta cómoda (32) de 23 hectómetros llega

a Venta Quemada (33). Resultando desde la Venta del Ojuelo a Venta Quemada un total de 165 hectómetros"

("La ruta de los Vasos de Vicarello. El trabajo de Martínez de Carnero para la Real Academia de la Historia sobre el tramo Cástulo-Libisosa. 1859" Jesús Sánchez Sánchez)

Quede constancia que este sencillo profesor puso un gran empeño en esta obra, sin duda por querencia a estas tierras. Hace falta conocer ***Almedina*** *para entender todo este maravilloso vínculo.*

A él le debemos el reconocimiento de que nuestro camino real sea la auténtica ***Vía Augusta.***


ITINER capitulum ARIVM capitulum AGADES capitulum ROMAM capitulum

	ADPORTVM XXIIII	VALENTIAMXX		AMBRVSSVM XV		PAMBRVM XX	
	HASTAM XVI	SAGYNTVMXVI		NEMAVSVM XV		PLACENTIAMXVI	
	VGIAM XXVII	ADNOVLASXXIIII		VGERNVM XV		FLORENTIAM XV	
	ORIPPVM XXIIII	ILDVM XXII		ARELATA VIIII		PARMAM XXV	
5	HISPALIM VIIII	INTIBILIM XXIIII	colonia	ERNAGINVM VI	colonia	LEPIDVMREGIVMXVIII	colonia
	CARMONEM XXII	DERTOSAM XXVII		CLANVM VIII		MVTINAM XVII	
	OBVCLAM XX	SVBSALTVM XXXVII	=	CABELLIONEM XII	=	BONONIAM XXV	=
	ASTIGIM XV	TARRACONEMXXV	municipium	APTAMIVLIAM XII	municipium	CLATERNVM X	municipium
	ADARAS XII	PALFVRIANAMXVI	=	CATVIACIAM XII	=	FORVMCORNELI XIII	=
10	CORDVBAM XXIII	ANTISTIANAMXIII		ALAVNIVM XVI		FAVENTIAM X	
	AD X X	ADFINES XVII		SEGVSTERONEMXXIIII		FORVMLIVI X	
	EPORAM XVII	ARRAGONEM XX		ALABONTEM XVI		CESENAM XIII	
	VCIESEM XVIII	SEMPRONIANA VIIII		VAPPINCVM XVIII		ARIMINVM XX	
	ADNOVLAS XIII	SETERRAS XXIIII		CATVRIGOMAGVMXII		PISAVRVM XXIIII	
15	CASTVLONEMXIX	AQVIS VOCONTISXV		EBVRODVNVMXVIII		FANVMFORTVNAE VIII	
	ADMORVM XXIIII	GERVNDAM XII		RAMAM XVII		FORVMSEMPRONI XVI	
	II SOLARIA XIX	CILNIANAMXII		BRIGANTIVMXVIII		ADCALEM XVIII	
	MARIANA XX	IVNCARIAM XV		DRVANTIVM XI		HESIM XIII	
	MENTESAM XX	IN PYRAENEVMXVI		SEGVSIONEMXXIIII		HELVILLVM X	
20	LIBISOSAMXXIIII	RVSCINONEMXXV		OCELVM XXVII		NVCERIAM XV	
	PARIETINIS XXII	COMBVSTA VI		TAVRINIS XX		MEVANIAM XIX	
	SALTIGIM XVI	NARBONEMXXXII		QVADRATA XX		ADMARTIS XVI	
	ADPALEM XXXII	BAETERRAS XVI		RIGOMAGVMXVI		NARNIAM XVIII	
	ADARAS XXII	CESSERONEMXIII		CVTTIAS XV		OCRICLO XII	
25	SAETABIM XXVIII	FORVMDOMITIXVIII		LAVMELLVMXIII		ADXX XXIIII	
	SVCRONEM XVI	SEXTANTIONEMXV		TICINVM XXI		ROMAM XX	

S V M basis M P X basis ↀ C C C basis X X X X∞ basis

4. EN BÚSQUEDA DE MÁS FUENTES:

Destacaremos ***"Los itinerarios y la red de comunicaciones romanas de la provincia de Ciudad Real"*** *de* ***Gregorio Carrasco.*** *El autor parte de tres fuentes de estudio para situar la mansión de* ***Mairena*** *en el término de* ***Puebla del Príncipe****. Leamos:*

"Son varias las vías que, a su paso por el área geográfica de la provincia de Ciudad Real, son descritas en el Itinerario de Antonino y más concretamente la llamada Per Lusitaniam ab Emerita Caesarea Augusta, la que llevaba de Laminium a Toletum y la que unía Laminium con Caesaraugusta...

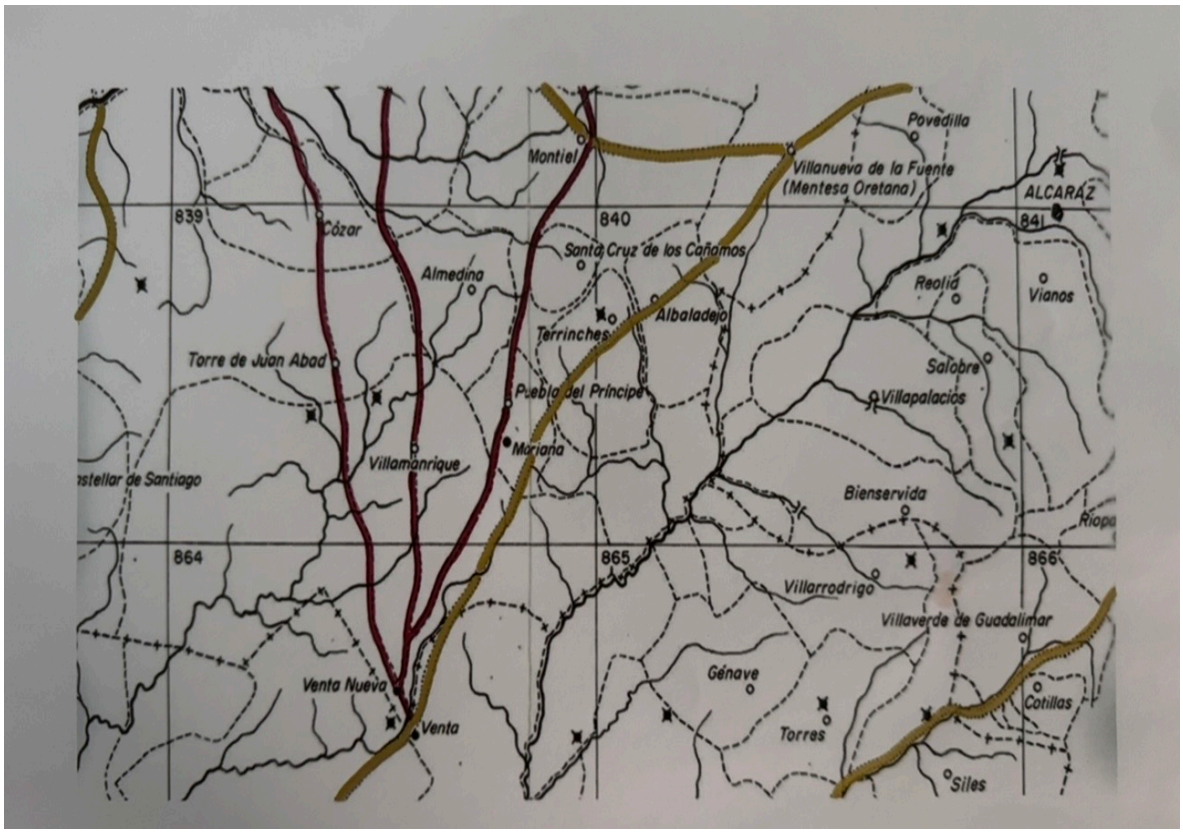
Mansion Mariana: Además del Itinerario es citada por los Vasos de Vicarello (I, II, III, IV) entre Ad Solaria y Mentesa, y por el Ravennate (313, 18) con el nombre de Marimana. Se viene comúnmente localizando en Nuestra Señora de Mairena, muy cerca de Puebla del Príncipe, desde A. Fernández Guerra, E. Saavedra, F. Coello, I. Hervás y M. Corchado. Por su parte A. Blázquez la identifica "con las inmediaciones de Bolaños, donde existen grandes vestigios de antigua población". Mas recientemente, P. Sillières, tras el reconocimiento del terreno, se inclina a pensar que esta mansión se encuentra algo más al Este de la ermita de Mairena, exactamente a 1,5 kilómetros de ella, en la Venta de los Ojuelos"

Esto referido a su situación en el camino de ***Per Lusitaniam ab Emérita Caesarea Augusta.***

Así, más adelante, ***Mariana****,* ***Marimana*** *o* ***Mairena*** *nos ofrecerán más dudas que certezas.*

Dentro de mis referentes a la hora de investigar durante estos largos años sin duda, ***Corchado Soriano****, ocupa un lugar prioritario por su detallado trabajo:* ***"Avance de un estudio geográfico-histórico del Campo de Montiel".*** *Veamos que nos cuenta acerca de los antiguos caminos de* ***Puebla del Príncipe:***

"...en la época romana es posible que, por esta población, se cruzaran varias vías, y por su término es seguro que pasaba la importante vía de Gades a Roma, llamada Hercúlea o Augusta, que continuó siendo usada a través de épocas posteriores bajo el nombre de Camino Real de Valencia a Sevilla, cruzándose con el de Cuenca a Granada"



"Itinerarios seleccionados como identificables con las vías romanas que cruzaban esta región, y con los posteriores caminos reales descritos en los repertorios del siglo XVI, parte de los cuales aprovechaban las antiguas vías" Corchado Soriano.

(En color dorado, las vías. En rojo, los caminos reales)

El plano nos permite observar que por el término de ***Puebla del Príncipe*** *pasaba una calzada romana, la* ***Vía Augusta****, y un camino real, el* ***de Cuenca a Granada****. Probablemente el origen del segundo fuese también romano, (basándome en los hallazgos de cerámica abundante de esa tipología en sus inmediaciones y en varios puntos de su recorrido).*

Hagamos una parada en el ***repertorio de caminos de José Matías Escribano****, año 1767. Es aquí donde podemos contrastar la importancia que tuvo el pueblo pues aparece en dos caminos reales distintos, aunque compartan idéntico trazado desde* ***Villahermosa*** *hasta* ***Venta Quemada****. Son: el anterior que he citado que aquí aparece como* ***"Cuenca para la Mancha y los 4 reinos de Andalucía, de Murcia y Valencia"*** *y el* ***"Valencia para Cordova y otras ciudades de Andalucía".***



ITINERARIO ESPAÑOL,
O GUIA
DE CAMINOS,
PARA IR DESDE MADRID à todas las Ciudades, y Villas mas principales de España;
Y PARA IR DE UNAS Ciudades à otras; y à algunas Cortes de Europa.
AÑADIDO, Y CORREGIDO en esta tercera Impresion, por Joseph Mathìas Escrivano. Se hallarà en su Librería, frente de la Aduana, Calle de Athocha.
CON PRIVILEGIO, Y LAS Licencias necessarias.
EN MADRID: En la Imprenta de Miguèl Escrivano, Calle Angosta de San Bernardo. Año de 1767.

EN LA LIBRERÍA DE JOSEPH Mathìas Escrivano, Calle de Athocha, frente de la Aduana, se hallarà este Libro, y los siguientes.
Exercicio Cotidiano, con Oraciones para la Missa, para Confessar, Comulgar, Ofrecer el Santo Rosario, Via-Crucis, y otras devociones: tiene 56 estampas, y letra gruessa; es acomodado para traher en el bolsillo, està en pasta.
Instruccion de Confessores, y Penitentes, por el R. P. Fr. Daniel Concina, un tomo en Octavo.
Monitiones ad vita Clericorum, Autore Franciscum Alva Presbyterum, un tomo en Octavo.
Las Obras de Don Fr. Joseph Joaquin de Benegasi, y Luxan, en seis tomos en quarto.
Las Obras de D. Francisco Mariano Nisso.
Libreria de Jueces, por Don Manuel Silvestre Martinez dos tomos en quarto.
La Urbanidad, y Cortesia universal que se practica entre personas de distincion, un tomo en octavo.
Tambien se hallarán mucha variedad de Libros espirituales, devotos, y de historia, y de varias facultades.

(124)

VALENCIA PARA CORDOVA, y otras Ciudades de Andalucia.
Se ha de ir por fobredicho Camino folio 81. hasta Fuente la Higuera leguas 14
Despues se và à Almansa 2
El Bonet 3
El Biar 3
25 Chinchilla 3
N. Sra. de los Llanos de Albacete 2
Las Peñas de San Pedro 3
Pozuelo 2
Balazote 1
Las Fuentecillas 3
El Ballestero 2
Las Salinas 1 m
Villa Nueva de la Fuente 1
Villa Hermosa 3
Montiel 2
La Puebla del Principe 1 m
La Vta. Quemada 3
La Venta de los Santos 1
Santi Estevan del Puerto 4
La Venta de los Arquillos 3
Linares 3
La Venta del Tolladillo 3
68 Andujar 3
Aldea del Rio 4
Vta del Carpio 3
Ventas de Alcolèa 3
80 CORDOVA 2

Desde Villa Nueva de la Fuente à Alcaràz 3

Desde la Venta de los Santos se prosigue en el folio 38. para ir à las Ciudades de Uveda, Guadix, y Almeria

Desde Linares à Baeza fol. 24.

CAR-

(114)

CUENCA PARA la Mancha, y los 4 Reynos de Andalucia, de Murcia, y Valencia.
Valdeganga 2
La Parra 1
Alvaladejo el Cuende 1
Villadiego 1
Valverde 1
La P. de Talayuelas en el R. Jucar 1
Honrubia 1
Venta de Comas 2
12 San Clemente 2
Villarrobledo 2
La Venta 3
Osa de Montiel 2
Rio Guadiana
Villahermosa 2
Montiel 1
Puebla del Principe 1
Venta Quemada 1
De San Clemente à Minaya 2
Vease el fol. 19
De la Vta. Quemada los fol. 30. y 38.

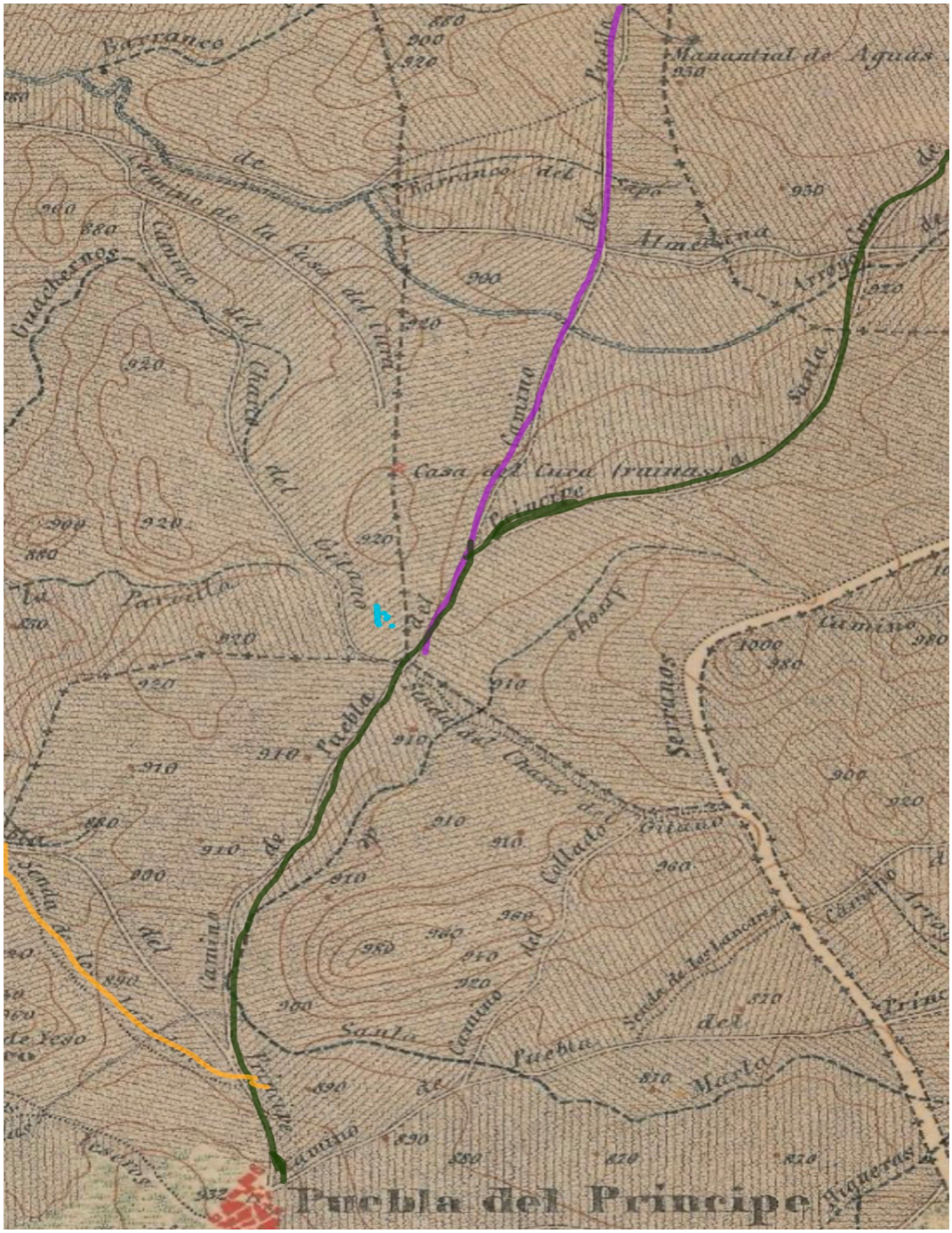
CUENCA PARA VALENCIA.
Camino de Ruedas
Fuentes 2
Reyllo 2
Arguisuelas 1 m
Rio Guadazaòn
Cardenete 2 m
Rio Cabriel Puente
Villora 3
Campo Roble 3
Fuente Roble 1
Utiel 2
Desde Utiel à 30 VALENCIA 13
Como en el de Madrid à Valencia folio 14

Por otro camino de Herradura.
Desde Cuenca á Morte 2
Las Zomas 1
La Cañada del Hoyo 2
Y á Valencia 25
como en el fol. 15
Y de la Cañada à Cardenete 3.

CUEN-

Hemos llegado a ***Puebla del Príncipe****, tal como se indica en el repertorio, transitando por el* ***Camino Viejo de Puebla a Montiel*** *hasta que se le une el* ***de Santa Cruz de los Cáñamos*** *con lo que se quedará con esta denominación.*

*Antes se habrá acercado a las inmediaciones de ese manantial que nunca se seca, cuyo origen es romano, conocido por **"Charco del Gitano"**. Sigue siendo abrevadero y fue importante cruce de caminos desde la más remota antigüedad.*



*En color violeta: **Camino a Montiel**. En verde: a **Santa Cruz de los Cáñamos**. En amarillo: **Senda de los Leñadores**. En azul: **Charco del Gitano**.*



Dos tramos del ***Camino de Montiel a Puebla****.* ***Charco del Gitano.***



Superior izquierda: ***Puente romano de Triviño (Villanueva de los Infantes). Puente romano de Almedina*** */Inferior:* ***Camino de carros*** *(¿romano?). Mapa del 1889 con la* ***Senda de los Leñadores.***

*Nota: No puedo dejar de lado la mención a una tercera calzada romana que proviene de **Laminium (Alhambra, Ciudad Real**) y que transcurre por el **puente de Triviño**, pasa por la **finca El Teatino**, hasta alcanzar **Almedina** y su puente. La **Senda de los Leñadores** es posible que sea un tramo de ella. Observando los mapas podemos comprobar que se uniría a nuestro **Camino Real de Cuenca a Granada.** Justo en el paso de **Barranco Hondo**, que hace de límite entre **Almedina** y **Puebla**, podemos admirar lo que por aquí se conoce como **camino de Carros**, tramo de la senda antes mencionada.*

*Ya en el pueblo necesitamos llegar hasta **Venta Quemada**, ¿por dónde?*

*1. Para entender la primera opción les explico que el **Camino de Mairena** parte del pueblo, pasa junto a la ermita y continúa desviándose hacia el suroeste, hasta encontrarse con la **Vereda de Ganado**. Pasaría por la **Fuente del Membrillo**, hoy cortijo y manantial, de claro origen romano, hasta llegar a las inmediaciones de la **Casa de Zahora**. Aquí veríamos una bifurcación; si fuésemos a la derecha del **río Dañador** terminaríamos en **Venta Nueva,** que recoge los caminos que provienen de **Villamanrique** y **Torre de Juan Abad** a su vez, y a la izquierda llegaríamos, tal como se indica en el repertorio de **Escribano**, a **Venta Quemada**. Todo esto elucubrando sobre el mapa de 1889 que manejo con asiduidad porque ya quisiera yo poder hacer este interesante tramo, pero las fincas, con sus vallas y con su ganadería, me lo impiden.*

*2. La siguiente opción sería el **Camino de Andalucía** que se desprende desde el de **Mairena** a menos de un kilómetro del pueblo. He oído a los mayores que lo cogían para ir hacia **Jaén**. Llegaríamos también a la **Fuente del Membrillo.** Pero lo más relevante de todo esto es que pasa junto al más importante yacimiento del término, **El Chaparro** (finales del III milenio a.C. e inicios del II). Esquilmado hasta la saciedad sería acertado que, en el torreón, reconstruido y vacío, se creara un museo local para acoger tantas piezas desperdigadas.*

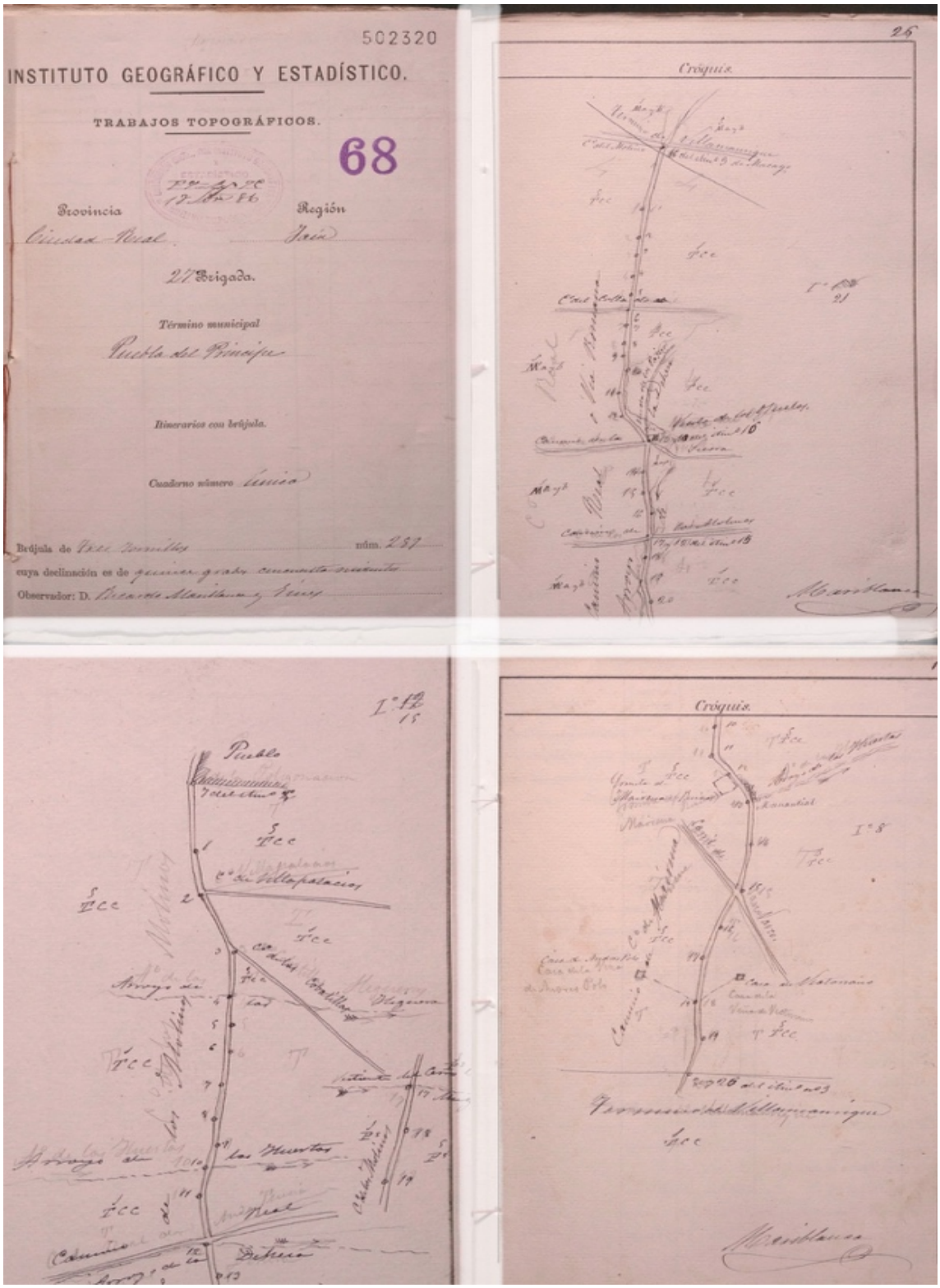
*Si hago hincapié en este camino es porque creo que debió ser muy transitado. En **El Chaparro** como en el **Haza de la Venta** (que veremos después) encontramos diversas clases de minerales que con total seguridad fueron de intercambio.*

3. La última que les dejo, solo porque no tiene apenas desnivel, es el llamado ***Carril del Vasco o Los Carriles*** *que, a la altura de la* ***fuente de la Zarza****, en la carretera que va a* ***Villamanrique****, principia. Luego se uniría al* ***Camino de Andalucía****, salvando su cuesta de inicio, porque olvidé mencionar que tanto éste como el de* ***Mairena*** *comienzan con ímpetu y así continúan hasta que alcanzan el llano.* Así *es fácil pensar que cualquiera de las tres opciones era factible, según las necesidades y requerimientos del viajero.*

Y se preguntarán ustedes: ¿qué tiene todo esto que ver con la ***Vía Augusta****? Lo entenderán más adelante.*

En el siguiente mapa pueden observar las opciones anteriormente expuestas: en color morado, nuestro ***Camino Real****; en azul, el de* ***Mairena****; en verde, el* ***de Andalucía****; en amarillo,* ***Carril de Vasco****; en verde esmeralda, la* ***Vereda de Ganados****. Y en naranja, la* ***Vereda de los Serranos.***





Aprovecho la ocasión que se nos brinda para dejarles con este valioso cuaderno del año 1886 donde, entre otras inquietudes, vemos nombrar a nuestro ***Camino Real de Andalucía*** *como* ***Camino romano.***



Tramo del ***Camino de la Venta*** *dentro de la* ***finca de Carboneros.***

5. ¿TODOS LOS CAMINOS SON ROMANOS?

La ***Real Academia de la Historia****, en el contexto del premio al que optó* ***Martínez de Carnero,*** *entregó esta esclarecedora definición:*

"En España tuvieron por lo común seis metros de ancho. Sus cimientos eran de grandes piedras irregulares, pero mayores siempre, y a veces labradas, las que se ponían en las márgenes o maestras. Después, otra tonga de piedras menores rellenaba los huecos y no es raro ver asegurado el firme con lechadas de argamasa. Encima de esta colocábanse capas de guijo, cubriéndolo todo un lecho o corteza de arena. Hoy se conocen sus vestigios en varios trechos de las actuales carreteras, en muchos de los caminos de herradura y en medio de las heredades, ya por los hitos gruesos que el tiempo y el hombre no han podido destruir, ya por las filas de majanos que han formado los labradores para desembarazar sus campos, ya por la faja guijarreña y arenisca, indicios seguros y ciertos de extraños materiales, traídos de territorios de índole diferente de la en que se hallan. Siguiendo con atención tales vestigios, aun cuando desaparezcan en parajes donde ha sido considerable el trastorno o en las

tierras flojas y colgadas, vuelven a descubrirse en las cimas de los montes, en aquellos sitios que todavía llevan el nombre de "puertos". Las calzadas antiguas atravesaban por las lomas y altozanos divisorios de aguas, a fin de economizar terraplenes y alcantarillas"

Pensemos que los romanos fueron los primeros en transportar bienes a gran escala y que para ello necesitaban un buen sistema viario: las principales calzadas eran más anchas para el tránsito rápido de carruajes, pero también contaban con vías secundarias que partían de núcleos diseminados donde prevalecía la riqueza, principalmente de mineral o de bienes de consumo. Estos núcleos se situaban cercanos a manantiales y arroyos. De ahí que encontremos tantos yacimientos desperdigados en el término y que algunos de ellos muestren que hubo población continúa en el tiempo.

Y entendamos también que para el comercio era indispensable trazar la vía por el camino más llano, con menos curvas, con buena visibilidad, de ahí que se eligieran con frecuencia los pasos naturales. Así nuestro camino posee todas las cualidades para reafirmar su origen.

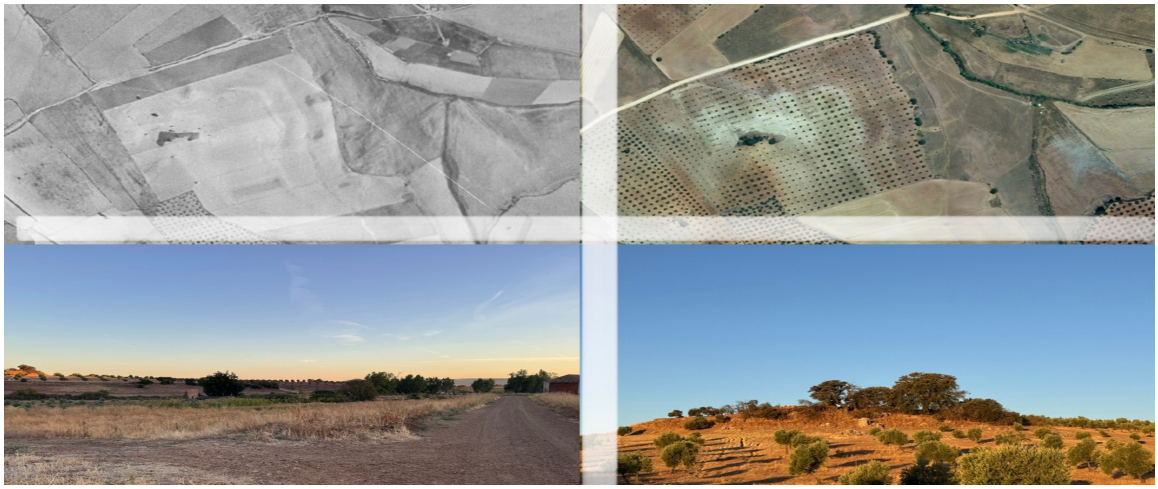


Camino de Mairena.



6. ERMITA DE MAIRENA, VENTA DEL OJUELO Y HAZA DE LA VENTA. UN PASADO INCIERTO:

En diversos artículos acerca de los caminos que transcurren por ***Puebla*** *encuentro que hay confusiones. Unas veces hacen pasar la* ***vía de Gades a Roma*** *por la ermita, otras por la* ***Venta del Ojuelo*** *o* ***de los Ojuelos****, (así podemos encontrárnosla escrita), incluso he leído que ambas se hallaban juntas. Sin embargo, en mi modesta opinión, son dos caminos distintos, con tres enclaves interrelacionados entre sí.*



Arriba: Mapa de 1956 y actual (geamap.com)

Abajo, a la izquierda, el haza vista desde el camino real. A la derecha, desde el ***Camino de la Venta.***

*Centrémonos primero en el promontorio del **Haza de la Venta**.*

*Desde nuestro camino, antes de llegar a la **Venta del Ojuelo**, podemos observar una gran plataforma cuyo punto más elevado corresponde a unas encinas junto a un acúmulo de grandes piedras (936 m.) Solo cuando te dejas caer por este paraje te das cuenta lo que desde aquí se domina:*



*Desde el haza, vista del **Camino Real** y la venta. A su derecha, el **Camino de la Venta.***

*Nos situamos mirando a la salida del sol, es el **Cerro Conejero** (junto a otras elevaciones de la **sierra de Alcaraz**) el que, con sus 1.008 m. de altitud, nos dará la bienvenida junto a los cercanos pueblos de **Terrinches** y **Albaladejo** por los que transcurre nuestro **Camino Real**. Incluso vemos **Santa Cruz de los Cáñamos**. Podemos a su vez admirar un nutrido elenco de singulares elevaciones, catalogadas algunas de yacimientos prehistóricos, pertenecientes a **Terrinches,** que van desde el citado **Conejero** a la **Cabeza del Mijo** o **Los Robreos**, etc. Estoy segura, si supiera distinguirlo, que también veríamos el **Bonete.** De **Montiel**, **La Sonera.** De **Puebla**: **Los Pollos** y **Las Cabezas** (ambos beben de la Prehistoria). Luego, **Puebla del Príncipe**, al norte. Y si seguimos*

caminando por este terreno también la ***ermita de Mairena,*** *y los montes de* ***Villamanrique (San Isidro*** *incluido en esta extensa nómina del pasado en piedra). Seguimos con un giro completo: en primera línea nuestro* ***Camino Real*** *con la venta y en su horizonte vemos despuntar las sierras jiennenses. ¿Qué más se puede pedir? Estamos alrededor de los 936 m. y no nos dejemos engañar,* ***Puebla del Príncipe*** *se encuentra rodeada de elevaciones, cualquier punto de su término puede sorprendernos.*



Pero observemos ahora por donde pisamos, llama la atención la cantidad de herramientas líticas que despuntan, sobre todo hachas, mazos, molinos de mano y piedras que sirvieron como complemento, raederas, lascas, bifaces...Pero también, limonita, restos de fundición, geodas etc., y una variada colección de minerales que, a todas luces, no pertenecen a estos dominios. Pero lo más sorprendente, si pudiera hacer una detallada clasificación, son los fósiles. De hecho, en algunos puntos es complicado ver piedras corrientes. Observamos

coprolitos, conchas de moluscos y restos de árboles, por encima de todo. Si a mí me siguen impresionando ¿cómo no a las gentes de la prehistoria?



Gracias al interesante artículo de ***Eleuterio Baeza****, (director del* ***Museo de Ciencias Naturales del Viso del Marqués****):* ***"Paleontología aplicada: origen de una estela funeraria del lugar ceremonial prehistórico de Castillejo del Bonete (Terrinches, Ciudad Real, España)"****, podemos comprender el notorio alcance de estos hallazgos en tumbas que del mesolítico y del paleolítico:* ***"Su carácter mitológico les ha hecho ser interpretadas como poderosos amuletos relacionados con la fertilidad"***

Me viene a la memoria la relación tan estrecha de pueblos como los celtas con las encinas, árboles majestuosos donde los haya. Aquí vemos tres buenos ejemplares que dan cobijo a dos enormes piedras en las que en su día puse toda mi atención: restos abundantes de limonita junto con fundición, mazos, etc., ¿acaso fueron hornos? Aunque a veces vea este enclave más como un santuario.



Y luego esa extensa porción de greda que reconvierte la zona del este en un auténtico erial donde apenas sobreviven las olivas allí plantadas. Sin embargo, en la zona oeste, el terreno, aunque quebrado, conforme avanzamos dirección a la ermita se vuelve más fértil. De hecho, el olivar que vemos a unos 50 metros es de los mejores del pueblo. Y un último apunte, entre restos del paleolítico y el neolítico, veremos escasos restos de cerámica íbera y más abundantes los pertenecientes a la romana y árabe, lo que me indica que el lugar fue habitado en el tiempo. Además de trozos de pizarra que debieron cubrir tejados o lo que vengo a llamar toscos ídolos o quizás juguetes, de piedra, en los que se pudo practicar agujeros a modo de ojos. Me cuesta creer que sean naturales, pero ando sobrada de imaginación.

Veo al extremo este del ***Haza de la Venta*** *como un enorme y enigmático bastión del que se puede extraer numerosas hipótesis. Un libro del que ni tan siquiera se ha comenzado a leer el prólogo.*

En la página web del ayuntamiento se mencionan diversos yacimientos que van desde el Paleolítico Medio al Bronce. Nuestra cercana venta, imagino que también su haza, aparece como perteneciente a la Edad del Hierro.



*Dirijamos nuestros pasos a la **ermita de la Virgen de Mairena.** De entrada, no existe en **España** ninguna advocación a esta Virgen, hecho más que singular.*

*Gracias a los **libros de visitas de la Orden de Santiago** podemos conocer que ya desde el siglo XV contaba con mucha devoción, incluso tenía casa de santero. Su origen se cree fue una mansio romana ya que éstas se ubicaban cada 25-35 km. de distancia entre ellas. Entendiendo esto en el contexto de que justo a su vera pasara la **Vía Augusta**. Movámonos en el capítulo de las conjeturas: cabría la posibilidad de que, en **Montiel**, de donde proviene el **Camino Real de Cuenca a Granada**, hubiese otra. Viene perfecta la distancia, siempre que consideremos que este camino fuese de origen romano y que además pasara junto a la ermita. Cómo se enredan los caminos, retrocediendo a lo que anteriormente desarrollé en el capítulo 4.*

No se sabe con certeza cuando se transforma en ermita, sí que la anterior imagen era sedente, probablemente del siglo XIII.



Hace bastantes años, en unos arreglos que se hicieron en los muros colindantes al edificio, se halló una tumba de una sola pieza que en la actualidad "descansa" junto al torreón árabe del pueblo, en el exterior (sería más que deseable que lo hiciera en el interior). Romana o visigoda, ahí quedó la cosa, es decir, no se excavó el terreno ni en posteriores años ha existido esa inquietud. Lo que nos lleva a no poder precisar lo que fue este paraje en su origen.

Lo que si es cierto es que ***Mairena*** *se fue expandiendo. Así nos lo expresan los numerosos restos que hoy en día son visibles, repartidos más allá de los caminos colindantes, aunque se centren en mayor cantidad en los aledaños de la ermita. Lo que nos daría a entender que en el pasado pudo conformar una aldea. Tenían agua abundante gracias a varios manantiales, buena tierra cultivable, lo que se tradujo, hasta los años 70, en los productivos* ***huertos de Mairena*** *que se extendían a ambos lados de la ermita, y a los que los poblatos (gentilicio) acudían desde el mismo pueblo, (la distancia es de 2.5 km. en ascenso continuo), a cultivar sus excelentes verduras.*

Acortando, nuestra ermita luego sufrirá los avatares de las guerras carlistas y quedará en ruinas.



La ermita en los años 50.

Y no será hasta el año 1975 que se reconstruya gracias a la unión del pueblo y con un merecido recuerdo al sacerdote José Monico y las mil cabriolas que ideó para ello. Hoy acoge a nuestra patrona, compartida con la vecina ***Villamanrique****. Los caminos y las vírgenes nos unen, como debe ser.*

Nuestra ermita, en su solidez, nos recuerda que fue romana. Pero vuelve a aparecer el interrogante de lo que fue en su origen. Posibilidades: mansio, caupona, mutatio o villa. Me adhiero a la última opción. Miremos a nuestro alrededor, cada pueblo contó con al menos alguna villa: ***La Casa del Cura (Almedina), La Ontavia (Terrinches), Puente de la Olmilla (Albaladejo), Fuente del Lobo (Villamanrique)*** *o* ***Huerta de don Reyes (Torre de Juan Abad)****. En el caso concreto de* ***Villanueva de la Fuente****, es la reconocida* ***Mentesa Oretana*** *romana, una ciudad en toda regla. ¿Por qué* ***Puebla del Príncipe*** *no iba a contar con una de ellas? No es un argumento de peso, lo sé, pero es lo más razonable. Reitero que el lugar era el adecuado: un vergel de agua y fértiles tierras, junto a una vía principal o secundaria, pero entre 1.5 o 2 km. dependiendo por donde fueran, de la* ***vía Augusta****. Si a finales del siglo II d. C. la mayoría de ellas son abandonadas ¿acaso no existen bastantes ejemplos de ermitas, santuarios o iglesias edificadas sobre restos de villas romanas?*

Otro apunte, con imaginación, volvamos al pasado, una villa romana es algo así como un cortijo señorial con tres partes diferenciadas: la pars urbana (para uso del dueño), la pars rústica (como vivienda de los trabajadores) y la pars frumentaria (almacenes, bodegas, molino...). Nuestra ***Mairena****, la actual, se encuentra en un paraje que otrora fue espectacular. Repito que rodeada de vegetación, como sus álamos que son visibles desde el* ***Haza de la Venta****, las huertas de las que hoy queda el recuerdo (muros, acequias o norias) llegaban (luego se harán una idea cuando finalicen la lectura de este trabajo) hasta el* ***Camino de los Molinos.*** *A lo que he de añadir la presencia de enormes silos, me apuntan que hoy en día cegados, como almacén. Y una importante extensión de buenas viñas que hubo que arrancar por la terrible filoxera. Miremos, ahora, por donde pisamos, vemos abundantes restos cerámicos: tejas, baldosas, recipientes e incluso pesas de telar. Pero también molinos de mano y utensilios prehistóricos. Conforme nos apartamos del edificio, en dirección a las huertas, observamos, siendo ya más escasos, restos de tejas romanas, algunos otros de vasijas y cohabitando con todo, cerámica árabe. Es decir, aquí también hubo población en el tiempo. Sin duda todo debió girar alrededor de este edificio que posteriormente adoptó forma de ermita a la que la devoción le donó tierras y herencias, en definitiva, poder. Sin embargo y porque siempre se me adhieren las dudas, ¿es posible que nuestra ermita en su origen fuese otra mansio romana con similar nombre? Me refiero al que imagino tuvo nuestra venta, una mansio en toda regla.*

Todos estos enredos me llevan a mirar, de nuevo, hacia ***Almedina*** *y a su calzada romana que proviene de* ***Laminium (Alhambra)*** *y que probablemente se dirigía hacia aquí. Restos que he conseguido identificar en tramos porque es posible que gran parte de su trazado se halle bajo la carretera que une ambos pueblos. Un camino distinto al que proviene de* ***Montiel****, otra calzada romana. Entonces cabría la posibilidad de que tuviera otra parada o mansio distinta, aunque al final ambas calzadas se recondujeran hacia* ***Jaén****. Y quién sabe, quizás al entrar en el pueblo se uniesen, lo más probable.*

Para que luego digan que en la Historia está todo escrito.

*Un apunte: Sepan que **Almedina** cuenta con muchas posibilidades de ser una ciudad romana. Tampoco se ha excavado allí.*



La venta vista desde sus diferentes ángulos.

*Nos vamos al otro extremo de este territorio donde los romanos hicieron suyo el territorio. Les comento que, por mi atajo, se llegaría a la **Venta del Ojuelo** tras 1.5 km. de cómodo paseo. Porque por caminos como el de **Luis Sánchez** se tardaría poco más de 2 km. ¿Y cuál es mi atajo?, se preguntarán ustedes. Por el **Haza de la Venta**.*

*Sin duda lo que en la actualidad vemos, una nave agrícola de nueva construcción ocupa el lugar donde hubo una venta. Nos remontaremos al pasado para una vez estudiados los numerosos restos de tejas, baldosas y vasijas, poder dilucidar que su origen fue romano. Y aquí encontramos similitudes con el paraje de la ermita. Los restos son muy parecidos y la extensión es considerable, pero menor que en **Mairena** (uso este nombre, ahora, para referirme tan solo a la ermita).*

*No me cabe la menor duda de que esta venta fue una mansio romana dependiente de la **Vía Augusta**, la **Mariana** de las fuentes clásicas.*



Diversos restos cerámicos y fundición.

*Antes de conocer los trabajos de **Martínez de Carnero** y de **Corchado Soriano** lo tenía bien claro, comprendan que llevo cerca de veinte años paseando con frecuencia por este camino, él y yo hemos trabado amistad duradera, nos entendemos. Además, repetimos los parámetros de antes: manantiales y buenas tierras de cultivo junto a la calzada romana. Estamos ante un importante cruce de caminos, pero aquí es de mayor relevancia que en **Mairena**, a mi entender, porque desde nuestra venta se parte a diversas zonas; desde la ermita, una de las opciones es este lugar.*

*Permítanme retroceder de nuevo en la Historia. En los **Vasos de Vicarello** se cita la mansio de **Mariana** entre **Ad Solaria** (se suele ubicar cerca de **Montizón, Jaén**) y **Mentesa Oretana** (**Villanueva de la Fuente)** en nuestro **Camino Real**, no hay pérdida.*

*Volvamos a los mapas, si el paraje entre la ermita y la venta se conoció por **Mairena**, ¿qué nos impide creer que en su origen nuestra venta se llamara de forma similar? Quizás, con los siglos y con el despoblamiento pudo ocurrir que al edificar la ermita se tomara el nombre de la mansio/venta para adjudicarle una advocación singular.*

Investiguemos de dónde proviene el nombre de ***Mairena.***

Curiosamente las tres localidades que llevan este nombre se encuentran en ***Andalucía****:* ***Mairena del Aljarafe y Mairena del Alcor,*** *ambas en* ***Sevilla.*** *Y* ***Mairena,*** *a secas, en* ***Granada.*** *Pero también, como curiosidad, vemos este topónimo en* ***Caravaca de la Cruz****: camino, fuente y casa.*

Encuentro una página muy interesante: ***Historia de Mairena****. Su autor nos cuenta:*

"El nombre de Mairena casi con seguridad venga del latín, pero su significado no está claro...probablemente derive del nombre propio de algún posible propietario romano. Mairena igual a lugar de Marius. En unos casos se echa mano de la etimología latina para explicar: Mair (Mario) y -ena, como sufijo que indica entidad de población, como un "fundus" o "villa", que predominó en la toponimia tardoromana de todo el sur peninsular...

Buscando en internet, de Mairena del Alcor, dice: "Mairena venga posiblemente del árabe Maharana (agua de la fuente). Otros le dan el significado latino de "hato de pastores"...

También es mencionada Mariana como mansión por el Itinerario de Antonino...Así mismo se recoge en los Vasos de Vicarello en la ruta Cástulo- Jaetabis..., así como por el Anónimo de Rávena con el nombre de Marimana..."

Todo este relato me hace pensar de nuevo en esa posibilidad, dos topónimos similares, pero no iguales y posteriormente su adaptación a los tiempos, a las nuevas necesidades.

Lo que está claro es que nuestra antigua mansio no perdió su utilidad y con los siglos continuó ofreciendo hospedaje y avituallamiento, aunque sufriera interrupciones. Ahora bien, retomo a la línea del principio para intentar aclarar, mejor intuir que, probablemente la ***Mariana*** *romana en su origen estuviese aquí y que, por circunstancias devocionales, ante la necesidad de edificar, sobre un*

lugar de poder, una ermita, (qué mejor enclave que allí donde nace un manantial que según dicen los mayores era de gran calidad y que justamente manaba de debajo de la construcción), tomase el nombre de la parada de la vía.

A lo largo y ancho de este ***Campo de Montiel*** *nos encontraremos con topónimos que se repiten con frecuencia, como* ***villares****,* ***Barranco Hondo****, etc. Nuestra* ***Mariana*** *romana pudo así duplicarse, por una parte, una villa, por otra una mansio, ambas bajo el mismo influjo. Quién sabe cómo el curso de los siglos lo va transformando todo, se acomoda a las circunstancias. No podemos desbaratar este intrincado galimatías, pero sí lanzar conjeturas, para obtener respuestas. Quizás algún día aparezca una estela que clarifique nuestro recorrido.*



Mapa minuta cartográfica.

Volvamos a ***Corchado Soriano****:*

"Otra construcción caminera que se favoreció en los finales del XV y principios del XVI fue la de ventas en despoblado, a fin de aumentar la seguridad y comodidad de los viajeros; las disposiciones concedían propiedad del solar donde construir y terreno de cultivo en derredor para producir piensos y pajas, que le eran necesarios para su normal funcionamiento; la construcción de estas ventas no modificó sino muy ligeramente la trayectoria de los caminos, pues vinieron a levantarse sobre las rutas ya usadas, para hacer más cómodo su uso interrumpiendo los grandes trayectos despoblados..."

"Pasos naturales y antiguos caminos entre Jaén y La Mancha"



Intentemos ahora devolverle a la venta su identidad. Para ello recurro a un interesante artículo escrito por ***Miguel Ángel Díaz Naranjo****, muy vinculado con* ***Puebla:***

"El Catastro de Ensenada nos da información al detalle de sus propietarios: Juan Gómez Morcillo (que también era copropietario de un mesón), Pedro González Polo, Vicente González, María Vicenta Gimeno y Pablo Macayo. Y la tienen arrendada a Miguel de Oliz.

Contaba con portal y cargadero para los arrieros que facilitaba la carga, descarga y el trasiego de mercancías pesadas transportadas por las recuas de caballerías. En esta época, la mayoría de las personas viajeras de las clases populares (arrieros, peones, pastores) no dormían en habitaciones; pasaban la noche en el suelo de la cocina común, en el portalón de entrada o directamente en los pajares junto a los animales. Pero "los Ojuelos" contaba con dos cuartos, uno cuya función era la de dormitorio y otro llamado "cerrado" que solía ser un espacio reservado para guardar objetos de valor, provisiones debido al temor a robos en los caminos. También tenía cuatro cuadras"

Nuestro camino real fue durante siglos la puerta de entrada y salida para ***Andalucía****, no lo olvidemos. Nos cuesta imaginar con qué intensidad tuvo un trasiego constante, hasta que el nuevo y definitivo paso por* ***Despeñaperros*** *lo cambió todo.*

Por último, les dejo con una aclaración que me hizo llegar ***José María Cantarero Quesada****, historiador y amigo, acerca del origen del nombre de nuestra venta:*

"En la toponimia histórica, aunque hay ocasiones, como la relacionada con la Venta de los Palacios (Santa Elena), donde aparecen mojones situados en "a ojuelo de…" que indica a la vista de ese lugar, en otros casos "Ojuelo" suele tener un significado relacionado con el agua y no con el órgano de la vista.

La explicación lingüística es bastante sólida. Ojuelo es diminutivo de ojo, y ojo tiene desde época medieval la acepción de "manantial" o "punto por donde brota el agua". Corominas documenta este significado desde antiguo y señala su enorme difusión en la toponimia española: Ojos del Guadiana, Ojos de Montiel, etc.

Además, hay estudios específicamente toponímicos que lo confirman. María Dolores Gordón Peral, estudiando la toponimia andaluza, explica el topónimo Ojuelos como diminutivo de ojo con el valor de "manantial". En estudios sobre fuentes históricas se documentan igualmente: Ojo, Ojuelo,

***Los Ojuelos, Prado del Ojuelo o Fuente del Ojuelo*, indicando expresamente que *ojo* y sus derivados en *-illo* y *-uelo* designan fuentes y nacimientos de agua.**

Y eso tiene mucho sentido funcionalmente. Las ventas de los caminos de los siglos XVI-XVIII necesitaban emplazarse en lugares con *agua disponible para viajeros*, caballerías y ganado. Un ojuelo podía constituir precisamente el punto de agua que justificaba la ubicación de la venta. Hay incluso ejemplos actuales donde se conserva perfectamente el significado físico: un *Ojuelo* de Cuenca se describe como un nacimiento situado en una vaguada, donde originalmente habría existido un pequeño agujero en el terreno por el que brotaba el agua.

***Hay un matiz importante que considerar*: *ojuelo* no tiene por qué equivaler exactamente a una "fuente" construida. Más bien podría designar *el surgimiento natural de agua*, es decir, el pequeño" ojo" o abertura del terreno por donde aflora. Posteriormente puede acondicionarse como fuente, abrevadero, alberca, etc."**



Plano de Puebla del Príncipe del Catastro de Ensenada.

*Concluidas estas paradas que nos salen a la vera de los caminos, doy paso al valioso testimonio que **Reyes Nadal Villarreal** nos ofrece acerca de esos años en los que transitó por estos campos con su rebaño de ovejas. Alargado en el tiempo porque quien siente como suyos cada loma, cada cerro, cada vallejo, sabe cómo trasmitirnos ese acúmulo de nostalgias para que aquí recogidas perduren.*



7. LOS CAMINOS DE REYES NADAL VILLARREAL:



1- Camino de Villapalacios:

"Hoy me voy a reencontrar con un viejo conocido con el que compartí muchas vivencias, unas ociosas y otras, las más de las veces, por obligación. Vinculada ésta a mi profesión de entonces: pastor. Pero bueno, eso ya lo iremos viendo a lo largo del camino. Porque, nunca mejor dicho, vamos a recorrer el Camino de Villapalacios. Parte desde Puebla del Príncipe, buscando el saliente, por una cuesta muy empinada, pero corta, que se llama del Huerto. Se adentra en la Hondonada hasta dejar a la izquierda, por los Arenales, el Camino de los Villares, y girar hacia el SE hasta llegar a las Viñas Viejas. Aquí, según los viejos, siempre se han criado los garbanzos más tiernos del pueblo, debido a que "antiguamente hubo un poblado en este lugar". Y los residuos de sus moradores son la consecuencia de esto. En este paraje, nos sorprendió a mi hermano Eugenio y a mí, una tormenta primaveral, siendo niños. Veníamos de buscar espárragos y de repente empezó a llover torrencialmente. Por suerte para nosotros nos refugiamos en el chozo de una viña, heredera de aquellos viñedos que dieron nombre a este paraje, hasta que cesó el aguacero.

Mirando alrededor, uno se imagina cómo serían aquellos ancestros que, remotamente, dieron vida a este lugar. ¿Cómo vivirían?, ¿cuáles serían sus inquietudes?, ¿por qué desapareció su poblado?

Retomando el camino, cruzamos el arroyo de la Higuera, por el que bajaban (cuando las había) las aguas de la fuente de la Zarza y del Pilarillo.

Un poco más adelante, en un otero situado a la izquierda, estaban los restos de una pequeña edificación, donde un tractor arando, descubrió una tumba justo al lado.

Desde aquí se contempla el cruce de nuestro camino con el Camino Real (Vía Augusta), que se unen ambos para vadear el arroyo de la Dehesa que, a esta altura, lleva las aguas de los arroyos de la Venta y Mairena.

En la gran nevada de diciembre de 1970, el día de Navidad, amaneció con cerca de medio metro de nieve. Como consecuencia de esto, tuvimos que estabular las ovejas en el cortijo de la Parra, ya que no podían salir a pastar por estar todo cubierto. Diariamente, al atardecer, veníamos al pueblo a pernoctar mi padre, Gabino Machado, y yo para proveernos de pienso para el ganado con una borrica, que una de las mañanas yendo para el cortijo, al cruzar este vado, completamente helado y cubierto de nieve por encima, resbaló y se cayó. Afortunadamente sin consecuencias para la burra y su carga.

Nada más pasar el arroyo, los caminos se separan siguiendo, hacia el este, el romano, y de frente, buscando el Vallejo de los Cerros, el nuestro.

El tramo que transcurre por este vallejo, hasta el repecho de los Retamales, es un lecho de abundante chinorral y mucha humedad, que sube por una cañada entre junqueras donde, a veces, en el camino se forman pequeños regueros de agua, sobre todo en invierno y primavera. Cuando uno se desplaza por aquí, al oír el "concierto" que se produce al pisar el chinorral, imagina los cascos de los caballos de los musulmanes que poblaban el castillo de Eznavexore, cuando iban y venían desde éste a Alcaraz a buscar provisiones.

Al final de la cuesta hay una pequeña meseta hasta la Vereda de los Serranos (vía pecuaria), donde se acaba el término municipal de la Puebla y empieza el de Terrinches.

Cuando cruzo la Vereda de los Serranos recuerdo las miles de cabezas de ganado, de todo tipo, pero principalmente ovejas y reses bravas, que cada año trashumaban por ella. En otoño, hacia las dehesas de Andalucía, en busca de un clima más suave y al final de la primavera, cuando retornaban a sus tierras de Cuenca y Soria.

Mirando a la derecha, por donde repechaban las piaras y rebaños conducidos por los vaqueros y pastores veo, unos metros más arriba, lo que fue el pozo y huerto de Joaquín Ballesteros, apodado "Aceclín", justo al lado del Veredón (la vía pecuaria). Aquí, una tarde de octubre del 1971, andaba yo con el ganado, hacía calor, tenía mucha sed y no llevaba agua ni tenía ningún medio para sacarla. Me acerqué al pozo para beber, pero el nivel del agua estaba casi a un metro del brocal. Como tenía tanta sed intenté beber metiendo la cabeza y apoyándome con las manos en las paredes del pozo. Al intentar llegar al agua para beber a morro, el punto de apoyo de la pared de tierra cedió a mi mano derecha y caí al agua. Por suerte no me cubría y me pude incorporar. Intentando salir resbalé un par de veces y volví a caer, en este caso de espaldas, por lo que el remojón fue de órdago. No me quedó otra que desnudarme, escurrir bien la ropa y, aún mojada, volver a ponérmela ya que las ovejas en su careo no se detenían y las tenía que acompañar.

Sigo camino abajo, ya en el término de Terrinches, y las anécdotas siguen conmigo porque acabo de llegar a la cañada del Gamonal y aquí, al lado derecho del camino, había una junquera solitaria donde todas las primaveras anidaba una perdiz. Mis hermanos y yo rivalizábamos a ver quién era el primero en encontrar el nido.

Se adentra el camino en la dehesa de La Parra, dejando a la izquierda, encima de un cerro, el cortijo del mismo nombre y, a la derecha, el llano de la Ensanchilla, desde donde se divisan todas las sierras andaluzas.

Avanzamos y entramos en la finca de Los Vallejos. Al poco de pasar la mojonera, se desvía a la derecha un camino que baja hasta el cortijo principal de esta finca, al lado del río.

Volviendo a nuestra ruta, ahora tenemos una cuesta hacia abajo hasta la hoz de la Ontavia, por lo que el trazado serpea evitando lo pronunciado del terreno. Por esta cuesta he subido muchas veces siendo niño, con un burro cargado de leña. Mi padre me mandaba desde la finca de Huebras, donde estaba con el ganado, a llevar leña a casa para calentarnos. Y una de las veces, en lo más empinado de la cuesta, la carga se empezó a volcar y le tuve que poner piedras en el lado contrario para que no acabara la leña en el suelo.

Llegamos a la hoz que, a esta altura de su curso, ya presume de caudal. Actualmente hay un puente, de reciente construcción, por donde se conducen los empleados de la finca. Cuando un servidor frecuentaba este camino, había unas pasaderas (piedras de cierto tamaño que estaban dispuestas a un paso, más o menos, una de otra) para cruzar sin mojarse. Hablando de mojarse, la primavera de 1971 fue muy lluviosa, llovía todos los días, a todas horas, esto hizo que todos los arroyos, por pequeños que fueran, bajaran desbordados. Y en este vado, concretamente el 1 de mayo, la hoz iba desbordada. Aquel día me pilló volviendo del pueblo, con el borrico cargado con el hato, a la finca de Huebras, donde teníamos la majada Ramón Estacio y yo. Cuando vimos el río de agua que bajaba nos asustamos los dos, el burro y el que suscribe. El animal, curtido en mil batallas, se negó a cruzar. Y la irresponsabilidad, propia de mis quince años, espoleó al rucio, que se lanzó al agua. Al instante de entrar nos arrastró la corriente, yo me agarré con todas mis fuerzas a las sogas que sujetaban la carga, mientras el animal luchaba con la corriente. Afortunadamente el borrico empezó a nadar y consiguió ganar la orilla contraria. No puedo describir el miedo que pasé en los pocos segundos en que me vi arrastrado por la crecida hasta que ganamos la otra orilla.

Una vez pasada la hoz iremos por el vallejo de la Lobera hasta el collado del mismo nombre, donde cruza un camino que viene de Terrinches, por la

Casa el Soto, y va al cortijo de los Jarales y Huebras; que era por el que yo me desviaba.

Y aquí acaba mi "relación" con el Camino de Villapalacios. Si bien voy a incluir los nombres y parajes por donde transcurre una buena parte de él, a partir de aquí, ya que me los ha facilitado mi pariente de Terrinches, Juan de Dios Peláez Román, conocedor como nadie de los topónimos de su pueblo y alrededores. Así es que, desde el collado de la Lobera, el camino desciende por la Cañada del Pocico (aquí era donde yo lo perdía de vista), la Cañada de Isidro, el cerrillo Chova, La Fresneda, el cortijo del Quintanar, la Casa de Don Juan (desde aquí cruzaba la carretera de Albaladejo a Génave), el Cerro Jaroso y el Salto de la Plata, por donde cruza la carretera de Albaladejo a Bienservida.

Acabamos este relato de mi querido camino recordando a aquel villapalacense o paloteño, que los dos gentilicios valen para los nacidos en Villapalacios, que lo recorrió tantas veces, allá por los años cincuenta, montado en su caballo hasta Puebla del Príncipe para ver a su novia poblata. Noviez que acabó en feliz matrimonio"



Por el ***Vallejo de los Cerros****.*



1. ***Camino de las Covatillas:***

"Se bifurca a la izquierda del camino de los Molinos. A unos 300 m. del pueblo, justo en el cortijo de Juanaco, hallándose éste en el mismo vértice de ambos caminos.

Discurre hacia el sur, en dirección a la dehesa de Carboneros, en la cual se encuentra el paraje del cual toma éste su nombre. Todavía en las inmediaciones del cortijo de Juanaco, cruza el arroyo de la Higuera.

Avanza llaneando, cruzamos el arroyo de los Tagarrales (jarales, en otros tiempos) hasta alcanzar una pequeña loma, desde la que se divisan al fondo el Camino Real y unas huelgas (terrenos fértiles junto a los arroyos) que hay a ambos lados del camino, entre éste y el arroyo de la Dehesa. Bajando, antes de llegar al Camino Real, a la izquierda, a unos cien metros, había un corral usado en otros tiempos para encerrar ganado y del cual hoy no queda ningún resto. Cuando llegamos al Camino Real, el terreno es especialmente llano. Se nos pierde la vista, a ambos lados, contemplando el que fuera arteria tan importante en las comunicaciones, desde tiempos de los romanos, hasta bien entrado el siglo XX.

Recuerdo los huertos tan frondosos que se cultivaban en estas huelgas, aprovechando el agua del arroyo de la Dehesa. Algo impensable hoy. En la huelga de la izquierda, que perteneció a la Dehesa, había unos pilares para abrevadero de los ganados.

En el pequeño tramo, entre el Camino Real y el arroyo, (aunque lleno de maleza, todavía se puede pasar, pero al llegar al vado está infranqueable actualmente por el deterioro sufrido por la erosión), podemos ver, en su lecho seco, un enlosado de grandes piedras que cumplieron con su cometido cuando los aparceros de la dehesa lo pasaron cientos de veces con sus carros o animales de carga para transportar las cosechas de sus parcelas.

Nada más cruzar el arroyo ya estamos dentro de la finca de Carboneros y en el paraje que da nombre a nuestro camino: Las Covatillas.

Desde este punto el camino transcurre por un toscar, al pie de una ladera de cantuesos a la derecha y un arroyuelo a la izquierda, que baja de la fuente también llamada de las Covatillas. Ésta nos la encontramos siguiendo el camino, después de girar a la derecha, donde comienza un repecho que termina en las hazas de las Mesillas. La fuente, que nunca se ha secado, estaba muy bien arreglada, con sus paredes de piedra y una gran losa que la cubría, para que no bebieran los animales. Tenía un bote metálico con el que llenábamos el agua los gañanes y los pastores o cualquiera que transitara por allí.

Al final de la cuesta el camino se dividía, uno continuaba recto, dejando a la derecha un corral de ganado y ya, en la mesa, separaba las dos hazas que hemos mencionado, para seguir en línea recta hasta la Cuesta de la Borracha, por el Puntalón (en la Vereda de los Serranos). El otro, el principal, continuaba por la izquierda, atravesando en diagonal, el haza este de las Mesillas, bordeando por la derecha la fuente del Tío Casiano, otra que tampoco se ha secado a pesar de su altitud, para adentrarse después por el puntal que separa el barranco de las Piletas del de la Ensanchilla y, cruzando el Veredón, para después adentrarse hasta la loma

de Blas Martín, en lo que es la mojonera de los Vallejos con la Cuesta de la Borracha. Más adelante irá en busca del camino del Molino que está un poco más abajo.

Pero hemos dejado atrás el corral de ganado. Aquí agostamos, Pepillo Quesada y yo, el verano de 1971, un rebaño de ovejas perteneciente al dueño de la finca. A la izquierda de la puerta del corral teníamos una tienda (las tiendas de pastores no tienen puerta) donde guardábamos el hato y dormíamos. Y por la parte de arriba, a unos diez metros del corral, Pepillo construyó un sombraje, donde nos resguardábamos del calor en las horas centrales del día, cuando el rebaño estaba sesteando.

Este camino, hoy en el olvido, estuvo muy activo hasta que la agricultura dejó de ser productiva.

Un último apunte, también aparece en los mapas antiguos como Camino de Espantalobos."



De arriba hacia abajo, de izquierda a derecha: Enlosado en el ***arroyo de la Dehesa/ cortijo de Juanaco/ arroyo de los Tagarrales/ arroyo de la Dehesa****.*



Desde las eras, a la derecha, nuestro siguiente trazado.

3. Camino del Molino:

"Aparece en muchos mapas como Camino de los Molinos, porque llegaba a los dos que existían, el de Rajamantas y el de Macayo. En Puebla del Príncipe siempre se refirieron a él en singular. Hasta hace relativamente poco tiempo, fue muy importante para la Puebla, influyendo de una manera directa en su economía. Por él circulaba, hasta que se inauguró la fábrica de harinas, el 90% del trigo del pueblo, para su molienda en los citados molinos. Mención especial merecen los arrieros del pueblo que transitaban por aquí hasta llegar a todos los pueblos del valle del Guadalimar y la Sierra de Segura, a proveerlos de vino y queso y, a su vez, hacer acopio de aceite para venderlo en nuestra comarca, producto muy demandado y que escaseaba por aquí.

A finales de los cincuenta, pero sobre todo en los sesenta, cuando empezó la expansión automovilística de nuestro país, coincidiendo con la migración de los paisanos a las zonas industriales, comenzó el declive de nuestro camino. En la actualidad se encuentra perdido en muchos de

sus tramos. Pero nosotros lo vamos a recorrer hasta donde nos dé lo que sabemos de él.

Parte de Puebla del Príncipe dirección sur, por lo que actualmente es la prolongación de la calle del Aire. Por alzarse nuestro pueblo en un alto, también comienza cuesta abajo, para encontrarse con un llano a unos doscientos metros, poco antes de llegar al cortijo de Juanaco y la bifurcación del camino de las Covatillas, quedando ambos a la izquierda. Nada más dejar el cortijo pasamos el arroyo de la Higuera, seco en la actualidad, y que en otro tiempo tenía un caudal suficiente como para que las mujeres del pueblo lo aprovecharan para lavar la ropa.

Se adentra, llaneando, en medio de Los Tagarrales, hasta subir a la viña de Montero y avistar el Prado Lineal que es un terreno fértil a ambos lados del arroyo de las Huertas (procedente de Mairena). Recuerdo cuando su caudal fluía sin cesar durante todo el año. Hoy lo cruzamos por su nuevo puente, sin oír la risa del agua, de la que tanto tiempo disfrutamos. Su cauce está muerto desde que se secó el manantial de Mairena, que tanta vida aportó a estas riberas.

Seguimos adelante, dejando a la izquierda la pizorra de la Dehesa, llamada así porque en otro tiempo perteneció a la dehesa de Carboneros. Desconozco si la segregación se produjo cuando todavía era la dehesa comunal del pueblo o cuando ya había pasado a manos privadas. Entre la citada pizorra y el Prado Lineal, a la derecha, llegamos al Camino Real. Lo pasamos y entramos en la finca de Carboneros. Enseguida sale a nuestra derecha una senda que la cruza, por encima del Haza de las Morras y baja por el paraje del Chiquero, a encontrarse con el antiguo Camino de la Sierra, en la fuente de la Maraña. Un poco más adelante, al lado mismo de nuestro camino, tenemos a la izquierda la fuente del Tío Rasera que buena agua proporcionó a los caminantes. Actualmente está anegada. Desde aquí empieza una cuesta que termina en Toscalta, topónimo con el que se conoce a una enorme tosca (piedra de pizarra), de más de dos metros de altura, testigo incondicional de la historia.

Continúa el camino, ahora subiendo, ahora bajando. A la derecha, el haza de las Morras; a la izquierda, el cerro de la Mujer y al final de una cañada, el corral del Tío Joaquín, hoy desaparecido. Así llegamos a la Vereda de los Serranos, límite de nuestro término.

Falta decir que este camino está perfectamente arreglado para dar servicio principalmente al turismo cinegético del nuevo complejo hotelero de la finca de La Cuesta de la Borracha.

En el Veredón el camino se divide en dos. Uno a la izquierda y otro a la derecha. El nuestro parte hacia la izquierda subiendo una cuesta que lleva justo al citado complejo por donde pasaba nuestro camino. El de la derecha nos llevaría hasta el antiguo cortijo de la finca. Dejando atrás el cerro de la nueva construcción, el trazado sigue por la derecha de una loma y luego, como jugando con ella, continúa por la izquierda. Llegamos a la tinada del Rojo, para luego bajar al barranco Murcia, cruzarlo y, a media ladera, subir la umbría hasta el Llano de Huebras, para entrar en Las Silletas y bajar hasta los molinos, el de Macayo y el de Rajamantas, ambos en la margen derecha del río Guadalmena. En el siglo XVIII había varias familias apellidadas Macayo en Puebla del Príncipe, entre ellas estaba el propietario del molino, Juan García Macayo (Catastro de Ensenada)"



Paraje de Toscalta.



*Desde **El Moral.***

4. Camino de la Venta:

"Fue una vía de comunicación muy importante, hasta los años 60 del pasado siglo por los pueblos jienenses del Alto Guadalimar y de la Sierra de Segura, de ahí que en mapas antiguos aparezca como Camino de la Sierra.

Desde su inicio en Puebla del Príncipe comparte itinerario con los de Mairena y el de Andalucía y más adelante con los de Luis Sánchez, el Crespillo y Carboneros.

El nuestro se bifurca a la izquierda del Camino de Andalucía y Mairena; a unos trescientos metros de la Puebla. Nada más separarse del tramo principal, inicia una bajada, quedando a la derecha, el Pilarillo, y a la izquierda, las Laderas. Finaliza la cuesta en el arroyo del Pilarillo, con la noria de la Eusebia en la margen derecha y la de Juan Ramón Contreras,

en la izquierda. En esta última había un frondoso nogal, del cual solo queda su esqueleto.

Iniciamos una suave subida hasta un collado denominado La Asomaílla de la Venta. Entre la Pizorra de Mairena, a la derecha y, El Moral, a la izquierda. Aquí, en el lado derecho del camino, justo donde se separa el de Luis Sánchez, nos encontramos con la Cruz de Jorge. Un vecino de la Puebla que, desgraciadamente, halló la muerte en este lugar. Se cree que al caer de la mula que montaba.

Seguimos y en una pequeña vaguada se separa a la izquierda, el camino del Moral. Avanzando llegamos al final de una bajada, a las Aguzaderas, cruzamos un arroyuelo y a la derecha llega una vieja senda que viene desde Mairena, en paralelo con el arroyo del mismo nombre, dejando una franja entre ambos que en otro tiempo eran todo huertos y hoy sustituidos por olivares.

Seguimos caminando, cruzamos el arroyo, seco por supuesto, y se me viene a la memoria cuando lo crucé en la madrugada del día 30 de junio de 1971. En ese día empezábamos, mi padre y yo, a trabajar en la finca de Carboneros. Mi padre, como mayoral de las ovejas, hizo su presentación el día anterior, por San Pedro. Aquella mañana iba temprano para estar en el cortijo antes de la salida del sol. Entonces bajaba un caudal bastante generoso para ser verano y la vegetación a ambos lados del camino (zarzas, chaparros, enredaderas, cañizos y demás hierbas propias de los humedales) formaba un túnel, mismamente encima de la corriente, que proyectaba un fresquito al atravesarlo muy agradable. Unos metros más adelante, dejando atrás el arroyo, hay un manantial que, aunque está lodado, ha sobrevivido y sigue filtrando su agua, donde acude a beber la fauna existente.

Enfilamos nuestro camino: a la derecha, un cerro poblado de encinas; a la izquierda, los Jaguarzales, con los cerrillos de Carboneros al fondo. Después de hacer un kilómetro aproximadamente, antes de bajar una cuesta, ya vemos la Venta (la nave que hay actualmente en el solar de lo

que fue la Venta del Ojuelo), bajamos la cuesta hasta el arroyo que lleva su nombre y vemos a la derecha los restos de un corral de ganado, en la cornisa que avista el valle del arroyo, desde el Haza de la Venta. En este corral encerraban su rebaño mi abuelo José María y mi padre, en los primeros años cincuenta. Mi abuelo había construido un chozo, a la izquierda de la puerta del corral. Era amplio, muy bien hecho, donde hacían su vida, una vez encerrado el ganado. Una madrugada oyeron un revuelo de cencerros y, aunque se levantaron rápido y tenían un perro, no pudieron evitar que un lobo les quitara una borrega. En la oscuridad de la noche solo intuyeron por donde se escapó con su presa en dirección al cerro de Zahora.

Estamos en el arroyo (éste sí tiene agua) y entre una chopera a la izquierda y una huerta a la derecha, nos plantamos en el Camino Real y, por lo tanto, en la Venta. Punto de descanso y pernoctación en el Camino Real. En el año 1752, según el Catastro de Ensenada, tenía cuatro dueños, todos de Puebla del Príncipe.

Puedo presumir de haber conocido la Venta cuando todavía estaba habitada por un matrimonio mayor, los venteros y sus hijos: Gregorio, apodado "el Rojo de la Venta" y Felisa, que acabaría casándose con un empleado de Carboneros, natural de Infantes.

El edificio, de una sola planta, era alargado, en la parte oeste estaba la vivienda del ventero y luego se proyectaba su forma rectangular hacia el este, en paralelo con el Camino Real, en lo que eran las cuadras.

Nuestro tránsito no termina aquí, después de cruzar el Camino Real emprende un ascenso que culmina en el Alto de la Calera. Aquí, en este collado, se desvía a la derecha el camino que llega hasta el cortijo de Carboneros, que transcurre delimitando una zona boscosa a la izquierda- el paraje del Chiquero- y otra labrada a la derecha. Desde el collado inicia un descenso en paralelo con el vallejo principal del Chiquero, hasta la fuente de la Maraña, donde se le une por la izquierda la vereda que viene desde el Camino del Molino, desde la fuente de la Aliseda. Este tramo en la

actualidad ha desaparecido entre los matorrales que han crecido en él. En los años 71-72 cuando yo trabajaba en esta finca, todavía se podían ver a los últimos leñadores, piconeros, pastores y guardas que transitaban por los caminos.

Hay una historia que nos comentaba el casero del cortijo de Carboneros, Luis Maturana, que quisiera rememorar: la fuente de la Maraña está donde convergen dos vallejos, entre un puntal muy poblado de marañas. Por este paraje pasa la Vereda de los Serranos. Un atardecer de noviembre venía un pastor en trashumancia, con su pequeño rebaño dirección Andalucía, su intención era refugiarse con los animales en el cortijo, para pasar allí la noche. La tarde estaba cayendo, hacía mucho frío y comenzó a nevar copiosamente, entonces las ovejas se amatujaron entre las marañas del puntal refugiándose del mal tiempo. El pastor por más que lo intentó fue incapaz de hacerlas salir de allí, entre otras cosas por la cantidad de nieve que caía y porque se le hizo de noche. Ante esta situación optó por dejar allí el ganado y subirse al cortijo donde lo acogieron y pasó la noche. A la mañana siguiente, cuando bajó en busca de su rebaño, lo que se encontró fue una enorme carnicería, los lobos le habían matado casi todas las ovejas y la que no estaba muerta, estaba malherida. El pobre hombre, ante tal desastre, desde allí mismo suspendió su trashumancia y se volvió a su pueblo, con las pocas cabezas que le sobrevivieron.

Desde la fuente de la Maraña el camino transcurre por una ladera delimitando las fincas de Carboneros y la Cuesta de la Borracha. A la izquierda, en la Cuesta, está la tinada del Viejo. Más adelante, siempre por el límite de las fincas, el camino entra en zona llana; la Vereda de los Serranos se va a la derecha, donde se nos une el camino que viene de Villamanrique dirección al de Macayo para continuar juntos hasta la Loma del Aire donde se separarán.

En esta loma nuestro camino se multiplica: a la izquierda, siguiendo por la Loma del Aire y un cordel del Veredón, se desvía el camino que sigue hasta el molino de Macayo. De frente sale el de la finca de Peñas Blancas, y a la derecha sigue el nuestro, que gira a la izquierda dejando seguir por la loma

el camino que lleva al cortijo de los Caperillos. Ahora el nuestro, en solitario, penetra a través de una peligrosa bajada en la finca de los Caperillos, para una vez superado el desnivel del terreno encontrarnos con la tinada del Vivo. Desde aquí prosigue siempre por terreno accidentado, debido a su orografía, hasta la finca del Cerro de la Osa para llegar a su señorial cortijo en lo alto de un cerro. Dejando éste atrás nos espera otra gran bajada, llena de curvas, hasta avistar el río Guadalmena, límite de las provincias de Ciudad Real con Jaén.

Nuestro camino vadea el río y se adentra en Andalucía a través de la finca Peña Parda"



Arriba, izquierda: ***arroyo de Mairena****. Al lado:* ***arroyo de la Venta.***
Abajo, a la derecha: ***Cruz de Jorge.***



Desde la ***Cruz de Jorge.***

5. El Camino de Luis Sánchez y Carboneros:

"Comparte recorrido con los de Andalucía, Mairena y el de la Venta, del cual se separa a la derecha en la Cruz de Jorge.

Desde aquí, dejando al poniente la Pizorra de Mairena y, a la izquierda, las Aguzaderas, inicia una bajada hasta un arroyo secundario que nace de los derrames de la Pizorra Peláez y va a desembocar en el arroyo de Mairena. Llaneando un poco llegamos a las huertas de Mairena, todavía se ve algún huerto residual de lo que, en otro tiempo, fue un auténtico vergel. Antes de llegar al arroyo, cruzamos un camino que baja desde la ermita hasta el camino de la Venta, al cual se une por el paraje de las Aguzaderas. A la izquierda sólo quedan, al principio, unas rodadas de tractor que se extinguen unos metros más abajo. Por la derecha, el camino muy transitado en la actualidad transcurre en paralelo a la antigua veintena (canal de agua/acequia), ahora completamente seca que partía del manantial de la ermita, suministrando agua suficiente para regar el gran número de huertas existentes. Al lado de la veintena, hasta la misma ermita, había una hilera continua de chopos que alegraba y daba vida al paisaje.

La chopera nos proporcionaba las ramas verdes para las cruces que, cada año en mayo, montábamos en la escuela.

Nuestro camino continúa y unos metros más adelante nos encontramos con el arroyo que nacía en el manantial de la ermita, el cual le daba entidad desde el principio, debido a la gran cantidad de agua que le proporcionaba.

Dejando atrás Mairena, avanza el camino en llano. A la derecha, las estribaciones del Pizorrillo de Mairena; a la izquierda, una senda que se desvía.

Y más adelante, también a mano derecha, la Hoya Burgos, madre de un pequeño arroyo, que desemboca en el de la Venta. Aquí empieza un leve repecho que termina en los Corrales de Luis Sánchez. Estos no son ni más ni menos que los restos de un antiguo poblado, posiblemente romano. Arriba, en el altiplano, en un olivar a la izquierda del camino, cuando todavía se trabajaba la tierra a mano, el dueño de la parcela, cavando con su azada, encontró la tumba de un niño.

Se acaba la loma de Luis Sánchez y, empezando a bajar, se va a mano derecha al camino que en otro tiempo llevaba al molino del Crespillo, allá en el término de Chiclana de Segura, que acabó engullido por el pantano del río Guadalmena. Viene al caso, ya que hemos mencionado a este molino que, en el año 1840, sus molineros, el matrimonio formado por José y Celestina, naturales de Alcaraz y Albaladejo respectivamente, trajeron a su hija a bautizarla a la iglesia de Puebla del Príncipe. Fue el 2 de octubre y a la pequeña le pusieron por nombre Saturia (Fuente: familysearch).

Seguimos por nuestro camino, ahora con destino al cortijo de Carboneros. Una bajada, el arroyo de la Venta, en su curso alto y la Boca de Zahora. Olivares en ambos márgenes hasta el Camino Real tan lleno de historia, acogedor de guerreros y maleantes, en definitiva, gentes de mil raleas que circularon por él, por otros tantos motivos.

En este tramo, aparece asfaltado en dirección a la Venta (este) y con un buen firme y en dirección Andalucía, hasta la Cuesta de los Desmayados (oeste), justo donde acaban los límites de Puebla del Príncipe.

Pasando el citado Camino Real, entramos en la finca de Carboneros, por un sendero llano, con el cerro Antón García, a la derecha y el Quejiar, a la izquierda. Andamos aproximadamente un kilómetro y llegamos al cortijo de Carboneros. Éste, corazón de la finca, a principios de los años setenta cuando yo lo conocí, tenía su casero que vivía permanentemente en él. También lo hacíamos aquí los pastores que trabajábamos allí, recogiéndonos después de encerrar los rebaños. Alguna que otra vez, los trashumantes que pasaban por la Vereda de los Serranos, hacían noche en el cortijo dada su proximidad.

Nuestro camino no termina aquí, si no que continúa y lo hace bajando desde el cortijo, en dirección sur, para llegar a una cañada por la que pasa la Vereda de los Serranos. En el mismo Veredón, a la izquierda, se encuentra el Charco de la Avutarda, un manantial que ha sobrevivido en el tiempo.

Todavía sigue, después de alcanzar una pequeña loma, desviándose a la derecha para alcanzar el paraje de los Chabascares, donde araban sus parcelas muchos poblatos. Y continúa en forma de senda por un vallejo abajo, por el que descendían los leñadores.

Quedando a la derecha el cerro de los Corrales, la senda transcurre por la ladera izquierda hasta adentrarse en la abrupta solana del barranco del Colmenar, por la Vereda de la Cabra, entre lentiscos, romeros y cornicabras.

En esta vereda, cierto día el leñador de turno era mi abuelo Justo, que bajaba con su borrico "Neguillas", las sogas y el hacha terciadas sobre la albarda y un pequeño aventurero de acompañante, el que suscribe, que aún no había cumplido los ocho años.

Elegido el lugar para hacer la leña mediante la poda de los chaparros, mi abuelo terciaba las ramas mientras el animal quedaba comiendo hierba y yo explorando los alrededores. Porque para mí estas salidas al campo suponían una aventura total, eso de salir de los límites permitidos y ver nuevos parajes y animales varios era lo máximo. Una vez cortadas las ramas, cargar al animal y de vuelta al pueblo, iba lleno de vivencias para contarlas"

Reyes Nadal Villarreal.



Superior, izquierda: puerta de entrada a ***Carboneros.*** *Demás imágenes: en el interior de la finca y* ***cortijo de Carboneros.***



8. Y LLEGAMOS A NUESTRO CAMINO REAL DE ANDALUCÍA/ VÍA AUGUSTA:

Les adelanto que estaba confundida y que, sumergiéndome en las ondas de nivel de los mapas, creía que era la ***Vereda de los Serranos*** *la que cerraba el término, la que ponía límites y hasta que no me dispuse a hacer un último trabajo de campo no escapé de mi error.*

Imaginen que provengo de la ***provincia de Jaén****, como en realidad es, que he conseguido atravesar las sucesivas fincas que encierran nuestro camino, que he esquivado a toros en manada que pacen tranquilamente en la llanura manchega, en definitiva, que lo que he soñado y nunca podré conseguir, se ha hecho realidad. A menudo nuestros sueños se quedan solo en eso. Son metas que te impones y que nunca alcanzarás, los límites los ponen otros. Sin embargo, consigo ver de nuevo la* ***fuente de Zahora*** *y sus prolongaciones: acequia y alberca. Aplacará nuestra sed, como ha hecho desde tiempos inmemoriales.*

La historia se repite, cada verano retornan los rebaños de ovejas gracias a esa maravillosa tradición llamada trashumancia. Y hasta aquí nos acercamos para verlos, para no cortar esa línea en el tiempo.



Fuente de Zahora.



Camino Real.

Nos saldrá pronto a nuestra izquierda una senda que sube con cierto arraigo a la cima del ***monte Zahora.*** *Cuántas veces habré hecho el camino inverso, siguiendo el de* ***Mairena*** *hasta la vereda, para luego rodear esta elevación y acabar en nuestro* ***Camino Real****, una delicia de paseo.*

Vayamos hacia la ***Puebla****, nuestro trazado se presenta llano pero accidentado por los siglos que no perdonan. Llegará un momento que su traza se confundirá con el* ***río Dañador*** *que lo quiebra si ha llovido, qué pequeño espectáculo para quienes esperamos este sencillo acontecimiento.*



A la izquierda, ***monte Zahora.*** *A la derecha,* ***cerro Antón García.***



Río Dañador *más allá de su nacimiento.*



Se dividirá en dos encerrando su estrecho cauce, pero nosotros iremos siempre a nuestra derecha, porque a la izquierda recibimos al ***Camino del Crespillo****.*

El campo ahora se encuentra a medio hacer, castigado por el largo estío. Lo prefiero alborotado por la primavera, el olor a tierra mojada, ¿no he dicho que también llueve? Será excelso por las numerosas jaras y jaguarzos que le sirvan de margen, que lo interrumpan. Encinas y peruétanos los acompañan, a mi derecha, tras la valla, admiro una masa forestal apretada, sé que son encinas y robles y que nunca estarán a mi alcance, es el ***cerro de Antón García.***

Vamos bien hasta que comienza la única subida que romperá el letargo de nuestro camino, si a este se le puede llamar así, porque lo vemos más con fisonomía de campo abierto. Trataremos de definirlo por su quebrada orografía de pizarra en la que afloran vetas de mineral de hierro: goetitas y limonitas, entre ellas. Menuda lección nos está dando.



Rocas con mineral de hierro.



Cuando comienza a arreglarse este desbarajuste de sobresaltos, nos encontramos en el término de ***Puebla****. ¿No les parece magnífico que los límites sean espacios abiertos sin anunciarse? Se acaba el prólogo, le toca tomar la palabra.*

Los caminos no nacen siendo lo que creemos y a veces se remontan más allá de los romanos. Desde la Prehistoria se interesan no solo por la ganadería y la agricultura, también por los metales. Así que nuestro camino, tenga el origen que tenga, vemos claro por su perfecta alineación, sin tropiezos, siempre en llano, que debió contener los pasos de muchísimas personas, sus animales, sus

carros, un sinfín de acompañantes. Hace unos días, mientras contemplaba el trazado del camino desde ese "bastión" del ***Haza de la Venta*** *vi pasar una manada de vacas. Oía los cencerros, al perro, al jinete que los gobernaba, y pensé precisamente en eso, ¿cuántas veces habrá sucedido esto mismo?*



Nuestro camino traspasando el límite.



Pero disculpen tantas divagaciones, junto a unos peruétanos de buen porte, pegado a la valla de la ***finca de Carboneros****, hay un mojón, una piedra que bien*

hubiera podido pasar por miliario pero que es demasiado tosca. Unos metros más y saldremos de la parte más natural de los dominios de la finca. La puerta desvencijada suele estar abierta siempre. Ya se estrecha nuestro camino y aparecerá asfaltado casi hasta el final, lo que le resta demasiado encanto.



Tuve la suerte de conocer esta vía en su anterior estado, cuando era dificultosa para el caminante, cuando era una auténtica aventura adentrarse por ella, cuando los vestigios de ***Martínez Carnero*** *seguían inalterables. Cuando te sentías fuera de lugar.*

No hay pérdida que valga, en ausencia de desniveles, en línea recta, siempre estaremos flanqueados a nuestra derecha por vallas que encierran un próspero olivar y a nuestra izquierda, campos matizados de amarillo, los menos, y olivas que siempre ganan la partida, ningún arroyo romperá el firme. La monotonía será desmembrada por los primeros robles que nos saldrán al paso. Verlos, junto a las encinas, cargados de bellotas es señal de buen augurio para el año que viene o quizás antes.

Seguiremos viendo con inusitada frecuencia restos de vetas de mineral de hierro, piedras amontonadas que han quedado relegadas a los márgenes estrechos de lo que antes fue una calzada de considerable anchura.

Pronto alcanzaremos el siguiente desvío, a nuestra izquierda nos entra el ***camino de Carboneros*** *y a nuestra derecha solo tendríamos que abrir la puerta para entrar a los extensos pagos de la finca donde olivares y cereal oprimen lo justo a la tierra yerma. Es posible adentrarse por este manjar hasta que algún que otro cartel nos prohíba el paso.*



Sigamos al frente, si miramos al horizonte vemos con atención la silueta de la ***Cabeza del Mijo****, monte importante por su pasado prehistórico, del Bronce Manchego. Un apunte: vemos lo mismo que vieron quienes nos antecedieron en el camino. No es el único cerro con ese pasado,* ***Los Pollos*** *(seguro que su anterior nombre fuese* ***Los Poyos,*** *por la cantidad de piedras que nos sirven de asiento) y* ***Las Cabezas****, se hermanan y se vuelven visibles.*



Vestigios.



Vestigios.





Enseguida encontraremos, a nuestra izquierda, los primeros vestigios de lo que fue nuestra vía, lo que perdura tras siglos de andanzas e inclemencias, pero también es posible verlos en el interior de la finca. Sin duda, no necesito medir, superan con creces los 6 metros de anchura. Si estamos atentos comprobaremos que son numerosos y que han sufrido, en la actualidad, el acúmulo de restos tras su reconversión a vía transitable. A nuestra izquierda observamos las sucesivas capas que conformaron parte del camino.

Más adelante podremos comprobar la altura a la que vamos, mientras a nuestra derecha se va elevando definitivamente el terreno, a nuestra izquierda se hunde. En unos metros se nos une, por este lado, el ***arroyo de la Venta*** *que nace en el paraje del* ***Cerrillo Vasco.*** *Vemos muros de factura no tan reciente que tratan de contener las avenidas de nuestro arroyo. Muros conformados por buenas piedras que seguro en el pasado tuvieron su función.*



Continuamos y observamos más robles que gratifican con su sombra nuestro paseo. El trazado se quiebra con un badén donde van a desaguar las aguas de escorrentía del terreno elevado a nuestra derecha, y a partir de ahora, como si el "arreglo" quisiera recordar al pasado, nuestro camino recuperará su anchura.



Tramo arreglado con máxima anchura.



De izquierda a derecha, de arriba hacia abajo: ***Camino Real*** *con cuneta elevada antes de llegar a la venta. /Acceso a la* ***Senda de los Pajeros.*** */Desde el camino, la plataforma del* ***Haza de la Venta.*** */La antigua venta en la actualidad.*

Encontraremos un primer desvío a la izquierda, con un sencillo y moderno puente, que desplaza a nuestro arroyo hacia el interior del campo. A unos metros encontraremos la desviación que nos permitirá acceder a la ***Senda de los Pajeros.*** *Pero ahora la bifurcación que me interesa es la que nos presenta la única huerta que se cultiva en la actualidad, gracias al buen hacer de un joven llamado* ***Ismael****. Aquí encontramos el acceso a lo que suelo llamar "las diversas lecturas del agua", es decir, una serie de manantiales que nos conectan con el pasado. Es fácil ver abundantes restos cerámicos, romanos y en menor cantidad, árabes.*



Manantiales, albercas y noria.



Toman forma de acequias, fuentes soterradas, albercas, norias, etc., que sería interesante de conocer y protegerlas porque fueron el sustento de muchas gentes, todas vinculadas a nuestro ***Camino Real.***



Arroyo de la Dehesa o de la Venta. *Arriba a la izquierda: a su paso por el* ***Camino de Luis Sánchez.*** *A la derecha: por el* ***Camino Real.*** *Inferior: A su paso por el* ***Camino de la Venta.***

Ya hace un rato que vemos como se nos acerca la ***Venta del Ojuelo.*** *Aquí la luz dependiendo del día nos puede hacer que confundamos los tiempos. Hemos llegado a su vera. Un cruce importante: a nuestra izquierda, el* ***Camino de la Venta*** *y la alberca de la noria más grande. Y siguiendo el trazado el mejor lugar para observar al* ***arroyo de la Dehesa.*** *A nuestra derecha, su trazado entra a los pagos de* ***Carboneros*** *a través de una valla que permanece siempre abierta. Al frente, como desde el principio de nuestra andadura, en línea recta, como debe ser, nuestro protagonista.*

En mi opinión es la parte más interesante del recorrido porque no cuesta imaginar cómo fue esta venta. Un ejercicio de vuelta al pasado para tratar de oír a las gentes que aquí pernoctaban, que por aquí se detenían, es una delicia. Nuestro trazado sigue acompañado por tierras de labor, hemos dejado los olivares y a ambos flancos vemos ahora eriales, este año no han sembrado el cereal y ya sabemos los motivos. Una línea de álamos temblones nos facilita el ver y oír una serie de aves que alegran nuestro recorrido, según la época, veremos milanos y esmerejones, cernícalos y gavilanes. Y a tiempo completo: urracas, cuervos, grajos o palomas. Nos limitaremos, como habrán comprobado, a enumerar lo que vemos a nuestra izquierda porque hasta que el camino se rompa por el del ***Molino****, a nuestra derecha tendremos la sempiterna valla.*



El ***Fontarrón.***

Solo si conoces el pasado puedes limpiar de broza lo que fue el ***Fontarrón****, una alberca, probablemente de origen romano.*

Reyes *nos aporta datos:* ***"Se trata de un pequeño manantial que fluía al lado derecho del camino y que, canalizado bajo el mismo, vertía su escasa agua en una alberca al otro lado del camino. Esta llegaba hasta el mismo borde de la Vía Augusta y daba para regar un huerto. En la última reforma del camino se "comieron" parte de la alberca. Hoy solo se puede ver lo que queda de esta, poco más de la mitad.***

A título informativo diré que, en los años 40 del siglo pasado, aquí se ahogó un niño de tres años en un descuido de su madre"

Más adelante, en esa línea hacia el horizonte, a la que nada perturba ni monte ni labor, se nos unirán, siempre a nuestra izquierda, una serie de cortijos de nueva construcción, algunos con norias. Sin embargo, uno de ellos, del que solo quedan restos de paredes llamará nuestra atención, se adivina antiguo, al igual que la enorme noria, que unos metros se adentra buscando el titilar de los álamos. Envuelta entre elevados cañizales es visible desde la distancia. ***Reyes*** *me comenta que se trata del* ***cortijo del Habanero*** *que, aunque pequeño, albergó más de lo que podía permitirse, la necesidad apremiaba.*



Arriba, a la derecha: ***Camino del Molino****/ A la izquierda: el cruce.*
Abajo, a la derecha: ***Camino Real****/ Dirección al pueblo.*

Llegaremos a un cruce que parte de nuevo nuestra vía, es el antiguo ***Camino del Molino****, hoy de la* ***Cuesta de la Borracha****, finca de caza renombrada. Hacia la derecha entraríamos a su terreno, a la izquierda volveríamos al pueblo. Seguimos al frente.*



Un monte de cuarcitas y pizarras se deja ver a nuestra derecha, inalcanzable, como las águilas que a veces veo sobrevolar estas formaciones. Pero antes, me permito retroceder gracias a las imágenes al pasado, porque justo cuando la cuesta se va haciendo pronunciada y antes de meternos en vereda, nos acercaremos a ver unas lagunas naturales que, gracias a la lluvia y a que la pizarra no malgasta agua, podremos admirar a nuestra derecha. Desde el ***Camino del Molino*** *no se aprecian, hemos de buscar una senda.*

Regresemos hacia nuestro objetivo. El firme ya está malogrado y es estrecho el trazado a costa de ganar terreno hacia ambos flancos. Han pasado siglos y nuestra vía fue perdiendo su noble función, ahora los olivos y los almendros le restan protagonismo. A nuestra izquierda veremos la ***Pizorra de la Dehesa****.*



Restos de edificación en la ***Pizorra de la Dehesa.***

Hace tiempo, en una de esas incursiones que suelo hacer por los caminos para terminar indagando fuera de ellos, me encaramé a este cerro y hallé algo singular. Lo que en un principio relacioné con una tumba, por la localización y porque han ido apareciendo algunas más por diversos parajes, quedó todo en humo. Los arranques de una construcción junto a numerosos restos de cerámica romana muy finos acabaron por dejar otra puerta más abierta. ¿Qué tipo de edificación fue? Seguí mi camino no sin antes hacer un recorrido alrededor de este cerro del que deduje que tuvo población, quién sabe, una familia quizás, pero algo hubo.



Más adelante, a nuestra derecha, una gran alberca a la que nunca antes pude acceder debido a que no era la estación propicia. Gracias al arado, en este momento, no se me escapó. A su alrededor, de nuevo, restos de cerámica y mineral.



Abajo a la izquierda, ***Camino de las Covatillas.*** *Resto de imágenes:* ***Camino Real.***

Pasamos un pequeño vado inundable, nos avisa un cartel. Ya el ancho de la calzada es considerable, comparado con lo anterior.

Nos entra en unos metros por la izquierda, el ***Camino de las Covatillas****. A mi derecha, su desmejorado trazado se ve importunado por la molesta vegetación que se empeña en enredarme y al fondo, una puerta de acceso a la finca. Pero quiero ver el enlosado que* ***Reyes*** *cita sobre el* ***arroyo de la Dehesa****, precioso rincón. Lo imagino recibiendo aguas de escorrentía y formando pequeñas cascadas.*



Dejamos a nuestra derecha un cortijo de color crema de reciente construcción. Seguimos siendo flanqueados por olivas y almendros. Observo a mi izquierda un muro reciente, así me lo indican, hecho con piedras regulares, algunas de buen tamaño.

La erosión nos permite observar como el lecho del trazado es de piedras más grandes. Se estrecha de nuevo. Comienzo a ver la silueta de ***Puebla del Príncipe*** *a mi izquierda. Junto a ella la línea de montes que conforman un pasado arqueológico de primer orden.*

Arribamos al siguiente cruce:



De izquierda a derecha, de arriba hacia abajo: ***Puebla****/ cruce del* ***Camino Real*** *con el* ***de Villapalacios****/* ***arroyo de la Dehesa****/ restos de una construcción.*

Nuestra izquierda nos devolvería al pueblo, seguimos de frente, haciendo un pequeño giro. Vemos la puerta abierta de la finca y antes, a nuestro ***arroyo de la Dehesa****, que lo pasamos por vado. Aún mantiene agua estancada. Observo a mi derecha piedras amontonadas que bien pudieran ser restos de algún edificio. Nuestro camino sigue siendo estrecho, condicionado por los cultivos y por los tiempos. Me llama la atención la elevada cuneta izquierda que se extiende bastantes metros junto a una nueva plantación de almendros.*



Cunetas y ***Camino Real.***

Se ensancha de nuevo la vía. Al frente, desplazado a mi derecha, veo el ***monte Conejero****, se acaba nuestro término, pero no nuestro camino. Me encuentro más adelante con una señalización del* ***Camino del Quijote****, ruta que parte del pueblo a través del* ***Camino de Villapalacios.*** *Leo:* ***"Cañada Real de Andalucía. A Santa Cruz de los Cáñamos. 10 km."***

Dentro de los aciertos, (prescindo de los desaciertos), de este GR, puedo alabar el hecho de que transcurra por los caminos viejos que antaño unían las poblaciones entre sí. Lo que me ha permitido conocer bastantes tramos que desconocía.



De izquierda a derecha, de arriba hacia abajo: Nuestro camino al cruzarse con la ***Vereda de los Serranos****/ la vereda en ascenso, a nuestra derecha/ la vereda en dirección a la carretera que une* ***Puebla*** *con* ***Terrinches****/ mojón junto a la misma carretera.*

*Y termino mis andanzas justo en otro cruce importante que no podía obviar, es la **Vereda de los Serranos**, hace años que no pasaba por aquí. Hoy ha recuperado parte de su función y un joven emprendedor de **Puebla, José Antonio,** tiene aquí su ganadería.*

*En ascenso a nuestra derecha se interna la vereda, junto con la valla que ya ha tomado su encuadre, para más adelante ir a recibir al **Camino de Villapalacios**, amén de otras bifurcaciones que le rendirán pleitesía. Al frente sigue nuestro **Camino Real**, sembrando más rectas.*

*Decir que antes de llegar a **Terrinches** es imbuido por la carretera en algo más de un kilómetro para volver a escapar de ella entre los kilómetros 13-14, pasando después por debajo del santuario **Virgen de Luciana**, templo de gran devoción por los pueblos de alrededor en el pasado. Pero lo que a mí me interesa ahora contarles es la desviación a la izquierda siguiendo la vereda. Se piensa que hubo un "camino real de invierno" y otro "de verano". El nuestro de hoy sería el segundo. En los meses lluviosos era fácilmente inundable esta zona que pasa junto a los restos de la importante **villa romana de la Ontavia (Terrinches)**. Así que imaginen que tomásemos la vereda hacia nuestra izquierda, nos entrarían, también a nuestra izquierda, dos caminos: uno de ellos proviene de **Los Villares** (de origen romano) entre los parajes de **Tapias** y **Pedazo del Cura**. El otro pasa junto al paraje de la **Hondonada** y muere también en la vereda.*

*Pasamos la carretera y ya en remonte continuo nuestro maltrecho camino no sería inundable. Bordearíamos al emblemático monte **Cabeza del Mijo (**Bronce Manchego) para acercarnos a **Terrinches**. De ahí iríamos hasta **Albaladejo** para concluir nuestras andanzas en **Villanueva de la Fuente**, la **Mentesa Oretana** romana, la misma localidad para finalizar nuestro recorrido si hubiéramos seguido el "camino de verano".*

*Quede constancia, con la siguiente imagen, que no hay anchura comparable a nuestra **Vereda de los Serranos,** por ello en muchas ocasiones desconcierta por su primitivo origen y se solapa con otros caminos romanos.*



Vereda de los Serranos.



9. LA SENDA DE LOS PAJEROS. UN CAMINO QUE DESAPARECE:

Quizás fuese en mayo, no sabría concretar, cuando reparé en un camino que desconocía. Tenía por delante el reto de averiguar de donde partía porque lo

tenía claro, iba a morir a la misma ***Venta del Ojuelo****, a nuestro* ***Camino Real de Andalucía.***

Luego aparecerían otros que ya me venían grandes, como el ***Camino Real del Ojuelo****, ¡pero qué enorme importancia debió tener esta venta!*

Hoy en día lo que vemos, lo que queda, nos hace imaginar en el plano real el alcance que debió poseer. Con el mapa delante, su origen estaría en la ***Vereda de Ganados****, la que bordea al* ***monte Zahora****, ya en término de* ***Villamanrique****, como haciéndole de puerta de entrada. Esta elevación de 995 m. resulta ser uno de los hitos más importantes en nuestro camino. Lo equiparo a otro monte, nuestro* ***Yesero****, pues ambos poseen un pasado a investigar.*

No podemos separar ***Puebla*** *de* ***Villamanrique****, porque no solo comparten la* ***Virgen de Mairena****, también son mencionados ambos en las* ***Relaciones Topográficas de Felipe II*** *como "muy camineros".* ***Villamanrique*** *cuenta con* ***Venta Nueva****, importante cruce de caminos junto a un edificio que han sabido conservar tal cual desde el siglo XV. La nuestra,* ***la del Ojuelo****, envuelta en su actual aspecto, es otro hito de estas historias que todos deberíamos conocer. Al igual que no debemos separarlas, tampoco lo haremos con nuestro* ***Zahora****. En sus pagos, villorreños y poblatos, comparten hazas y alientos. Aquí en sus laderas he dado mil vueltas, unas veces buscando la hechura de la vereda desconcertante por la vegetación, otras en las inmediaciones de esa* ***Fuente del Membrillo*** *que, como no podía ser menos, ostenta retazos de origen romano, como manantial, cortijo, noria y numerosos restos cerámicos.*

Cuando vienes de ***Mairena****, del camino que toma su nombre y que parte del pueblo para ir a morir a esta vereda, se te encoge el alma porque su extensión a lo ancho impresiona y a lo largo, emociona. Se dirige a mi* ***Jaén****, allá va ella y aquí me quedo yo.*

Visualicemos ***Zahora****, su forma redondeada, el camino la rodea por completo. Por estos lares han sucedido miles de historias. Es el momento y el lugar para recoger algunas de ellas, como la de nuestro informante* ***Julián Luis Medina:***

"Mis padres de recién casados fueron a ver a su familia a Venta de los Santos (Jaén) y a unos conocidos en la aldea de los Mochuelos. Iban en una mula y cogieron el Camino de Andalucía que pasaba por Matamulas saliendo a Venta Quemada y de ahí a su destino, pasando antes por la Venta del Aire"

O ésta de ***Reyes Nadal:***

"El Rojo de Terrinches fue un maquis que utilizaba con cierta frecuencia el Camino Real para conducirse desde su escondrijo, en la Sierra de la Herrumbre, hasta su pueblo. Una tarde del año 41 o 42, un niño, hijo del casero del cortijo de la Cruz marchaba a hacer una espera de caza -a pesar de su edad ya manejaba la escopeta porque eran muchos hermanos y faltaba la comida- en dirección al río, cuando se cruzó con un hombre que portaba a su vez un arma. Este le preguntó que dónde iba y si había visto a la Guardia Civil por allí, le dijo que iba a hacer una espera de conejos y que no se había visto a los guardias, a lo que el hombre añadió: -Si te preguntan si has visto a alguien, tú no me has visto. Y prosiguió su camino aprovechando la llegada de la noche.

Aquel hombre resultó ser el Rojo de Terrinches (por estos pueblos le decían "El Rojillo"), según le dijo su padre, ya que fue visto por otra persona"

Zahora *también la vemos citada en valiosos documentos.* ***Puebla*** *cuando tenía de apellido* ***de Montiel*** *perteneció a la* ***encomienda de Segura.*** *Elijamos una de esas visitas que la* ***Orden de Santiago*** *hacía con regularidad, por ejemplo, la del año 1519:*

"Valió el dicho año la dehesa de Bujahariza y Burjalista y Serna y Sernina, ochenta y huerto y horno de la Puebla de Montiel y dehesa de Zahora y dehesa de Matillas según pareció por la cuenta y remates, ciento y cuarenta y dos mil y ciento y seis maravedíes y medio..."

(Villarrodrigo (Jaén). Doc. Historia)



Retornemos al principio. Las vías romanas eran arterias de comunicación para el tránsito de mercancías y el desplazamiento rápido de las legiones romanas. En lo referente a las primeras siempre usaban carros para estas vías, en exceso concurridas, con lo cual el tránsito de animales con carga estaba prohibido porque entorpecían el normal funcionamiento de la calzada como en la actualidad sucede con las autovías y los vehículos agrícolas.

Si nos dejamos llevar por los mapas y ya circulando por el relato nostálgico, veredas y caminos reales tienden a confundirse, de hecho, quizás sea eso lo que ha permitido que su trazado no se vea interrumpido, salvo por las vallas. Y esto viene a cuento porque, tras intentar seguir el boceto de esta senda que tanto me intriga y a la que creo perdida cuando se cruza con el ***Camino de Luis Sánchez****, pero en sentido inverso, la veo como un perfecto camino romano, pero de herradura. Nuestra* ***Senda de los Pajeros*** *debe llevar ese nombre por el transporte de paja y grano para abastecer a los animales que tiraban de los carros. A su paso iría recogiendo la producción de los campos cercanos y probablemente de otras zonas más alejadas puesto que partía de la vereda. Además, su situación tan cercana a nuestro* ***arroyo de la Venta*** *proporcionaría agua suficiente para los animales. O sea, estamos ante una vía secundaria al servicio de una principal, la* ***Vía Augusta.*** *Una senda con muchas páginas en blanco por rellenar.*



Lo que queda del firme de la senda. Fundición.



Restos de molino, conglomerado, minerales…

Como último apunte, ya que nuestra senda debía atravesar el arroyo para acceder a la venta, debió existir un pequeño puente, con lo que un acúmulo de

piedras grandes que hay en sus cercanías nos darían la respuesta. Seguramente hubo otro puente más para cruzar el arroyo cuando se llegaba al camino real desde el ***de la Venta****. El hallazgo casual de una piedra que se asemeja a una clave nos lo confirma. Además, solo hemos de ver lo que queda y de cómo en lo que vemos aún perdura un pasado donde los minerales afloraban y continúan aflorando para revelarnos por qué en este territorio, desde el origen de los tiempos, hubo asentamientos humanos que gracias a estas vías de comunicación fueron atesorando conocimientos llegando a saber manipular los minerales para la extracción de metales a pequeña escala.*
Y así fue el comienzo.

Agradecimientos:

-A mi compañero en esta fascinante aventura, ***Reyes Nadal****, por ser paciente, por haber sido pastor y no olvidarlo y por entregar sabiduría y bondad a partes iguales.*

-A ***José María Cantarero****, por estar siempre dispuesto a echar una mano aunque no le sobre tiempo. Y por ser un narrador extraordinario.*

-A ***Julián Luis Medina****, que bajo el halo de hombre-memoria es capaz de hacer hablar a cualquier piedra.*

-A ***Vega Morcillo****, porque sin ella no habría llegado todo esto su destino. Sus habilidades con la informática han vencido a mi natural desconocimiento.*

Dedicatorias:

-A ***Miguel Mesa Molinos*** *por instruirme en cómo trazar sendas para acceder a los caminos del conocimiento. Qué buen maestro para tan descuidada aprendiz. Y a su* ***Amalia****. Ambos fueron personas excepcionales. (****Rosa Cruz****)*

*-A todos aquellos que dejaron su huella en estos caminos y a quienes perdieron la vida en ellos. (****Reyes Nadal****)*

ANEXO O CÓMO FUE NUESTRO CAMINO REAL DE ANDALUCÍA/VÍA AUGUSTA ALLÁ POR LA PRIMAVERA DEL 2016.



Vestigios en el inicio del tramo que vemos tras pasar el cruce con el ***Camino de Carboneros.***



De izquierda a derecha, de arriba hacia abajo: Las tres primeras corresponden al tramo anterior.

La última, tras pasar la venta, dirección ***Terrinches.*** *Volviendo la vista atrás.*



Tramo que se inicia tras el cruce con el ***Camino del Molino*** *dirección* ***Terrinches.***

Índice:

- 1. A modo de introducción. ¿Cómo es Puebla del Príncipe?.....2.

- 2. Y entre tanto camino, dos caminantes en el tiempo……3.

- 3. Un maestro en varios sentidos, D. Rafael Martínez de Carnero……5.

- 4. En búsqueda de más fuentes……..9.

- 5. ¿Todos los caminos son romanos?.....17.

- 6. Ermita de Mairena, Venta del Ojuelo y Haza de la Venta……..19.

- 7. Los caminos de Reyes Nadal Villarreal……35.

- 7.1- Camino de Villapalacios……36.

- 7.2- Camino de las Covatillas……41.

- 7.3- Camino del Molino……...44.

-7.4- Camino de la Venta……47.

-7.5- Camino de Luis Sánchez y Carboneros……52.

- 8. Y llegamos a nuestro Camino Real de Andalucía/Vía Augusta…..56.

- 9. La Senda de los Pajeros. Un camino que desaparece……79.

- Agradecimientos y dedicatorias……84.

- Anexo……..85.

JAÉN Y SUS PUENTES: LA ALCANTARILLA (1730-1799)

Elena Fontecha Francoso
Archivo Histórico Municipal de Jaén

Se presenta en este XIV Congreso virtual sobre historia de las vías de comunicación un breve trabajo y una primera aproximación de un estudio más completo y amplio (actualmente en curso) del Puente de la Alcantarilla a lo largo de su historia. Es por ello que quedarán aquí asuntos y aspectos sin profundizar ni tratar, siendo por tanto a posteriori modificados, ampliados o corregidos.

La base de este trabajo son varios documentos conservados en el Archivo Histórico Municipal de Jaén, en su mayor parte un grueso e interesantísimo expediente (de alrededor de 200 folios) sobre las obras de reconstrucción de este Puente, completándose el estudio con las Actas Capitulares correspondientes a estos años.

Además de las referencias anteriores, el Deán Martínez de Mazas[1] en su obra "*Retrato al natural de la ciudad y término de Jaén*", publicada en 1794, es una primordial referencia y fuente de estudio para conocer el Jaén del Siglo XVIII.

La primera noticia que encontramos en este período cronológico corresponde al año 1734. En su Cabildo de 8 de noviembre el Sr. D. García Fajardo hace presente a la Ciudad que *había hecho reconocer el Puente de la Alcantarilla por Salvador de Martos, Alcalde de Alarifes, y que su reparo lo había tasado en ochocientos cincuenta y cinco reales, de los cuales tocaba pagar doscientos ochenta y cinco a D. Fernando de Carabajal por lindar a dicho Puente una huerta de poyo que posee. Y por lo preciso que era hacer el dicho reparo para evitar la total ruina del referido Puente, la Ciudad acordó que dicha obra y reparo se echara al pregón y almoneda por término de nueve días y se admitieran las posturas y bajas que se hiciesen*.

Pocos días más tarde[2], se vio un memorial de dicho Salvador de Martos en el que hacía presente *el grave riesgo que amenazaba el Puente si no se reparaba pronto y que la obra estaba puesta y había pasado ya el término de la almoneda* (sin haber postor), por lo que la Ciudad acuerda que se continúe ésta y que su remate se efectúe en el que más beneficio haga, señalando el día dos de diciembre a las diez de la mañana[3].

En el Cabildo de 18 de julio de 1735 se presentan las tasaciones de las obras y reparos necesarios[4] hechas por los peritos, y por lo que urge acuerdan *se hagan con toda prontitud para que no se acaben de arruinar y sea su costo más crecido, y que la dicha obra y reparos se echen al pregón y almoneda por el término de nueve días, asignando el último de estos para el remate en el que más beneficio haga. Y que su costo se reparta entre los señoríos de las posesiones que se sirven por dicho puente, y para ganar las horas se facilite noticia de las personas que deben concurrir a dicho costo, dando para ello comisión a los Señores D. Gerónimo Caballero[5] y D. Juan de Medina, sus veinticuatros, insolidum*.

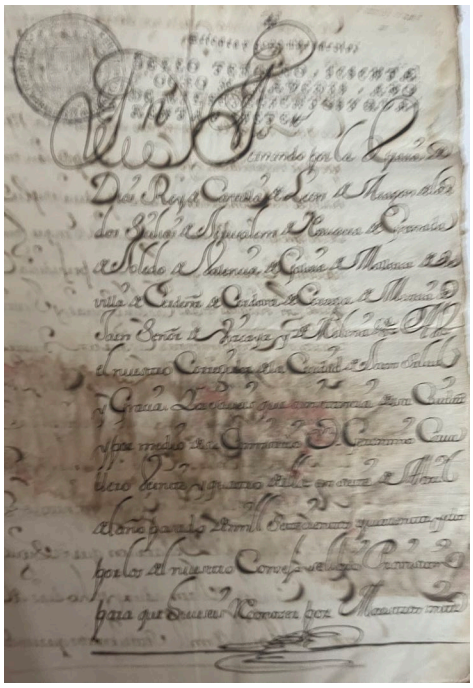
Pocos meses después, el día 5 de octubre, D. Fernando de Contreras noticia a la Ciudad cómo *se hallaba parada la obra por falta de dinero y además que el repartimiento no estaba bien ejecutado*, por lo que se acuerda que los autos de este negocio se lleven al abogado de la Ciudad para que informe en el inmediato Cabildo. Así se hace[6], disponiendo que con la mayor brevedad se continúe la obra a causa de la gran urgencia y gran ruina que de lo contrario se pudiera seguir.

Nuevamente el mismo D. Fernando de Contreras Cueva hará presente a la Ciudad[7] cómo *la cobranza del repartimiento hecho no se adelantaba nada por haberse opuesto el Cabildo de la Santa Iglesia y decir que no se le debía incluir en dicho repartimiento*, acordándose al respecto que sin dilación alguna se continúe la cobranza de dicho repartimiento para evitar los gravísimos perjuicios que de la dilación se seguirían si entraran los temporales del invierno pues se arruinaría todo el Puente y su reedificación sería muy costosa y de graves perjuicios al común.

Tres días después[8], el dicho D. Fernando de Contreras hará presente a la Ciudad que a ejemplo del Cabildo de la Santa Iglesia *ningún eclesiástico, obra pía ni conventos querían pagar tampoco lo que se les había repartido y por consiguiente la obra estaba suspensa por falta de medios y los temporales de invierno muy próximos, por lo que se hundiría todo y sería impracticable y muy costosa su reedificación*. La Ciudad acordó nuevamente que el alcalde de alarifes y fieles reconozca dicho Puente, insistiendo también[9] en que sería muy conveniente tratar y conferir con los caballeros diputados de la Santa Iglesia sobre dicha obra a fin de facilitar que se consiga su conclusión.

Por otra parte, en las Actas del Cabildo de 27 de enero de 1738 se recoge cómo Francisco Muñoz, depositario de los maravedís repartidos para esta obra, no había dado la cuenta de ella, lo que era muy preciso para saber su estado. Se le apremia a darla y algunos meses después[10] éste aclarará que la obra del Puente de la Alcantarilla *se había rematado en Francisco Cebrián, maestro de albañilería de esta ciudad, y que le había entregado mil doscientos sesenta y dos reales, pero que había muerto y según parecía no existían los materiales*, por lo que suplica a la Ciudad diese providencia para que sus bienes se retuviesen hasta tanto se diese satisfacción de lo que hubiese quedado debiendo, mandando ésta que el Sr. Juan de Medina haga asegurar los caudales de dicho Francisco Cebrián para reintegrar lo que éste debe.

Pocos años después, en el cabildo de 1 de septiembre de 1741, D. Gerónimo Ruiz Caballero y Valenzuela[11] hizo presente a la Ciudad que *el Puente de la Alcantarilla está hundido y es notable la falta que hace para el comercio de los vecinos y ganados, coches y demás carruajes, y con gran perjuicio e incomodidad de los vecinos que transitan a la ciudad de Granada*, manifestando a continuación cómo a su vuelta de haber desempeñado el Corregimiento de Alcalá la Real encuentra que no se han continuado dichos reparos, solicitando así real facultad de S.M. *para que en cuarenta leguas en contorno contribuyan todos los pueblos con arreglo a sus vecindarios a la cantidad que a prorrata les corresponda*.



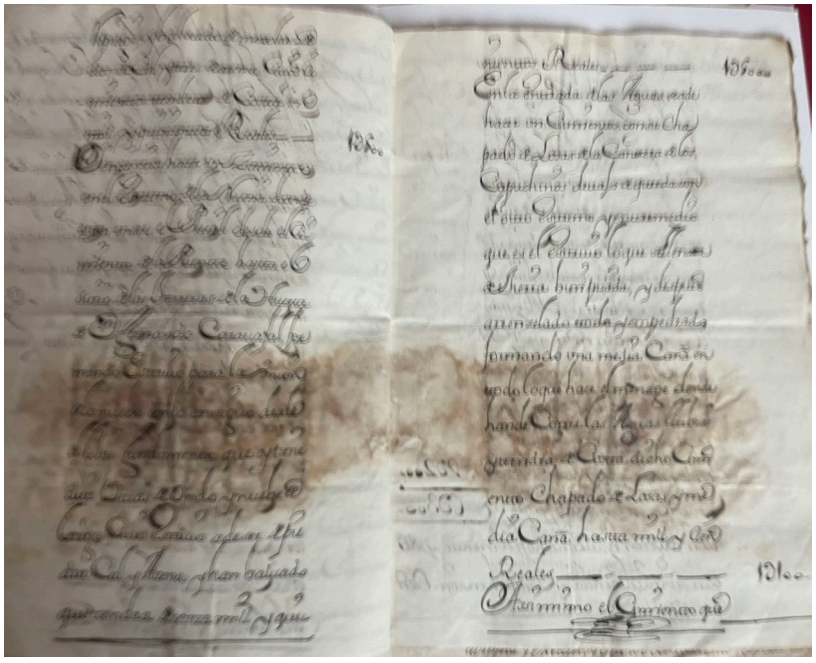
Consecuencia de la solicitud anterior, el 7 de abril de 1742 se libra Provisión[12] para que por maestros inteligentes se reconociera el sitio y paraje donde se pretendía hacer o reparar el Puente de la Alcantarilla, los cuales hicieron la declaración que se sigue: "*En Jaén, a 18 días de abril de 1742, ante D. Andrés de Morales y de los Ríos, Corregidor, parecieron José Martínez de Perea (Alcalde del Juzgado de Alarifes), Francisco Moreno, Juan Tomás de Perea, Salvador Moedo y Juan Ramón (maestros de albañilería) y bajo juramento dijeron que han visto y reconocido el Puente de la Alcantarilla, que está en el extremo del ejido de la Puerta Noguera y arrabal de Santa María, que sirve para el uso de esta ciudad y para las haciendas y heredades que hay de la parte de allá de dicho Puente, que al presente se halla sin uso por lo que hace a coches, calesas o carretas, y con la contingencia de muchas desgracias, y se halla sin cimiento ni pretil... cuya ruina y daño se podrá remediar... haciendo dos cimientos, uno a correspondencia del otro... Cuya obra y reparo podrá tener de costa hasta seis mil y trecientos reales de vellón, en esta forma:*

- *Las retrechas que se han de hacer por donde ha de correr el agua para que no dé golpe y cause daño a los cimientos, que han de ser de piedra de la cantera y de mezclas de dos de cal y tres de arena, tendrán de costa un mil y quinientos reales.*
- *Se necesita hacer un cimiento formando estribo para la unión de lo*

nuevo con lo antiguo, que ha de ser de piedra, cal y arena, y tendrá de costa mil y quinientos reales.

- *En la entrada de las aguas se ha de hacer un cimiento con su chapado de losas de la cantera de los Capuchinos, que se llenará de tierra bien pisada, arrencelado y empedrado formando una media caña, donde han de correr las aguas lluvias, y tendrá de costa mil y cien reales.*
- *El cimiento que se necesita hacer para el amparo y empujo de dicho Puente, donde se ha de formar el pretil, se ha de hacer de la piedra que hay en dicho sitio, y lo que se ha de ver será de piedra de la cantera de esta ciudad, con las mezclas como va dicho y puestas sus piedras de albardillas y lo restante de tapias, y su costo lo valuaron en dos mil y doscientos reales vellón.*

Asciende todo a un total de 6.300 reales vellón, cuyo reconocimiento y tasación dijeron haber hecho fielmente según su inteligencia y comprensión. Y en cuanto a si su costo se podría suplir de los propios y rentas de esta Ciudad, dijeron que *están informados que éstos se hallan concursados y no hay rentas algunas de que poderlo suplir, proponiendo por tanto que el costo se divida en tres partes, una se reparta a todas las casas que conducen las aguas de sus canales a dicho Puente por haber resultado de ellas el principal daño, y las otras dos partes a las caballerías, carretas y calesas que pasan por él*.



Por Decreto del Consejo de 21 de agosto se libró Provisión para que se pregonara en esta ciudad y en las dos o tres villas más populosas, por término de ocho días, la obra y reparos sobre los dichos 6.300 reales, admitiendo las posturas y bajas que se hiciesen con la condición que no fuesen de dichos maestros o de persona en su nombre, y así se hizo, pregonándose en Jaén, Mancha Real, Pegalajar y Valdepeñas, dejándola puesta por Juan Jiménez y Patricio Baena en 5.950 reales.

Poco menos de un año después nuevamente el Consejo, en un auto de fecha 28 de mayo de 1743, librará nueva Provisión para que se pregone (sobre dichos 5.950 reales) por término de otros ocho días y cumplido el día y la hora se rematase en el mejor postor, el cual debía dar fianzas legas, llanas y abonadas, con hipotecas de bienes raíces, entrando en ellas sus mujeres con sus dotes y arras, información de abono y aprobación de la Justicia ante quién se diesen, y obligándose el Maestro en quién se rematasen a no pedir mejoras. Cumplido dicho término, se remató como en mejor postor en Alonso de Lamas y Palma en precio de cinco mil ochocientos y cincuenta reales, quién dio las fianzas prevenidas.

El Consejo, por auto de veinte y cuatro de mayo de mil setecientos y cuarenta y siete años acuerda dar Carta[13] del Rey Fernando VI aprobando las fianzas presentadas por el anteriormente mencionado Alonso de Lamas y Palma, mandando se haga su repartimiento en la forma que a cada uno correspondiere, sin perjudicar a ningún contribuyente ni dar lugar a que reciban agravio ni vejación.

Sin embargo, varios años más tarde, el 17 de febrero de 1752, el Corregidor D. Francisco Barona y Rozas, Marqués de Villaytre, dijo que *conociendo la necesidad de reparo que tiene el Puente de la Alcantarilla, su ejecución no se había practicado porque a dicho Alonso de Lamas y Palma no se le había satisfecho cierta parte de su costo, pero que no era justo que obra tan útil se retardara y ocasionara su total ruina*, por lo que a éste se le vuelve a hacer saber el remate que se celebró en su cabeza para que asienta nuevamente a él. Así se hace. El Escribano se lo notifica de nuevo, contestando éste que *en*

el mismo precio y bajo de los capítulos, condiciones y fianzas que tiene dadas se ratifica nuevamente y está pronto a ejecutarla a pesar del mucho deterioro que con la retardación ha aumentado.

Así, se manda que del costo de la obra y reparos del Puente de la Alcantarilla se haga tres partes, disponiendo el Teniente de Corregidor D. Francisco Romero y Mogollón que los fieles alarifes Francisco Padilla y José García vieran y reconocieran las casas que deben sufrir dicho repartimiento y los canales que cada una tiene, y para las caballerías, carretas y calesas se nombra a Juan Marín, arriero, y Juan de Orta.

Bastantes años después, ya en el año 1763, el Teniente de Corregidor D. José Antonio González el día 28 de septiembre dijo que *en años pasados se hizo repartimiento y cobranza de ciertas cantidades para el reparo y composición del Puente de la Alcantarilla, lo que no se ha ejecutado, manteniéndose el riesgo de poder despeñarse (como ya ha sucedido) personas y caballerías, por lo que* manda se le notifique a D. Blas José de Burgos (depositario de dichos efectos) para que en un plazo de nueve días *dé la cuenta de ellos con testimonio del repartimiento que se hizo, relaciones juradas de lo cobrado y no cobrado, y expresión de los deudores*. La respuesta de éste, un día después, es "que *ni ha sido depositario de la dicha cobranza ni podía serlo por las notorias exenciones que le asisten, y que su única intervención ha consistido en haber pasado por su presencia los Autos hechos.*

El día 27 de octubre de 1763 D. Jose Antonio Ponce, Teniente de Corregidor, *respecto a no haberse puesto en práctica lo mandado sobre la composición y reparos del Puente de la Alcantarilla, de cuya retardación se sigue mayor ruina y también las desgracias de haberse despeñado algunas personas por el claro descubierto que tiene gran parte de su pretil (como sucedió con el Veinticuatro D. Juan Manuel de Medina, cuya caída le ocasionó en pocas horas la muerte), manda se ponga en ejecución nuevamente el auto de veintidós de febrero de 1752 haciendo saber a los fieles alarifes de esta ciudad y a Juan Marín y Juan de Orta cumplan con lo que está mandado, y lo mismo a Alonso de Lamas y Palma, en quién quedó rematada la obra y reparos*.



Comienza el año 1767 y las cuentas acerca de los repartimientos de las obras y reparos de dicho Puente siguen sin estar claras. En el cabildo de 26 de enero se acuerda que deben entregarse al Sr. Conde de Garcíez los autos y demás diligencias practicadas sobre este repartimiento, y que además se publique bando para que todas las personas que tengan recibos de haber satisfecho algún pago lo manifieste en la escribanía de cabildo. (Pocos días después, el 2 de febrero, dicho Conde de Garcíez requerirá al Alcalde Mayor a que mande buscar los autos de almoneda hechos para esta obra para ver si en él constan los repartimientos hechos y si están cobrados en todo o en parte).

Teniendo muy presente la Ciudad que el Puente necesita que se repare prontamente para remediar la ruina que amenaza, se acuerda en el cabildo del día 26 de febrero que los alcaldes del juzgado de alarifes nombrados en este presente año de 1767 pasen y reconozcan la obra y reparos que necesita y que formen la correspondiente certificación expresando el coste que tendrá. Meses más tarde[14] se vuelve a repetir esta misma petición, dando en esta ocasión comisión para ello a D. Ignacio San Martín, veinticuatro, y D. Manuel de Medina.

De esta forma, el 20 de junio de 1768 el primero de ellos presenta declaración

de los peritos en la que manifiestan que *para la subsistencia y estabilidad del Puente se necesitan dieciséis mil ochocientos noventa y cuatro reales, y para el reparo pronto se necesitan trescientos*. Y como no se puede dar la menor tregua por motivo de la recolección de frutos de agosto y de las innumerables personas que por él transitan, acuerda la Ciudad que se ejecute dicho pronto reparo sacándose tal cantidad de los gastos eventuales. Por su parte D. Manuel de Medina declarará que le constaba que *ya en el año de 1762 se hallaba dicho Puente en el mismo estado que al presente, amenazando ruina, y que aunque se había hecho repartimiento a los vecinos para su composición no tuvo ésta efecto, motivo que dio lugar a que en septiembre de dicho año, a las oraciones, viniendo por dicho Puente su padre el Veinticuatro D. Juan Manuel de Medina, por lo quebrantado de dicho Puente cayó, de que resultó su muerte, y que no se ha puesto remedio para obviar otras desgracias pues sólo se ha acordado salir del día y no remediar del todo el gran perjuicio*, por lo que requiere a la Ciudad una, dos y tres veces para que inmediatamente mande hacer dicha obra.

Vista la gran necesidad de dinero que había para su reparo, se expide una Real Provisión de 12 de septiembre de 1768[15] sobre la propuesta hecha por D. José Puche obligándose a hacer tres corridas de toros y que los 9.000 reales que ofrecía se aplicarían para reedificarlo. No lo hace en plazo y desiste, por lo que al no haber otro postor se remata[16] finalmente en 6.000 reales[17].

En el cabildo de 11 de mayo de 1769 se verán los autos de almoneda y postura hecha por Francisco de Torres a las tres corridas de toros en los dichos seis mil reales pues *no había aparecido otro postor, y no queriendo que el pueblo quede privado de semejante diversión y frustrado el destino a que había de aplicarse*, acordó la Superioridad que se remate en el referido Torres en dicha cantidad, pero que se continúe la almoneda por si se encuentra otro que más beneficio haga.

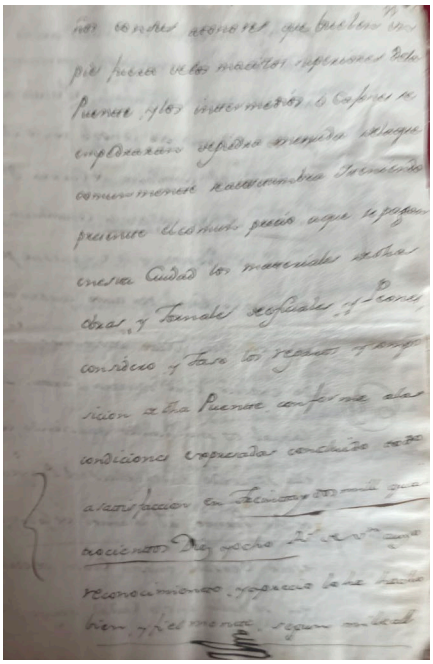
Pasan los años y no se adelanta en nada el reparo del Puente. Es por ello que el Síndico Personero del común[18], el Sr. Conde de Humanes, hace presente cómo *le constaba a la Ciudad haberse concedido por el Real Consejo de*

Castilla tres fiestas de toros y su producto destinarlo a una obra pública, y teniendo en consideración que la más útil y beneficiosa era la del Puente de la Alcantarilla, que amenazaba ruina, y que los seis mil reales de vellón se hallaban en el arca de tres llaves, suplica a la Ciudad que *tuviere a bien que sin pérdida de tiempo se practicase esta importante obra*.

Cuatro meses después se expide Orden fechada el día 2 de noviembre acordando que, de nuevo, se reconociese el Puente por perito inteligente y con práctica en estas obras y que declarase el estado en que se hallaba, los reparos que necesitaba y su costo (así de manos como de materiales), levantando plano y expresando las condiciones necesarias, y en el caso de amenazar ruina y poderse evitar ésta con algún pronto remedio, expresara el que se necesitase y su valor, haciéndolo también del estado en que se hallaban los propios y arbitrios de la Ciudad (valores, cargas, sobrantes, aplicación y actuales existencias).

Tiene que transcurrir un año más para vislumbrar importantes progresos. El 10 de julio de 1773 se remite, entre otras cosas, un plano y alzado de la obra con el reconocimiento hecho el día ocho por Andrés de Zabala, Aparejador del nuevo Sagrario de la Catedral, cuyo tenor es como sigue: "*Certifico y juro que de mandato del Sr. Intendente D. Jose Rey Villar de Francos he pasado a reconocer y apreciar los reparos que necesita el Puente de la Alcantarilla y he hallado su arco con sus pilares consistente y seguro. Sólo en la parte que mira a la ciudad y a una huerta propia del Conde de Humanes se halla por la parte inferior, en la distancia de veinte y dos varas de largo, con necesidad extrema de una pared con las prevenciones y circunstancias manifestadas en el diseño de la planta y alzado presentado. Asimismo, en la misma parte inferior necesita otra linea de pared con ocho varas de largo, profundidad y grueso que he manifestado en dicho diseño y explicado en las condiciones. Y por causa de haber tenido una vuelta en forma de codillo, la manguardia se halla desunida del pilar, por lo que se debe demoler y sacar otra de cimientos, prolongándola nueve varas y media formando un ángulo obtuso. Y los pretiles deben ser de piedra labrada por sus paramentos, vistos a pico y picola, bien arreglados sus lechos y juntos a escuadra. Todo lo dicho bien construido y arreglado a la*

planta horizontal y perfil de su alzado y a diez condiciones que detallan pormenorizadamente los materiales necesarios y sus medidas de alto y grueso. Y teniendo presente el común precio a que se pagan en esta Ciudad los materiales y jornales de oficiales y peones, taso los reparos y composición de dicho Puente en treinta y dos mil cuatrocientos diez y ocho reales vellón.



El Rey Carlos IV expedirá una Real Provisión en Madrid a 27 de agosto de 1774 mandando entregar este proyecto a D. Manuel de Godoy para que éste vea *si son suficientes estas obras y si son conducentes a la seguridad del tránsito público, si algunas estuvieren aplicadas para beneficio de algún particular así lo declare, y si se conformase con las obras dispuestas teniéndolas por bastantes para el público comercio así lo declare también, rebajando o añadiendo a la tasación lo que juzgare por justo*. Y respecto a los costos de materiales y jornales, manda que *se saque todo a pública subasta y se remate en el mejor postor*, quién las ha de ejecutar conforme a todo lo estipulado a satisfacción de Godoy, quién podrá reconocerlo cada día por corto estipendio.

El día 21 de octubre dio éste principio a su reconocimiento, manifestando que "*lo ha hallado arreglado y se debe fabricar y construir como se recoge en el referido proyecto, con el aumento de dos cortas adiciones*[19] *y que las obras son*

conducentes a la seguridad, su comercio y tránsito público y camino real para entrar y salir. Y que la tasación de la obra, en consideración a su calidad, jornales y materiales, la encuentra conforme y arreglada, sin tener que añadir ni quitar".

Tiene que transcurrir medio año (26 de abril de 1775) hasta que se saque la obra al pregón y almoneda, por el término de treinta días y librándose despacho para que se publique también en las ciudades de Úbeda, Baeza y Andújar. Transcurrido el plazo, como no había comparecido persona alguna a hacer postura, se manda continuar hasta el cinco de junio, día señalado para el remate, a las doce de la mañana.

El día 30 de mayo José Guerrero y José García, maestros de albañilería, hacen postura en la cantidad de treinta y dos mil reales vellón, detallando a su vez cuatro condiciones[20]. Se continúan los pregones los siguientes días haciendo saber esta postura y ya el último día, el 5 de junio de 1775, en la Plazuela del Conde y a presencia de muchas personas, por voz de Andrés González, se dio un pregón como los antecedentes apercibiendo su remate para las doce de la mañana. Y comparecieron Miguel Landeras y Antonio del Moral e hicieron mejora en mil reales y la condición de no recibir nada hasta tener concluida la tercera parte de la obra. Pero dando el reloj la hora y viendo el gran número de postores que había, se suspende hasta la una de la tarde. Y comparecen Ramón Maroto y Miguel de Castilla quienes hicieron también mejoría (empezarla antes que finalice el presente mes) dejándola puesta en veinte y ocho mil y cien reales vellón. También compareció José García e hizo mejora de dos mil y cien reales y la dejó puesta en veinte y seis mil reales de vellón. Y comparecieron nuevamente Miguel Landeras y Antonio del Moral e hicieron mejora de quinientos reales y dejaron puesta en veinte y cinco mil y quinientos reales. Y también comparecieron José García y José Guerrero e hicieron mejora en mil y quinientos reales, por lo que la dejaban puesta en 24.000 reales. Y compareció Miguel Landeras e hizo mejora de quinientos reales. Y compareció José García y la mejoró en otros quinientos reales. Y comparecieron Miguel Landeras y Antonio del Moral y mejoraron en trescientos reales. Y comparecieron nuevamente José García y José Guerrero y la

mejoraron en trescientos reales y dejaron puesta en veintidós mil cuatrocientos reales vellón. Y aunque se dieron otros muchos pregones no compareció quién hiciere mejora alguna, y dando el reloj la hora de la una se procedió al remate y el pregonero repitió diciendo "*en veinte y dos mil y cuatrocientos reales de vellón está hecha postura a la obra y reparos del Puente de la Alcantarilla de esta Ciudad. Si hay quién haga mejora parezca, que se remata a la una, a las dos, a la tercera. Y pues que no hay quién puje ni quién mejore más la dicha obra y reparos, qué buena, qué buena, qué buena, se haga a los que la tienen puesta*". Y en esta forma se concluyó dicho remate, obligándose dichos postores a dar las fianzas correspondientes, cumplir con las condiciones prevenidas y dar principio a ella en el corriente mes, para lo que se les daría la tercera parte de su importe[21].

Pero empiezan los problemas: el 5 de octubre de 1775 el Sr. Intendente manifiesta haber pasado personalmente a ver y reconocer la obra que se está haciendo para reparar el Puente de la Alcantarilla, advirtiendo que *con motivo de haberse ampliado un jardín de la casa de D. Cristóbal de Torres el agua del arroyo hace una revuelta o rodeo y causa gran daño en los ángulos de los machones, perjuicios que no se tuvieron presentes cuando se hizo el reconocimiento y tasación de dicho reparo*.



Manuel de Godoy dice al respecto que *cuando se fabricó dicho Puente venía el arroyo en derechura al referido ojo y que la pared que cerca un pedazo del huerto de dicho D. Cristóbal de Torres fue hecha con el discurso del tiempo, y que también hay vestigios de una puerta para entrar a éste muy posterior. Y que para construir la obra hasta encontrar con la derechura que viene al ojo del puente serían necesarios cuatro mil setecientos setenta y seis reales de vellón*[22].

Por su parte, D. Cristóbal de Torres dice no ser el poseedor de estas casas sino que eran de su hermana Doña Isabel María de Torres, quién declara el día 29 de noviembre de 1775 que *su padre las compró al Convento y Religiosos Carmelitas Descalzos (cuyos títulos conservaba en su poder) con todas sus entradas, usos, costumbres y servidumbres que en el día tienen, hallándose dicho huerto en la misma conformidad y planta que hoy se advierte (sin haberse desde entonces extendido sus tapias en la más leve parte) y por las expuestas razones no asiente a la reducción de dicho huerto sin que primero consienta en ello la citada Comunidad ni que sea de su cuenta y cargo el costo de la demolición porque además de no tener medios para ello no se conceptúa obligada a causa de no haber sido la intrusa*.

José Guerrero y José García, en 16 de diciembre de 1775, manifiestan obligarse a hacer dicha obra (dos paredes a linea recta para que tome el agua el curso que debe tener, y la excavación) y en dicha cantidad (cuatro mil setecientos setenta y seis reales de vellón) pero que el dueño del huerto había de sacar los árboles y que si no lo hiciera lo harían ellos (no querían que entraran otros operarios a hacerla) pese a estar en muy bajo precio[23].

Por su parte, la Contaduría en su Informe de 30 de enero de 1776 también reconoce que *esta usurpación sobre el cauce del arroyo es la causa y origen de todo el detrimento que el arco y las pilastras han padecido*, por cuya razón debe hacerse cargo el dueño u obligarle a que a su costa lo quite, debiendo mandar el Sr. Intendente que sujetos antiguos hagan justificación de si conocieron haberse extendido dicho huerto hasta el estado en que de presente

se halla, citando para ello a Doña Isabel de Torres por ser dueña de él y al Reverendo Padre Prior del Convento de Carmelitas Descalzos como último vendedor.

Así lo hace el Sr. Intendente mandando el día 1 de marzo que el Escribano reciba declaración de tres testigos que bajo juramento declaren lo que supieren del estado que tenía el huerto, citando también a D. Cristóbal y Doña Isabel de Torres, sus poseedores, para que en la tarde del día primero de abril, a horas de las tres, concurran al expresado sitio con presencia de los títulos de propiedad.

El primer Testigo, Juan Francisco Ruiz Olmedo, dijo sabe y le consta *que dicha casa la compró D. Cristóbal (padre) al Convento y Religiosos Carmelitas Descalzos, quién la heredó de Doña Maria Leonarda de Lamas, mujer de D. Miguel de Gámez Viedma, quién por el año pasado de 1718 hasta 1721 voluntariamente y sin licencia de superior alguno se introdujo en el pedazo de tierra que hoy linda con el arroyo de los Escuderos y Puente, e incluyó dicho huerto cercándolo por todos lados hasta el mismo arroyo, y plantando en él parrales, árboles frutales y morales, ocultando el ojo de dicho Puente. Por cuyo motivo hace el arroyo un recodo y sus aguas son muy crecidas por las abundantes avenidas con piedras de gran magnitud que se expanden del Castillo, y que es factible padezca mucho quebranto por el expresado recodo y no venir su corriente derechamente. Y también le consta cómo varias personas de la mayor autoridad le previnieron al citado D. Miguel la ninguna permanencia que podría tener en el goce de dicho pedazo de tierra por el perjuicio ocasionado. Y que sabe además que el susodicho abrió puerta al camino del Puente para manejarse por ella y que la tierra que introdujo le servía para su uso*.

El segundo Testigo, D. Carlos de Ulloa y Porres, Clérigo de Menores Órdenes, dijo sabía y le constaba *que la casa donde hacían su morada los herederos de D. Cristóbal de Torres fue de D. Miguel de Gámez Viedma, a quién conoció morando en ella, y el dicho huerto fue una haza que compró teniendo sólo tres o cuatro morales, y después por él se pusieron diferentes árboles frutales y*

parrales, cercando dicha haza como al presente se haya. Y habiéndose experimentado un temporal copioso de aguas y piedra, vino a crecer el arroyo y se llevó parte de la cerca, la que volvió a construir saliéndose más afuera, que será lo que hace el recodo del arroyo porque éste tenía su curso en derechura al ojo del puente y no había impedimento alguno en la corriente de las aguas, lo que ahora no sucede.

El tercer Testigo, el Presbítero D. Juan Francisco de Robles dijo que no le constaba si la tierra que comprendió dentro de su cerca era propia o realenga, y el resto de su declaración en similares términos a los dos anteriores.

Por su parte, también los Alcaldes Alarifes Alonso Pulido y Francisco de Torres dijeron haber reconocido el Puente de la Alcantarilla, declarando que *desde donde principian las cobijas de su antepecho se ha ampliado dicho huerto hasta el arroyo, lo que causa el rodeo de las aguas y el violento modo con que se dirigen al arco. Y se comprueba también que todo su terreno se ha rellanado posteriormente para dicha ampliación, por cuyo motivo debe desmontarse la pared que hay sobre ella*.

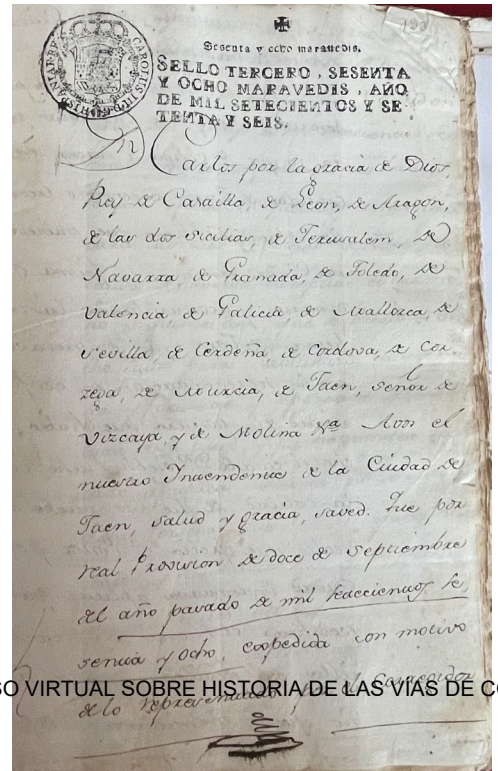


El día 8 de abril de 1776 Agustín Gutiérrez, fiel apreciador y agrimensor de los bienes del campo, *pasó al Puente de la Alcantarilla para tasar y apreciar el pedazo de tierra que se ha de cortar para que las aguas del arroyo de los Escuderos entren por derecho en el arco de dicho Puente, el cual incluye un moral grande, dos pequeños y dos plantones chicos, dos granados, tres higueras, siete pies de parra y un cerezo, que con la tierra que ocupan lo tasa y aprecia en mil y trescientos reales vellón*[24].

Por su parte, el M.R.P. Prior y Religiosos del Colegio de San José Carmelitas Descalzos nombra a Nicolás Serrano, Fiel Apreciador de bienes del campo, como perito que debe reconocer la parte del huerto que se ha de desmembrar y a José García, maestro de albañilería, para el reconocimiento de su cerca; mientras que Cristóbal de Torres y su hermana nombran para ello a Agustín Gutiérrez, acordándose que como urge la continuación de la obra, si entre dichas valoraciones resulta alguna discordia en el precio se nombrará otro fiel, tercero en discordia, que la decida.

Sus declaraciones son las siguientes: José García declara haberlo medido y que vale ochocientos y cincuenta reales de vellón. Agustín Gutiérrez dice haberlo reconocido y que se compone de dos morales grandes y dos plantones, dos granados, cuatro higueras nuevas, un cerezo y rosales, y que vale todo mil reales de vellón. Sin embargo, Nicolás Serrano declara que dicho pedazo de huerto y los árboles con la tierra (un moral, otro plantón con dos pequeños, dos granados y cuatro higueras nuevas muy pequeñas) vale cuatrocientos y cincuenta reales de vellón. Ante la discordia evidenciada en las apreciaciones practicadas, Su Señoría nombra por tercero al fiel agrimensor Vicente Gutiérrez Arrabal, quién declara el 23 de mayo de 1776 que habiendo reconocido el pedazo de huerto que se ha de cortar, éste se compone de cuatro morales grandes y pequeños, cuatro higueras, dos granados y un cerezo, y que todo ello, con la tierra y la leña de dichos árboles, vale novecientos reales de vellón.

Pero continúan los problemas. Muy interesante es la declaración que el día 28 de mayo de 1776 hace el Arquitecto José Guerrero. Dice que *se remató en él, en compañía de José García, los reparos del Puente de la Alcantarilla y que dicha obra pudiera ya estar rematada y concluida pero no ha podido llegar el caso a causa de los malos tratamientos que su compañero tiene con los operarios. También el no pagarles su trabajo al tiempo y mil desazones más, como que propalaba que los mencionados operarios se llevaban todo el caudal, que no tiene satisfacción de las medidas de las piedras y otros asuntos indecorosos a mi estimación, cuando ha sido bien notorio a todo este vecindario cómo no he faltado diariamente a la asistencia de los operarios (incluso la comida de mediodía hacía me la llevasen allí), sin que el referido García haya aparecido en dicha obra más de dos o tres veces. Y habiéndole reconvenido en varias ocasiones que ajustásemos las cuentas de lo que había gastado y lo por gastar, a esta hora no he podido lograr que las hayamos ajustado. Y estando la obra parada y estar muchos oficiales de cantero parados, no he podido lograr con el susodicho nada de lo referido y me ha expresado que los pague de mi caudal, que no había de dar dinero alguno. Y a mí me tiene contribuido con siete reales el día trabajado (como si fuera un oficio inferior, pues en el Sagrario que se está construyendo hay un oficial que gana diez reales)*[25] *por lo que experimento todas estas vejaciones y notorios perjuicios y a Usted (Sr. Intendente) suplico mande que dicho Jose García dé las cuentas de lo que hay gastado, y que el dinero que quede se ponga en depósito*.


Sesenta y ocho maravedis.
SELLO TERCERO, SESENTA Y OCHO MARAVEDIS, AÑO DE Mil. SETECIENTOS Y SETENTA Y SEIS.
Carlos por la gracia de Dios, Rey de Castilla, de Leon, de Aragon, de las dos Sicilias, de Jerusalem, de Navarra, de Granada, de Toledo, de Valencia, de Galicia, de Mallorca, de Sevilla, de Cerdeña, de Cordova, de Corzega, de Murcia, de Jaen, Señor de Vizcaya, y de Molina &a Por el nuevo Ynvendonio de la Ciudad de Jaen, salud y gracia, sabed. Que por Real resolucion de doce de Septiembre del año pasado de mil setecientos setenta y ocho, cometida con motivo de lo representado

Visto todo por el Consejo y teniendo presente que el total importe de la Alcantarilla (con las últimas adiciones hechas en el plano levantado por D. Manuel Godoy sobre el anterior formado por Andrés de Zabala) asciende a 57.404 reales se expide Real Provisión[26] *concediendo licencia y facultad a esta Ciudad para costear la obra proyectada, mandando se saque a pública subasta y se remate en el mejor postor, y que se fijen edictos en esta ciudad y en los pueblos más principales del contorno, especificando el tiempo dentro del cual debe darse fenecida la obra y contar con la intervención y aprobación del Arquitecto D. Manuel Godoy, que ha de presenciar diariamente lo ejecutado para que sea con total arreglo a los dos planes y condiciones, y que el maestro en quien se rematare se obligará a anticipar por vía de fianza el importe del remate en obra y materiales, satisfaciéndoselas por terceras partes y la última de ellas no se le entregará hasta estar fenecida y aprobada toda la obra*[27].

Por su parte, los Caballeros Veinticuatros D. Juan Alonso de las Peñas y D. Juan de Contreras[28] hacen presente que la solicitud del expresado Godoy de librarle los salarios que como director de la obra hubiese devengado *no es justa ni se le debe librar cantidad alguna, pues además del excesivo número de días que pide por la asistencia, intervención y dirección de dicha obra, se notaba en ella un conocido error desde sus principios, de modo que muy lejos de reparar la ruina del insinuado Puente lo había puesto en mayores riesgos, siendo lo más extraño el nuevo proyecto que ha maquinado, porque no pudiendo sostenerse por sí dicho Puente en los términos en que se halla por estar sus cimientos diluidos, ha proyectado y propuesto sobrecargarlo, inventando mayores gastos y costos que si se hiciese nuevo, cuyos defectos se hacen visibles a todo género de gentes. Y que sin embargo de haberlo advertido a dicho Godoy, no ha desistido éste de su intento, manifestándose despótico y absoluto en la ejecución de la obra. Y que aunque no tendría reparo la Junta en librar todas las cantidades necesarias (siempre que dicha obra fuese arreglada y firme) el expresado Godoy ningunas fianzas tiene dadas para la seguridad…..,* en cuya consecuencia expusieron que por el Juzgado de Alarifes

se hiciese inspección y reconocimiento de todo lo expresado. Y enterado de todo Su Señoría mandó que la Junta de Propios y Arbitrios, con Escribano, concurra a las tres de la tarde del día 28 al enunciado sitio de la Alcantarilla, también el Conde de Humanes como interesado[29] y dueño de la huerta donde se intentan dirigir las aguas, citándose asimismo al Juzgado de Alarifes para que reconozcan el actual estado del Puente, lo que advirtieren de la obra ejecutada hasta aquí, y la que falta según lo proyectado por el maestro Godoy. Y hasta tanto se haga dicho reconocimiento, se suspendan las diligencias de subastación principiadas para su aumento[30].

El 23 de octubre de 1776 Alonso Pulido, maestro de albañilería y Alcalde del juzgado de alarifes, declara lo siguiente: *la obra antigua del Puente de la Alcantarilla está hecha de mampostería común, compuesta de piedra de pequeña magnitud sin trabazón y sentada con malas mezclas, por cuyas causas se hayan todos los muros con demasiado desplomo, cuarteados y bufados, con muchas piedras caídas de sus paramentos. Por la parte de la salida del agua se halla un descenso de un corte casi perpendicular de ocho varas de hondo, están escalfados sus cimientos y quebrantadas sus pilastras, registrándose varios huecos o concabos en el cimiento, cuyos perjuicios han causado haberse descolgado varias dovelas del arco y la pilastra desplomada más de una cuarta. Respecto a la dirección de las aguas, el mismo D. Manuel Godoy varió la dirección de las cortinas, resultando que además de no guiarlas por su curso natural forman un ángulo obtuso, cuya variación sólo conspira a dejar terreno al poseedor del huerto y es perjudicial a la obra. Y por último, que no solamente no son a propósito sino que la ponen en mayor riesgo con el considerable aumento de dos varas y media más de elevación en toda su longitud. Concluye que dicho Puente se halla amenazando ruina pues los reparos hasta aquí hechos y proyectados en nada conducen a su seguridad, por todo lo cual considera ser necesario hacer el puente nuevo.*

También Francisco de Torres, Maestro de albañilería y Alcalde del juzgado de alarifes, declara lo mismo que el anterior, concluyendo el *desacierto de haber proyectado el arco nuevo sobre la insubsistencia en que se hallan los cimientos, y que los dos tercios de obra antigua que quedan entre los reparos*

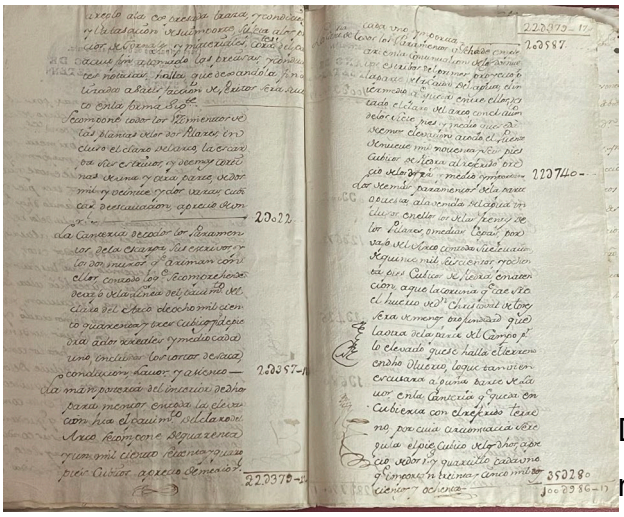
del primer proyecto y el nuevo arco están en el mismo riesgo, por lo que considera igualmente ser necesario hacer el puente nuevo.

Por su parte Lucas Pérez, maestro de albañilería, dijo que *los dos reparos en los dos costados se hallan bien ejecutados pero no son de seguridad a los dos pilastrones ni al arco de dicho Puente y que el cañón no está arreglado al diseño por hallarse con un ángulo obtuso e inclinado al arroyo. Y que los dos pilastrones y arco se hayan sin fundamento y quebrantados, con un descenso de ocho varas de hondo, introduciéndose las aguas por los concabos de los cimientos, desplomados sus machones doce dedos y algunas dovelas del arco descolgadas, por lo que no se puede sobre los postelones ni arco cargar nada como todo no se haga nuevo*[30].

D. Fernando González de Menchaca, por auto de 13 de diciembre, manda que el alcalde alarife Alonso Pulido pase a inspeccionar y reconocer la obra. Éste declara el día 19 que *ha pasado al Puente de la Alcantarilla y ha visto y reconocido las dos cortinas que se le adjudicaron al maestro José Guerrero*[31]*. Una lindera al huerto de las casas de D. Cristóbal de Torres, cuya latitud es de 28 varas y media, su altura de cinco varas y media, y su grueso por este de cinco pies y por la planta alta de tres pies, construida de sillares labrados de la mayor magnitud, con sus mezclas de tres de arena y dos de cal. La cortina sur opuesta tiene de latitud diez varas, con el propio alto y grueso de la referida y construida con los mismos sillares y mezclas que la otra. El variado hecho para el relleno de los cimientos tiene 114 varas cúbicas, y habiéndose advertido que la cortina de la parte del campo se estaba construyendo a plomo colguero, la reformó y la ha dejado conforme y arreglada*, por lo que según su leal saber y entender aprueba dicha obra, excepto su figura[32].

Por el contrario, Gregorio Manuel López, Profesor de Arquitectura, declarará el día 20 de agosto de 1777 lo siguiente: **"**h*e reconocido la obra, ser y estado en que se halla dicho Puente. La obra antigua se halla muy quebrantada en todas sus partes, con varias hendiduras y desplomos a causa de la ninguna trabazón que los materiales de que se compone tienen entre sí por la irregularidad, pequeña magnitud y mala calidad de la piedra y mezclas con que se construyó,*

cuyos perjuicios se han manifestado con alguna ruina de sus muros, y particularmente en el día se hace patente otro grave daño que amenaza una pronta y cierta ruina por estar lo más sólido y principal de dicha obra (como son los pilares sobre que descansa el arco) colgados por la parte de la caída de las aguas hasta la profundidad de más de veinte pies, dejando descubiertos varios huecos de bastante consideración y saliendo por ellos agua en no poca cantidad, lo que acredita la ninguna solidez de sus fundamentos y estar el arco quebrantado con algunas dovelas fuera de su lugar y uno de los pilares cuarteado con varias hendiduras en la parte inferior, lo que se debe atribuir a lo robado del terreno en esta parte, haciéndole carecer de un firme y solido cimiento, y ser dicho Puente de una figura irregularísima e incómoda, con varios ángulos entrantes que estrechan la entrada encima del arco dejándola de sólo quince pies de ancho, por donde no es posible puedan pasar dos carros al encuentro, por lo que declaro que los reparos hechos y los proyectados nuevamente no son suficientes para dejar la obra con la firmeza, comodidad y hermosura que requiere. Pues aunque en la ejecución del último proyecto se añade hacer de nuevo las pilastras con vara y media de ramal hacia las cortinas de sus lados y que los entrepaños que quedan a uno y otro lado se construyan de piedra de la cantera de Capuchinos, y lo mismo las otras dos cortinas de la parte de arriba que caen al huerto de D. Cristóbal de Torres (que es reedificar de nuevo toda la obra antigua) se queda no obstante mal sostenida y expuesta a los mismos daños, mayormente creciendo su peso con el aumento de los siete pies y medio que se le da de más elevación en toda su longitud. Y he formado el Plan que presento, que demuestra el estado en que se halla dicho Puente, las obras hasta el día hechas en él y las que se deben ejecutar para dejarlo con la firmeza, comodidad y hermosura que pide toda obra arquitectónica[33]*.* Y una semana más tarde, el Intendente D. Fernando González de Menchaca le mandará declarar la cantidad a que ascendería el costo del aumento de la obra proyectada[34] ascendiendo a 132.658,17 reales.



Dicho Intendente mandará que este expediente del Puente de la Alcantarilla, con el nuevo proyecto, condiciones y plano formado por D. Manuel López, pase a D. Manuel de Godoy para que (con su inteligencia, práctica y conocimiento) lo examine, reconozca y exponga (en honor y conciencia) su dictamen, poniendo las adiciones y notas que juzgara necesarias a la seguridad y perfección de la obra.

Con la declaración de dicho Godoy el día 5 de noviembre de 1777 finaliza este expediente. Dice así: "E*s digno de consideración la desgracia que tiene el referido Puente para su reedificación, pues a más de treinta años fue rematada en el maestro albañil Villafaña, que puso al pie de la obra porción de materiales de piedra y cal y se los llevaron los vecinos que les acomodaba sin oposición alguna. Por segunda vez, hace más de veinticinco años, fue rematada en Alonso de Lamas y Palma sin que se lograrse reparar (y sucedió la desgracia de caerse por aquella parte arruinada D. Juan de Medina, Caballero Veinticuatro de esta ciudad). En el año 1773 el Intendente D. Jose Rey Villar de Francos mandó se reconociese por D. Andrés de Zabala, quién formó plan y pliego de condiciones y reguló los reparos necesarios de fortificar el Puente en 32.418 reales, aprobándolo el Supremo Real Consejo y que se practicase la obra bajo mi dirección. Habiéndose subastado y rematado en José Guerrero y José García en 22.400 reales, dieron principio a su ejecución. Y habiendo comunicado con el Intendente D. Bernardo de Estrada que las aguas no entraban en derechura sino que hacían un ángulo y que no era bastante para remediar estos daños los reparos declarados por el Zabala, formé plan y avance de elevarlo más para que las aguas no se introdujeran en él... y aunque*

constaba en el plan y condiciones quince varas de alto, hallándolo firme no se ahondó más que trece por la parte del ojo y por el extremo del puente cinco, y aunque por la parte que mira al campo y lado opuesto había de ser de once varas de alto, por hallar los cimientos de la misma calidad que el otro se hizo sólo de seis...[35]

Y lo cierto es que clandestinamente, la tarde del 28 de septiembre, los dos Alcaldes, cuatro Alarifes de albañilería, dicho D. Juan Alonso y otras personas pasaron al referido Puente de la Alcantarilla con el escándalo que causó en el pueblo ver concurrir la muchedumbre de maestros y personas a reconocer el Puente, de forma que este bullicio fue bastante para causar y mover una voz genérica que clamaba que la obra por mí proyectada era con desarreglo, y que debía responder y construir el Puente de mi cuenta y riesgo, todo ello muy perjudicial a mi estimación adquirida de muchos años y en esta ciudad por el Ilustrísimo Señor Obispo, Deán y Cabildo, que con un salario honrado me tienen nombrado Director para la fábrica del nuevo Sagrario, y en medio de esta confusión (o mejor decir rebelión o conspiración movida para mí), yo satisfecho de lo que contenía la planta dada para la última obra y condiciones del Puente, busqué a los maestros de albañilería y al Arquitecto de la ciudad de Alcalá y ellos mismos me delataron que la obra y planta estaba arreglada, pero que el referido Adán, don Juan Alonso y el señor Intendente querían que declarasen por el contrario y firmasen la declaración que había extendido el dicho Adán a su modo y antojo (defectuosa de los principios del arte y verdad), pero éstos se habían excusado hasta hacer un cotejo de ello a vista del Puente, y pasando a éste todos juntos reconocieron que mi planta y condiciones debía seguirse y no la declaración que pretendía firmasen el Adán. Y para hacer más demostrable mi arreglado proceder y atentado de los émulos, acudí a dos maestros de cantería para que la reconociesen, y lo hicieron declarando la bondad de la planta y que el querer éstos desaprobarla era por fines particulares y ánimo de precipitarme y perderme. Y que Alonso Pulido y Francisco de Torres (de la confianza de D. José Adán) *son maestros de reparar casas (sin tener conocimiento de una linea formada en un plan), y que Ramón Maroto, Fernando Pancorbo y Miguel de Castilla (junto con el Arquitecto de Alcalá) son los maestros que no quisieron firmar la declaración extendida por el tal José Adán. Y respecto a la declaración y condiciones de D. Gregorio Manuel*

López, no difiere de las mías en otra cosa que en la mayor extensión y hermosura (y mayor coste) que da con el nuevo proyecto, sin hacerse cargo que la idea primera fue repararlo y la segunda asegurarlo del todo, y siempre con la mayor economía en su costo. Y que todo se podría ejecutar con aumento de 24.986 reales[36] con los que se vendría a poner el Puente en la disposición necesaria. Y que todo lo que exponen de contrario los maestros Pulido, Torres y D. Gregorio Manuel López (quién no tiene práctica en esta facultad ni en obras de esta naturaleza por ser su ejercicio de tallista y lo que obra es en madera) es por vejar mis procedimientos..."

Un documento posterior[37], desgraciadamente incompleto, también conservado en este Archivo Histórico Municipal, nos cuenta cómo no se verificó el remate de esta obra por haber acaecido varias desazones, y como cada día era más urgente por hallarse intransitable el paso por este Puente por el estrago de las copiosas lluvias, el Arquitecto D. Manuel Francisco de Laincera había formado nueva planta y condiciones con un coste total de 70.804 reales, exponiendo que no se podía admitir baja ni mejora alguna sin perjuicio de la obra ni sacarse a pública subasta por no ser el medio más seguro para la perfecta solidez de esta clase de obras.

El día 29 de diciembre dio cuenta el Intendente de haberse arruinado enteramente el Puente y que para evitar las desgracias que podrían originarse había providenciado cortar su comunicación, habiendo sido tan a tiempo esta decisión que luego se verificó la total desplomación de la fábrica, por lo que se evitaron muchas desgracias y muertes. Pero debe habilitarse por la suma falta que hacía al depender de él todo el comercio de la ciudad, por lo que se manda al maestro Manuel Francisco de Laincera que lo reconozca inmediatamente y forme planta (o adicione el que ha remitido), tasando el coste de la obra necesaria para su reparación, entregándosele de los caudales de propios mil trescientos reales en que se ha tasado la tierra y madera (y aquí, desafortunadamente, concluye el texto).

No obstante, esta información se completa[38] con la Real Orden del Supremo Consejo de Castilla disponiendo que el Sr. Corregidor mande a Manuel Francisco Laincera reconocer el Puente de la Alcantarilla (que está arruinado),

y respecto a proponer medio o arbitrio para su nueva construcción se acuerda:

1º.- Que la obra se costee a prorrata por los propios de los pueblos de veinte leguas en contorno respecto a ser el paso preciso e indispensable para la Ciudad de Granada y todo su Reino, Costa de Almería y otros muchos Pueblos.

2º.- Que su importe se saque de los dos expolios de Fr. Benito Marín y D. Antonio Gómez de la Torre, Obispos de esta Ciudad, al ser en beneficio de los vecinos de muchos pueblos de este Obispado que comercian y transitan por dicho Puente.

3º.- Que se costee por el caudal del pósito pues por la esterilidad de los años pasados ha tenido exorbitantes ganancias en el panadeo hecho.

El estado y situación del Puente de la Alcantarilla en los últimos años de este Siglo XVIII se completa con la lectura de las Actas Capitulares. En innumerables de ellas[39] se aborda el estado de ruina y decadencia que presenta el Puente, la necesidad de su pronto reparo para el comercio y tránsito de la población, o las comisiones dadas a los distintos caballeros para que se encarguen de ello. Son repetitivas y muy similares en su redacción, por lo que únicamente se reflejarán aquellas cuyo contenido ofrezca un mayor interés.

El Veinticuatro D. Francisco Cobo Castrillo hizo presente a la Ciudad[40] que el Supremo Consejo de Castilla mandó hacer la obra que necesitaba el Puente de la Alcantarilla por estar amenazando ruina, y que sin embargo de haberse gastado cierto dinero en ella se quedó en el mismo estado y peor disposición, con mayor riesgo y peligro que antes y expuestos todos los que pasan por él a experimentar muy graves perjuicios y desgracias.

Ya en el año 1787 nos encontramos con la existencia de un pontón provisional. Las diversas actas de ese año[41] dan testimonio de ello: en la del 22 de enero el Caballero Síndico D. Manuel de Uribe dice que uno de los estribos de la parte de abajo, que está apuntalado, padece grave detrimento por lo que ordenan a D. Ramón de Torres a que pase y reconozca el pontón provisional de la Alcantarilla y declare el estado en que se halla y el riesgo por no haberse

concluido. El día 1 de marzo dice haberlo reconocido y ser cierto, pues le consta que tiene algún quebranto que necesita de remedio.

Ese mismo día confiere la Ciudad[42] sobre el quebranto del pontón provisional en el machón o estribo que mira a la parte de abajo del arroyo y el antepecho que lo cobija por el mal cimiento que tiene y la poca seguridad del terreno, y que para remediar el daño es indispensable gastar alguna cantidad de dinero. Considerando que está en una de las entradas más públicas y principales del pueblo (camino real para el reino de Granada y Almería) y que todos los años sería necesario componerlo por ser de madera e irse pudriendo (principalmente los pretiles) con la frecuencia de las aguas, haciéndolo de piedra y buenas mezclas se excusarían estos continuos gastos (un coste de setenta mil reales) por lo que acuerda la Ciudad se haga presente al Supremo Consejo de Castilla la necesidad que hay de hacerlo nuevo, de piedra y buenas mezclas, con la seguridad correspondiente, a costa de los propios de esta Ciudad y de los pueblos de veinte leguas en contorno. Y que en el caso de que no se encuentre el aprecio, tasación y el plan de diseño que se hizo, se haga de nuevo por maestro arquitecto y se solicite la real facultad para su nueva construcción.

Seis años después[43] la situación es exactamente la misma: el puente provisional de la Alcantarilla está para caerse por haberse podrido las maderas de que está formado. Y siendo el único paso y salida del pueblo para el camino real de Granada (por el grande rodeo que se daría para salir por el Puente de Santa Ana) y no poderse allanar el barranco sobre el que está por su mucha profundidad, se acuerda que por lo urgente del caso se componga en el mejor modo posible para que no suceda ninguna desgracia, dándole comisión al Veinticuatro D. Francisco de Paula García de Quesada para que disponga que un maestro de albañilería lo reconozca, regule y tase el costo que tendrá hacerlo nuevo de piedra labrada y mezcla, y forme un plan de las condiciones de la obra y materiales que se hayan de gastar, el cual se remitirá al Supremo Consejo de Castilla solicitando su real permiso y facultad para construirlo nuevo a costa del caudal de propios por ser muy útil y beneficioso al común de los vecinos.

El maestro alarife encargado de ello será Ramón Maroto, quien declara el 22 de marzo de 1794: *"He pasado a reconocer el pontón provisional de la Alcantarilla, que está sobre el Arroyo de los Escuderos, entrada a esta población. Los antepechos embarandados que tiene de madera se necesitan forzosamente reparar por estar desunidos sus enlaces y algunas maderas podridas (en una palabra, contingente a una desgracia por su grande elevación). También se necesita quitar las aguas llovedizas que entran sobre dicho pontón, que pudren los puentes y maderas de su armazón y encasquijar su plan, creciéndole lo suficiente para dar salida a dichas aguas por sus respectivos caños. Igualmente se necesita echarle un votarel sobre un muro o estribo que hay por la parte de abajo, para que sostenga el avance de su mayor altura, quitar aquellas contrapuntas que descansan sobre la tierra, que están podridas, y rellenar con mezcla las rajas de aquella cortina. Todo lo cual se necesita hacer para que el referido Pontón quede usual y corriente y evitar los perjuicios que amenaza. Y su tasación asciende a un total de 1.705 reales vellón.*

Y porque el referido Pontón es una obra provisional que necesitará repetidas composiciones (de los que resultan crecidos gastos inútiles contra los caudales de propios), me parece sería más conveniente formar proyecto con diseños y tasación del costo para hacer un puente de piedra, lo que considero más útil y ventajoso tanto para el ahorro de los caudales públicos cuanto para el bien común".

Está finalizando el siglo y la situación se mantiene sin avances. El síndico personero D. Jose Fajardo hará presente a la Ciudad[44] *que por haberse arruinado el Puente de la Alcantarilla se hizo provisionalmente otro de madera que con las lluvias y el mucho tráfico de personas, caballerías, coches y carretas que continuamente pasan por él de día y noche está amenazando muy pronta ruina, y si llega a hundirse se corta el paso, pues aunque puede hacerse también por el de Santa Ana es dando un rodeo muy grande y extraviando mucho el camino, por lo que se hace indispensable ponerle pronto remedio. Es necesario hacer uno nuevo de piedra de sillería firme y permanente (como estaba anteriormente) para excusar que todos los años sea necesario repararlo (como ha sucedido con el de madera) además de no ser decente para una*

ciudad capital de provincia en un sitio tan público y de tanto comercio. Y constándole a la Ciudad la certeza de todo ello y de que en años anteriores se formó expediente sobre este mismo asunto, acordó se forme de nuevo y que se haga saber al Arquitecto D. José María de Armenteros que a la posible brevedad lo reconozca y forme un diseño del nuevo, de piedra y mezcla fina para su solidez, permanencia y hermosura, y haga regulación de su costo y lo declare ante el Sr. Corregidor para en su vista determinar lo conveniente.

Concluye el siglo y este trabajo en 1799 cuando D. Juan Antonio Santos de Quesada hace presente a la Ciudad[45] que "*bien le consta a todo el pueblo la ruina que está amenazando el Puente de la Alcantarilla, porque hundida la mayor parte en años pasados se hizo un reparo interino, con unos postes fabricados a la superficie de la tierra, piedras sueltas y maderas que el tiempo ha podrido y su ruina se debe esperar de un día a otro, con multitud de perjuicios del vecindario y de los muchos pasajeros que salen de la ciudad y entran por aquel camino, además de ser indispensable para los abastos de leña, carbón y que el ganado yeguar de los criadores pase a sus dehesas de invierno y de verano*.

El público clama conociendo la morosidad y los muchos perjuicios, y nada se ha adelantado ni hecho ni se ha procurado evitar los riesgos a que están expuestos, sin que puedan servir de excepción los caudales de propios, pues además de considerarlos cuantiosos para estas obras deben concurrir los Pueblos a distancia de veinte o treinta leguas (que repartido entre todos, el importe es cosa corta lo que toca a cada uno) y son muchas las cantidades que se han pagado por esta ciudad para obras y puentes que se han practicado en otros pueblos.

Por tanto, deseando que no continúen por más tiempo los daños ni que se causen otros mayores, y el mayor acrecentamiento de la obra y su valor, requiere de nuevo a la Ciudad para que inmediatamente el Sr. Intendente represente con justificación el haberse de fabricar de nuevo el Puente de la Alcantarilla".

NOTAS:

1. Martínez de Mazas, José. Retrato al natural de la ciudad y término de Jaén. Barcelona, 1978.

2. Cabildo de 29 de noviembre de 1734.

3. En el Cabildo de 20 de diciembre de 1734 el Sr. Marqués del Cadimo manifiesta se necesitan medios para principiarla con la mayor brevedad por lo precisa que era.

4. La nueva tasación del importe de la obra del Puente de la Alcantarilla no se ha hecho según el acuerdo de la Ciudad, por lo que se acuerda que el Alcalde de Alarifes la haga de nuevo, asistiendo el maestro mayor de la obra de la Santa Iglesia (Cabildo de 20 de junio de 1735).

5. Cabildos de 16 de febrero y 6 de julio de 1736. En el lugar y por el tiempo de la ausencia de D. Gerónimo Caballero servirá la comisión de la obra del Puente de la Alcantarilla el Sr. D. Fernando de Contreras.

6. Cabildo de 8 de octubre de 1736.

7. Cabildo de 9 de noviembre de 1736.

8. Cabildo de 12 de noviembre de 1736.

9. Cabildo de 11 de febrero de 1737.

10. Cabildo de 2 de junio de 1738.

11. En cabildo de 21 de agosto de 1741 acuerda la Ciudad que D. Gerónimo Caballero tome los autos del Puente de la Alcantarilla y haga se continúen.

12. Real Provisión de su Magestad dada en Madrid el 29 de mayo de 1747 para que se haga la obra de reparación del Puente de la Alcantarilla, extramuros desta ciudad, y se reparta su importo en la conformidad que en ella se expresa. Signatura 10215018.

13. Real Provisión.... Signatura 10215018.

14. Cabildo de 17 de junio de 1768: como paso común se halla impedido y peligroso a todo el que trajina por él, acordando nuevamente la Ciudad que se haga esta obra precisa y que los alcaldes de albañilería la reconozcan y digan el importo de su ejecución para acordar su libranza.

15. Cabildo de 26 de enero de 1769: licencia para 3 corridas de toros los días 16, 17 y 18 de agosto, que se anuncien en los sitios acostumbrados para que se presenten a hacer posturas, y se admitirán las que con respecto a las circunstancias y condiciones hechas por D. José Puche al haber desistido de ella.

16. Cabildo de 16 de febrero de 1769.

17. En las arcas de propios de la ciudad existían 89.905,21 reales y para evitar todo fraude se le conferirá al Intendente el cometido de la obra, para cuya asistencia un celoso vecino entregado miraría por la mejor dirección de ésta, haciéndolo a jornal y celando que no se extraviasen ni confundiesen los materiales necesarios, que se arrimarían a dicho Puente para ponerlos y gastarlos en él.

18. Cabildo de 4 de julio de 1772.

19. En la primera condición, que dice que las mezclas ordinarias han de ser de dos de cal y tres de arena, se deberá hacer de una de cal y dos de arena; y en la tercera condición, donde dice que los sillares (y demás paredes) han de ser de tercia a media vara de alto y de entrada

de un pie y media vara, deben serlo menos de alto.

20. *Yt. Para dar principio a la obra se les ha de entregar la tercera parte de su importe y el tiempo en que se había de empezar.*

Yt. Si por falta de dinero no se continuase, no ha de ser a su cuenta y riesgo los perjuicios que se ocasionen.

Yt. Mediada la obra se les ha de entregar la tercera parte, y acabada y dada por buena, el resto.

Yt. No han de ser de su cuenta los gastos de escritura, pregones, vistas, revistas ni asistencia de ningún maestro, a excepción de las precisas.

21. El 6 de junio de 1775 el Sr. Intendente manda se haga tasación de las costas causadas, con expresión de las que corresponden al caudal de propios y las que pertenecen a los postores en que ha fincado dicho remate. Se realiza el 9 de junio y sus partidas importan ciento veinte y tres reales de vellón.

22. Dicha obra consistiría en hacer una manguardia o barbacana de diez y seis varas y media de largo con cinco de alto y cinco pies de grueso, construyéndola de una y otra parte de las dos lineas de puntos, haciendo en cada lado ocho varas y cuarta y restando ciento once pies de línea que componen las dos paredes, con los mismos gruesos y altos y con mezclas de buena calidad.

23. Por su parte, D. Manuel de Godoy (3 de febrero de 1776) considera preciso que *para la fortificación y permanencia de la obra y evitar los perjuicios de las aguas llovedizas que desembarcan sobre dicho Puente y dejarlo con perfección, firmeza y hermosura, el aumento de obra y costos ascenderían a veinte y cuatro mil novecientos ochenta y seis reales*.

24. El día 29 de abril se manda notificar a los maestros José García y José Guerrero que ejecuten dicha obra (al no poderse dilatar más su ejecución por el riesgo que amenaza el Puente y por los mayores costos que se siguen originando al haber estado suspensa) con la intervención del Arquitecto D. Manuel de Godoy.

25. En el informe de Vierma de fecha 5 de junio de 1776 se acuerda que Godoy haga dos visitas diarias a las obras, con un sueldo diario de quince reales de vellón, que es lo que conviene para que lo mire con el cuidado que necesita.

26. Real Provisión dada en Madrid a 24 de julio de 1776. Signatura 10219011.

27. En Jaén, a primero día del mes de agosto de 1776, el Sr. D. Bernardo Pablo de Estrada y Nava mandó se saque a pública subasta por el término de treinta días la nueva obra de este último plano (cuya tasación asciende a 24.986 reales vellón) y se admitan las posturas y mejoras que se hicieren con mayor beneficio de la causa común, fijándose edictos en los sitios acostumbrados para su mayor notoriedad (también se pregonarán en las ciudades de Andújar, Baeza y Úbeda).

28. Auto. Jaén, 16 de septiembre de 1776.

29. El Conde de Humanes, D. Francisco de Paula Salazar y Miranda, se opone a que las aguas que bajan por el ejido de la Puerta de Noguera y otras calles se introduzcan en la huerta contigua a dicho Puente, de la que es poseedor.

30. Se hizo reconocimiento del actual estado del Puente y los reparos ejecutados en él, y confiriendo largamente sobre los perjuicios que manifiesta uniformemente comprendieron que la obra ejecutada no se había hecho con el arreglo correspondiente para sostenerlo pues el aumento últimamente proyectado no era conveniente se hiciera sobre el antiguo puente por hallarse amenazando ruina.

30. También se exponen las declaraciones de Ramón Maroto, Miguel de Castilla y Fernando Pancorbo, maestros de albañilería, diciendo que aunque el primer proyecto del maestro Zabala no es suficiente para la seguridad del Puente tampoco es dañoso, porque lo que hay ejecutado se halla bien construido y su fortificación bien dada, y con este reparo quedaba dicho puente bueno y seguro, y que este proyecto está bien arreglado.

31. Memoriales de José Guerrero fechados el 25 de noviembre y 4 de diciembre diciendo que ha tenido muchos gastos porque al descubrir los cimientos ha entrado mucha agua y han tenido que echar jornales los peones.

32. Y en atención a que se da por bien hecha y arreglada a las condiciones y planta, el Sr. Intendente manda a la Junta de Propios que se le paguen al maestro José Guerrero los 2.388 reales que le restan (mitad de la cantidad en que le fue adjudicada la citada obra por tener ya percibida la obra mitad).

33. En el documento se describen y detallan de forma exhaustiva.

34. No se detallan en este trabajo, únicamente se reproduce una fotografía de dos páginas de costes, pero las cifras se detallan pormenorizadamente.

35. En esta declaración, Manuel de Godoy también pone de manifiesto los problemas y desavenencias mantenidas con D. José Antonio Adán, con el regidor D. Juan Alonso de las Peñas y con el Intendente.

36. Existen 10.018 reales y además había que rebajar cierta cantidad a los asentistas pues hicieron de menos en los cimientos, al hallarse éstos firmes y no tener que profundizarlos.

37. Signatura 10219011.

38. Acta de Pleno de 6 de febrero de 1784.

39. Algunos ejemplos son las Actas de Pleno de 5 de marzo de 1778, 13 de noviembre de 1781, 17 de marzo de 1783, 30 de octubre de 1795, 10 de septiembre de 1799 y 11 de diciembre de 1799.

40. Acta de Pleno de 7 de agosto de 1780.

41. Por ejemplo, el Acta de Pleno de 27 de agosto de 1787.

42. Acta de Pleno de 1 de marzo de 1787.

43. Acta de Pleno de 22 de noviembre de 1793.

44. Acta de Pleno de 22 de junio de 1798.

45. Acta de Pleno de 25 de mayo de 1799.

Poblar, cultivar y comunicar: vías de comunicación y colonización agraria en los proyectos reformistas del primer liberalismo español

Adolfo Hamer Flores[1]
Universidad de Sevilla

1. Introducción

La colonización agraria ocupó un lugar destacado en la cultura reformista española de las primeras décadas del siglo XIX[2]. Su presencia se explica por la persistencia de tierras incultas, despoblados, formas deficientes de aprovechamiento rural y expectativas de mejora económica que procedían del reformismo ilustrado, aunque adquirieron perfiles propios durante la revolución liberal. En ese marco, poblar, cultivar y comunicar formaban parte de una misma preocupación por el fomento, pues la tierra debía recibir población trabajadora, el cultivo debía apoyarse en conocimientos útiles y la comunicación territorial debía permitir que los productos circularan con mayor facilidad. La cuestión agraria había sido, desde el siglo XVIII, uno de los grandes campos de reflexión de economistas, juristas y proyectistas españoles, y esa centralidad se mantuvo durante la revolución liberal, cuando el nuevo régimen jurídico de la propiedad abrió expectativas de transformación que no siempre se tradujeron en un acceso efectivo de los cultivadores a la tierra (Robledo Hernández, 1993, pp. 11 y 17-24; Ruiz Torres, 1996, pp. 201-206).

Este trabajo analiza la relación entre poblamiento, cultivo y comunicación en un conjunto de proyectos reformistas publicados entre el Trienio Liberal y los primeros años del régimen isabelino. El corpus principal está formado por la memoria de Alejandro Luis de la Chevardiere, premiada por la Diputación Provincial de Cádiz en 1821; la *Memoria dirigida a S. M. sobre el medio de mejorar la condición física y moral del pueblo español*, de Juan de Olavarría,

[1] https://orcid.org/0000-0001-5216-5470
[2] El presente estudio se enmarca en la actividad investigadora del Grupo de Investigación consolidado del PAIDI de la Junta de Andalucía HUM-1038 *Historia, práctica del poder e instituciones (siglos XVIII-XXI)*.

fechada en 1834 y editada modernamente por José Esteban; el *Plan sencillo, armonioso, ejecutivo para el establecimiento de escuelas prácticas de agricultura-colonias, fomentadoras y propagadoras*, de José Verea y Aguiar, publicado en 1835; *La nueva ley agraria*, de Diego González Alonso, impresa en 1840; y el *Proyecto de una ley agraria o Código rural*, de Juan Álvarez Guerra, publicado en 1841. Son textos distintos por género, aspiraciones y grado de sistematicidad, pero todos expresan una confianza reformista en la posibilidad de corregir los desequilibrios del mundo rural mediante iniciativas de ordenación, estímulo, corrección y mejora.

Las obras examinadas fueron proyectos intelectuales, memorias o planes elaborados por autores que aspiraban a intervenir en los debates de su tiempo, pero que no llegaron a convertirse en disposiciones legales. Precisamente por ello, su estudio permite identificar distintas formas de concebir la colonización agraria y las comunicaciones en la primera cultura liberal española. Esa naturaleza las diferencia del proyecto de ley sobre nuevas poblaciones en parajes desiertos tramitado en las Cortes entre 1841 y 1843, que se abordará solo como contraste final.

El marco cronológico elegido permite observar una continuidad significativa entre el impulso reformista del Trienio Liberal y las formulaciones agrarias de los años treinta y comienzos de los cuarenta. El Trienio fue un momento especialmente propicio para la aparición de memorias, planes y propuestas de reforma, en un contexto en el que la vuelta de la Constitución de Cádiz abrió un espacio para la discusión pública y los proyectos de fomento. Gil Novales (1975, pp. 18-19) llamó la atención sobre la reaparición, en torno a 1820, de una literatura proyectista marcada por la crisis y por la confianza en soluciones capaces de regenerar el país. Esa atmósfera ayuda a situar la memoria de Chevardiere, al tiempo que proporciona un marco para comprender la persistencia de unas preocupaciones reformistas que continuaron situando la agricultura entre las cuestiones nacionales.

El interés específico de este trabajo reside en estudiar cómo aparecen las vías de comunicación dentro de esos proyectos. Caminos, canales, ríos navegables, posadas, carruajes, caseríos y emplazamientos rurales se tratarán como elementos ligados a la colonización agraria. En los textos examinados, aunque con distinto grado de desarrollo, las comunicaciones aparecen

vinculadas a la viabilidad del poblamiento, la mejora del cultivo y la circulación de los productos, ya sea mediante la organización de los asentamientos y sus accesos, la construcción de infraestructuras o la articulación de las actividades productivas y comerciales. La navegación fluvial ofrece un ejemplo especialmente claro de esa tensión entre necesidad y expectativa, pues, antes de la consolidación del ferrocarril, continuaba considerándose un medio relevante para el transporte de materias pesadas y para la articulación económica del territorio, pese a las limitaciones físicas de los ríos peninsulares y a la frecuente distancia entre el proyecto y su ejecución (Arroyo Ilera, 2020, pp. 21-26).

La hipótesis que guía esta investigación sostiene que, en estos proyectos reformistas, poblar y cultivar exigían comunicar. La creación de colonias, la distribución de caseríos, la enseñanza agrícola, la mejora de caminos, la navegación de los ríos o la regulación de las comunicaciones rurales respondían a una lógica de fomento orientada a transformar espacios mal aprovechados en territorios cultivados y capaces de integrarse en circuitos más amplios. Este enfoque permite evitar una interpretación estrecha de la colonización agraria reducida al establecimiento de nuevos pobladores, al tiempo que sitúa las vías de comunicación entre las condiciones materiales de la reforma rural. En el primer liberalismo español, ambas cuestiones pudieron pensarse juntas porque la prosperidad agrícola dependía de la relación efectiva entre población, tierra, trabajo y mercado.

La exposición seguirá una estructura progresiva en la que, tras un breve marco sobre la cuestión agraria y territorial en el primer liberalismo, se estudiará el poblamiento rural como medio para fijar trabajadores en el campo. Después se analizará la mejora del cultivo y su relación con la necesidad de facilitar la circulación de los productos. El núcleo del trabajo se dedicará a las comunicaciones propiamente dichas, desde la distancia entre casa y parcela hasta los caminos, canales, carruajes, posadas, ríos navegables y salidas comerciales. A continuación, se contrastarán estos proyectos intelectuales con la iniciativa legislativa frustrada de 1841-1843 y con la colonización agraria posterior. Por último, las conclusiones sintetizarán los principales resultados y precisarán el alcance del análisis.

2. El primer liberalismo ante la cuestión agraria y territorial

La cuestión agraria heredada por el primer liberalismo tenía raíces ilustradas, pero adquirió un sentido distinto al insertarse en el proceso revolucionario abierto por la crisis del Antiguo Régimen. Durante la segunda mitad del siglo XVIII, el fomento de la agricultura y el poblacionismo rural habían formado parte de una aspiración reformista que asociaba la prosperidad del reino con una España agraria, bien cultivada y suficientemente poblada. Aunque existían discrepancias importantes acerca de los medios necesarios para alcanzarla, esa aspiración constituyó un lugar común entre quienes reflexionaban sobre la felicidad pública. Esa tradición seguía pesando en las primeras décadas del siglo XIX, sobre todo porque ofrecía un vocabulario útil para hablar de despoblación, tierras mal aprovechadas, necesidad de brazos, enseñanza agrícola y mejora de la producción (Robledo Hernández, 1993, p. 17).

La revolución liberal modificó el marco en que esas preocupaciones podían formularse. La transformación agraria de la primera mitad del siglo XIX afectó al régimen jurídico de la propiedad, a las relaciones entre poderes locales, propietarios y cultivadores, y al lugar que el mercado debía ocupar en el mundo rural. Ruiz Torres (1996, p. 206) ha insistido en que la reforma agraria liberal debe entenderse como un conjunto coherente de cambios jurídico-institucionales que alteraron de manera sustancial el régimen de propiedad e impulsaron el desarrollo capitalista en el campo. Entre esos cambios se contaban las ventas y usurpaciones consentidas de bienes de propios y comunales, la liberalización del comercio, de los contratos y de los salarios agrarios, la supresión de privilegios ganaderos, las soluciones dadas al problema de los censos, la transformación del crédito rural, la despatrimonialización del agua y la configuración de un nuevo régimen jurídico de la propiedad territorial.

Esa amplitud del proceso ayuda a situar los proyectos estudiados en este trabajo. Sus autores no escribieron al margen de las grandes discusiones, aunque en muchos casos sus propuestas adoptasen la forma de memorias, planes prácticos o códigos rurales. La colonización agraria, la distribución de tierras, la instalación de trabajadores en el campo o la creación de establecimientos agrícolas eran respuestas a una transformación que desbordaba el cambio legal. En sus propuestas también se manifestaba una

preocupación por las consecuencias sociales de esa transformación, especialmente por el acceso real de los cultivadores a la propiedad o al trabajo estable, la productividad de las tierras insuficientemente aprovechadas y la organización de un territorio que debía reunir las condiciones necesarias para facilitar la actividad agraria y la circulación de sus productos.

El Trienio Liberal ofreció un escenario especialmente revelador para observar esa mezcla de expectativa política, urgencia social y confianza en el fomento. La restauración constitucional de 1820 favoreció la discusión pública y la circulación de proyectos de muy distinta calidad y ambición. Gil Novales (1975, pp. 18-19) interpretó ese momento como una coyuntura de crisis en la que la inserción súbita del liberalismo en la vida del país abrió, en el plano teórico e imaginativo, posibilidades muy amplias y favoreció la aparición de nuevos brotes de literatura arbitrista. Este término resulta útil si se entiende como descripción de un clima intelectual en el que proliferaron propuestas de salvación económica, financiera, social o técnica, algunas razonables y otras extravagantes, casi siempre marcadas por la voluntad de ofrecer remedios prácticos a los males del país.

La memoria de Chevardiere pertenece a ese ambiente, aunque su origen institucional le confiere una importancia particular. La Diputación Provincial de Cádiz había convocado en noviembre de 1820 dos programas orientados a extinguir el ocio y promover la prosperidad provincial. En uno solicitaba medios para aplicar e instruir a la gente ociosa en las labores del campo sin gravamen de la provincia, mientras que en el otro pedía un plan de fábricas que pudiera sostenerse con sus propios productos para dar enseñanza y ocupación a ociosos, vagos y mendigos. La memoria premiada respondía, por tanto, a una preocupación pública muy concreta, en la que el trabajo agrícola, la enseñanza práctica, la industria y la asistencia a la población desocupada aparecían ligados desde el planteamiento inicial.

La dimensión social de esas propuestas se entiende mejor si se atiende al diagnóstico que Gil Novales (1989, p. 75) hizo del campo durante ese trienio. A su juicio, el fracaso de la política oficial resultó allí especialmente visible, porque los campesinos participaron de la esperanza de cambio abierta en 1820, pero encontraron pronto motivos de desencanto ante un liberalismo oficial que buscó la alianza con los grupos propietarios y burocráticos. El mismo autor relacionó

ese desencanto con la protesta contra diezmos, primicias y exacciones feudales, con la formación de partidas absolutistas o «precarlistas» y con la presencia de una masa de desocupados y mendigos que el campo arrojaba sobre la ciudad. Este panorama no explica por sí solo los proyectos de colonización agraria, pero contribuye a comprender que la ocupación de los pobres, la fijación de trabajadores rurales y la reforma de los hábitos laborales se presentaran como problemas urgentes.

Los textos aquí estudiados incorporan además una preocupación por la organización del espacio. La instalación de colonos, la construcción de casas, la formación de aldeas, la enseñanza agrícola o la mejora de caminos y canales formaban parte de una concepción práctica del fomento en la que el territorio rural debía ser trabajado, recorrido y articulado. Esta preocupación tenía antecedentes claros en la colonización ilustrada, visible en el caso de las nuevas colonias de Sierra Morena y Andalucía, donde la localización de los núcleos junto a caminos principales respondía a objetivos de poblamiento, seguridad y tránsito. En el primer liberalismo, esos elementos se insertaron en un horizonte marcado por la propiedad individual, la circulación mercantil, la acción de diputaciones y autoridades provinciales, y la confianza en proyectos capaces de activar recursos humanos y naturales.

La posición de González Alonso en 1840 muestra la pervivencia de un discurso agrario crítico dentro de la cultura liberal. Ruiz Torres (1996, p. 201) lo presenta como un contemporáneo que, sin rechazar la propiedad particular ni la libre voluntad del propietario, defendía una nueva ley agraria para que las grandes masas de cultivadores participaran en los beneficios de la revolución y para corregir los monopolios que arruinaban a los labradores arrendatarios. Esa observación resulta especialmente relevante para este trabajo, porque permite situar a González Alonso en una línea de pensamiento preocupada por las insuficiencias sociales de la revolución liberal. Su propuesta se inserta en la discusión sobre la propiedad y, al mismo tiempo, extiende esa reflexión a las condiciones materiales de la prosperidad agrícola, como demuestra su interés por los caminos, los puentes y los canales.

Álvarez Guerra ocupa una posición diferente dentro de este mismo horizonte. Gil Novales (1975, p. 23) lo definió como un agrarista extremeño influyente en el liberalismo moderado de las dos primeras épocas

constitucionales, y recordó su participación en la literatura económica y reformista surgida en torno a la deuda pública y la desamortización. Su *Proyecto de una ley agraria o Código rural*, publicado en 1841, pertenece ya a un momento posterior al Trienio, pero conserva el impulso sistemático de quienes aspiraban a ordenar jurídicamente el mundo rural. Su interés para esta investigación reside en que permite observar cómo las comunicaciones rurales, los caminos o la circulación de productos podían integrarse en una ordenación normativa de la agricultura.

En este marco, los proyectos analizados muestran que la colonización agraria se pensaba como una operación amplia de ordenación rural. Aunque los autores desarrollaron propuestas diferentes, sus planteamientos permiten relacionar la fijación de trabajadores, el aprovechamiento productivo de la tierra y las comunicaciones entre casas, parcelas, pueblos y mercados. Desde esa perspectiva, textos de forma muy diversa pueden leerse como expresiones de una misma cultura de fomento.

3. Poblar y fijar trabajadores en el campo

Los proyectos reformistas examinados conceden al poblamiento rural una función decisiva, pero su interés para este trabajo no reside solo en la creación de nuevos asentamientos, sino en la manera en que estos reorganizaban la relación entre población, tierra y distancia. Poblar significaba ocupar terrenos mal aprovechados, pero también situar a los trabajadores en condiciones de cultivar con regularidad, reducir desplazamientos improductivos y crear núcleos capaces de sostener una actividad agraria estable. Desde esta perspectiva, la colonización aparece como una primera forma de comunicación territorial, al acercar el domicilio al campo y hacer practicable el trabajo cotidiano.

La memoria de Chevardiere ofrece el punto de partida más temprano y concreto de esta secuencia. Su autor relacionó la ocupación e instrucción de la población ociosa de Andalucía con el fomento de la agricultura y las artes, pero el aspecto más relevante para este análisis se encuentra en su defensa de distribuir caseríos por los campos. El reparto de tierras comunes podía convertir a muchos trabajadores rurales en propietarios, aunque esa medida solo resultaría eficaz si iba acompañada de medios materiales, apoyo inicial y una

localización adecuada de las viviendas. En este contexto se sitúa también la decisión de la Diputación de Cádiz de destinar la donación del autor al proyecto de nueva población de Casas Viejas, aprobado en 1821, aunque el asentamiento no se consolidó plenamente hasta décadas posteriores[3].

Chevardiere consideraba perjudicial la concentración de cultivadores en núcleos urbanos, porque la escasez de viviendas situadas junto a las tierras de labor obligaba a muchos de ellos a recorrer largas distancias para atender sus parcelas. A su juicio, aquella costumbre había nacido de circunstancias históricas de inseguridad, cuando las guerras y los salteadores obligaban a vivir agrupados, pero había perdido justificación una vez mejoradas las condiciones de seguridad. La distancia entre residencia y parcela generaba una pérdida diaria de tiempo, dificultaba el trabajo por falta de sombra y agua, y hacía que las tierras más alejadas se descuidasen en proporción a su lejanía. De este modo, su propuesta de poblamiento pretendía corregir la distribución del hábitat rural y reducir la separación entre el trabajador y el campo.

Este planteamiento permite entender la colonización como una forma de ordenación del espacio rural, en la que la vivienda campesina, el acceso al agua, el tiempo de desplazamiento y la cercanía al terreno cultivado forman parte de la misma solución. El caserío aparece como pieza intermedia entre la familia trabajadora y la tierra, en un planteamiento que anticipaba las discusiones posteriores sobre la conveniencia del hábitat disperso o de la casería rural (Chevardiere, 1821, pp. 3-6 y 96-98).

Juan de Olavarría lleva esta lógica a una escala mucho más amplia. Su *Memoria dirigida a S. M.* propone distribuir anualmente a los colonos en tres grandes destinos productivos: cincuenta y siete mil quedarían dedicados a la agricultura y a la economía rural, veintiocho mil a artes y oficios, y quince mil al comercio y la navegación. En diez años, según sus cálculos, el plan proporcionaría quinientos setenta mil agricultores, doscientos ochenta mil

[3] Sobre el origen de Casas Viejas, conviene precisar que su formación se inserta en el contexto de los repartos de tierras del Trienio Liberal en el término de Medina Sidonia. Dichos repartos estuvieron condicionados por los enfrentamientos derivados de la iniciativa de colonizar la dehesa de Benalup y, considerando específicamente el reparto de tierras en Casas Viejas, fueron asentados 232 vecinos sobre más de 9.000 fanegas. Por tanto, la referencia de Chevardiere no debe entenderse como prueba de una población plenamente consolidada en 1821, sino como indicio de un proyecto de poblamiento ligado a los repartos liberales y a la posterior colonia de Casas Viejas (Cabral Chamorro, 1995, pp. 219-220).

artesanos y ciento cincuenta mil mercaderes y navegantes, capaces de cultivar terrenos, poblar desiertos, frecuentar mercados y activar la circulación marítima (Olavarría, 1988 [1834], p. 74). Su interés para esta investigación reside precisamente en esa conexión entre poblamiento, trabajo agrario y circulación, pues los colonos debían ocupar y cultivar las tierras e integrarlas, mediante sus diferentes actividades productivas y comerciales, en una economía más amplia.

El proyecto de Verea y Aguiar ofrece una formulación más concreta de esa misma relación entre asentamiento y aprovechamiento agrario. Su *Plan sencillo, armonioso, ejecutivo para el establecimiento de escuelas prácticas de agricultura-colonias* propone organizar ocho colonias compuestas por cincuenta familias labradoras cada una, distribuidas por distintos puntos de la Península para facilitar el acceso de sus habitantes a estos establecimientos. Cada familia recibiría cincuenta fanegas de tierra de sembradura y aportaría los instrumentos y aperos agrícolas propios de su región de procedencia, con el propósito de comparar sus características y métodos de utilización. La colonia se concebía a la vez como lugar de residencia, establecimiento productivo y espacio de aprendizaje práctico donde pudieran compararse métodos agrícolas procedentes de distintas regiones y aplicarse los más convenientes (Verea y Aguiar, 1835, pp. 11-12).

La bibliografía sobre colonización agraria y modelos de hábitat permite situar estas propuestas dentro de una trayectoria más larga. El concepto de colonización varió históricamente en relación con las formas de establecimiento de la población y con sus lugares de hábitat, y la legislación colonizadora actuó sobre el medio geográfico para modificar situaciones consideradas desequilibradas en lo económico y en lo social (Canales Martínez y Juárez Sánchez-Rubio, 1988, p. 333). Esa perspectiva ayuda a entender por qué, en los textos analizados, poblar no era solo añadir habitantes al campo, sino decidir dónde debían vivir, cómo accederían a sus parcelas y de qué modo podrían integrarse en circuitos de producción y circulación.

De este modo, el poblamiento rural introduce la primera escala del problema de las comunicaciones. Antes de los caminos, los canales o los ríos navegables, estos proyectos plantean una cuestión más inmediata: la distancia entre la casa y la tierra. Sobre esa base puede entenderse el paso siguiente del

argumento, centrado en la mejora del cultivo y en las condiciones que permitían transformar el asentamiento en producción agraria efectiva.

4. Cultivar mejor mediante instrucción, reparto y organización del trabajo

Una vez planteada la fijación de población en el campo, los proyectos reformistas desplazaban la atención hacia la calidad del cultivo. Esta mejora interesa sobre todo porque incrementaba la importancia de las comunicaciones territoriales, dado que producir más, diversificar cultivos, introducir métodos útiles o criar ganados requería también disponer de medios para facilitar la circulación de los productos y su comercialización en mercados más amplios.

En Chevardiere, esta preocupación aparece ligada a la viabilidad del reparto, pues la propiedad recibida no garantizaba por sí sola el cultivo, de modo que la reforma debía atender a las condiciones materiales que permitían transformar la tierra en una explotación productiva. De lo contrario, las parcelas podían ser abandonadas o enajenadas a bajo precio, con lo que se frustraría el propósito social de la medida. Su atención al aloe, al olivo o al azafrán muestra que el fomento agrario implicaba elegir productos, perfeccionar procedimientos y relacionar agricultura, industria rural y economía doméstica del trabajo campesino. La mejora del cultivo no era, por tanto, una cuestión aislada, pues permitía generar productos susceptibles de incorporarse a distintos circuitos de aprovechamiento y comercio (Chevardiere, 1821, pp. 5-6, 77 y 79).

Olavarría ofrece una formulación más ambiciosa de esa relación entre instrucción, producción y circulación. Su *Memoria* presenta la enseñanza como una formación eminentemente práctica, en la que los colonos debían familiarizarse con una profesión y unir la teoría con la experiencia directa de las tierras, las operaciones agrícolas y el uso razonado de instrumentos y herramientas. La instrucción agrícola se concebía así como un aprendizaje aplicado que debía incorporar también inventos, máquinas, métodos, herramientas, procedimientos de conservación, obras agronómicas y modelos extranjeros útiles para ahorrar trabajo, mejorar productos y facilitar su circulación económica (Olavarría, 1988 [1834], pp. 41 y 51).

Verea y Aguiar concreta esa confianza en la enseñanza aplicada mediante sus escuelas prácticas de agricultura-colonias. Estos establecimientos debían

reunir familias labradoras, instrumentos, aperos y experiencias agrícolas diversas, con el fin de comparar procedimientos y adoptar los más convenientes. La colonia se concebía, por tanto, como espacio de producción y demostración, donde la agricultura mejorada podía verse, ensayarse y difundirse. Su importancia reside tanto en la instrucción agraria como en la organización de establecimientos capaces de producir frutos, criar ganados y propagar los conocimientos adquiridos hacia otros territorios, mediante la formación de familias que posteriormente establecerían sus propias explotaciones (Verea y Aguiar, 1835, pp. 12, 16 y 20).

González Alonso y Álvarez Guerra permiten cerrar esta línea desde una perspectiva más sistemática. El primero insistía en unir teoría y práctica, superar la rutina y aplicar conocimientos científicos a la mejora de la tierra, los arbolados, la viña, el olivar y la ganadería. Por su parte, el segundo integró la introducción de nuevos cultivos y la instrucción agronómica dentro de las mejoras públicas, junto a la facilidad para circular y extraer producciones rurales, los nuevos caminos y los canales de navegación. Ambos planteamientos permiten relacionar la mejora del cultivo, la enseñanza agronómica y la comunicación de los productos como aspectos complementarios del fomento agrario (González Alonso, 1840, pp. 15 y 160-161; Álvarez Guerra, 1841, pp. 6 y 66).

La mejora del cultivo queda así directamente vinculada a las vías de comunicación. Los conocimientos prácticos, los instrumentos, los nuevos aprovechamientos y la organización del trabajo permitían incrementar y diversificar la producción, cuya comercialización exigía disponer de medios adecuados de transporte y comunicación. Esta relación conduce al examen de los caminos, canales, ríos navegables, transportes, mercados y demás medios de circulación.

5. Comunicar para hacer viable la colonización agraria

En estos proyectos, la relación entre vías de comunicación y colonización agraria se aprecia mejor cuando se atiende a su finalidad práctica. Poblar y cultivar requerían condiciones materiales que permitieran reducir distancias, abaratar transportes, facilitar la circulación de frutos y conectar los espacios rurales con mercados, puertos, ríos, caminos y centros administrativos. La comunicación

territorial no ocupaba siempre el mismo lugar en todos los autores analizados, pero en conjunto aparece como un requisito práctico para que el cultivo no quedara aislado, los frutos no perdieran valor y la población rural pudiera sostenerse con menos dificultades.

Chevardiere introduce esta cuestión desde una mirada histórica y territorial sobre Andalucía. Al explicar las ventajas de la región, relaciona la fecundidad de sus tierras con sus ríos, sus bosques, sus costas y la facilidad de transporte que ofrecían la navegación del Guadalquivir, el océano y el Mediterráneo. Más adelante, al evocar la prosperidad andaluza bajo dominio musulmán, vuelve a asociar la riqueza de la región con la abundancia de corrientes y con la facilidad de las comunicaciones por medio de muchos puertos en el océano y en el Mediterráneo. La observación no constituye todavía un programa de obras públicas, pero revela que, en el pensamiento del autor, la riqueza agrícola depende de las condiciones naturales, de la población que trabaja el suelo y de las posibilidades de comunicación.

Esa misma lógica se aprecia en su propuesta de distribución de caseríos por los campos, pues consideraba perjudicial que los cultivadores residieran lejos de las tierras que trabajaban, porque el desplazamiento cotidiano reducía el tiempo útil, dificultaba el acceso al agua y agravaba el abandono de las parcelas más distantes. La solución consistía en multiplicar los espacios de habitación próximos al cultivo, de modo que la comunicación inmediata entre casa y tierra quedara asegurada y pudiera corregir la mala disposición del hábitat rural. En este punto, la comunicación agraria comenzaba en una escala más elemental que la carretera, el canal o el puerto, pues dependía de la relación diaria entre residencia, parcela, agua, sombra y trabajo.

El capítulo dedicado a los carruajes públicos y las posadas refuerza esta idea, pues Chevardiere afirma que la facilidad de las comunicaciones contribuye poderosamente a la prosperidad del cultivo y de las fábricas, a la actividad del comercio y a la cultura de todas las clases, porque favorece el trato entre los hombres y la transmisión recíproca de las ideas. A su juicio, en la Península faltaban medios de transporte cómodos y suficientes para personas y mercancías, de modo que comerciantes, mercaderes, artesanos y otros viajeros se veían obligados a desplazarse a caballo o en mula, con el estorbo añadido de malas posadas y mesones deficientes.

La solución propuesta por Chevardiere combinaba la introducción de carruajes espaciosos y sólidos, semejantes a los utilizados en Inglaterra y Francia, con la reforma de las posadas. La dificultad de transitar por Andalucía con comodidad y a precios bajos era, en su opinión, el primer obstáculo que debía allanarse antes de llegar a otras reformas. Para ello proponía establecer carruajes públicos en los caminos más frecuentados de Andalucía y sustituir los mesones o ventas por verdaderas posadas provistas de camas y servicio adecuado. La multiplicación de viajeros dependería de la facilidad y del precio cómodo del transporte, y la mejora de las posadas favorecería la extensión del modelo por otros caminos.

La navegación del Guadalquivir constituye otro campo de intervención. El autor recuerda que el río era frecuentado por buques de mediano porte hasta Sevilla, lo que proporcionaba una navegación interior de dieciocho o veinte leguas; sin embargo, consideraba posible hacerlo navegable hasta Andújar mediante una compañía de propietarios ribereños u otros accionistas, con la concesión temporal de un derecho de pasaje que, una vez transcurrido el plazo, dejaría libre la navegación. Las ciudades de Sevilla, Córdoba, Andújar y los pueblos cercanos de la ribera encontrarían en esa obra un beneficio directo, porque cobrarían nueva vida la agricultura, las fábricas y el comercio (Chevardiere, 1821, pp. 18, 35, 96-98 y 123-130). Esta propuesta enlaza con la tradición de proyectos de navegación interior, pero adopta una fórmula de financiación privada acorde con la confianza del autor en el interés personal como motor de la industria[4].

La utilidad de esta perspectiva se refuerza si se compara con la experiencia de la colonización ilustrada, en la que poblar significaba también asegurar caminos, organizar recorridos y dotar de vida económica a espacios de tránsito.

[4] El proyecto de Chevardiere sobre la navegación del Guadalquivir se sitúa en un contexto inmediato de iniciativas técnicas sobre el mismo río. En 1820 se publicó el informe de José Agustín de Larramendi para un canal de navegación y riego desde Sevilla a Córdoba, aprobado por el rey el 28 de febrero de 1819 y promovido por la Compañía de Navegación del Guadalquivir. El texto partía del reconocimiento de las vegas del río entre ambas ciudades, con el propósito de facilitar la navegación y establecer un sistema general de irrigación. Además, Larramendi insertaba su propuesta en una tradición de proyectos anteriores sobre el Guadalquivir, desde Antonelli hasta Carlos Lemaur, y defendía la conveniencia de un canal lateral de riego y navegación frente a la simple habilitación del cauce fluvial. Esa proximidad cronológica y temática permite situar la propuesta de Chevardiere dentro de un clima reformista en el que la navegación interior seguía apareciendo como instrumento de mejora agraria, transporte y articulación económica del territorio (Larramendi, 1820, pp. 1-5; Arroyo Ilera, 2020, pp. 25-26 y 42-44).

La colonización de Sierra Morena y Andalucía, iniciada en 1767, se articuló en torno a objetivos demográficos, sociales y de seguridad, entre ellos la protección de la primera ruta comercial del país, el camino real que unía Madrid con Cádiz; de ahí la ubicación de aldeas y poblaciones junto a vías estratégicas, la cual permitía ofrecer atención, descanso y alimento a los viajeros, así como el tránsito de productos y la humanización de zonas consideradas difíciles o inseguras (Canales Martínez y Juárez Sánchez-Rubio, 1988, pp. 334-337).

Olavarría formula la comunicación en una escala mucho más amplia, pues su proyecto parte de una confianza intensa en la industria, el trabajo y las nuevas técnicas, con una mirada muy atenta a las máquinas de vapor, los caminos de hierro, los canales y los caminos ordinarios. La posición geográfica de España le parecía excepcional, porque sus costas, ríos y situación entre grandes espacios marítimos podían convertirla en un país llamado a relacionarse con los mercados más distantes. En su razonamiento, la agricultura, la industria y el comercio nacen en las costas, penetran los Estados por los ríos caudalosos y se diseminan por canales y caminos, de manera que todas las localidades de un Estado podrían comunicarse con las naciones del globo si existiera una ramificación adecuada.

Dentro de su programa, una parte de los colonos debía dedicarse al comercio y la navegación, con una educación específica en lenguas, matemáticas, geografía, astronomía, náutica, derecho público de gentes, historia y legislación comercial. También preveía que estos se formasen como armadores marítimos o de ríos y canales, banqueros, cambistas, carromateros, comisionistas, viajeros y empresarios. La enumeración muestra que el comercio aparecía como una profesión organizada, con saberes propios, capaz de dar salida a los productos y de integrar el trabajo rural en circuitos más extensos.

La continuidad entre producción, transporte y mercado resulta todavía más clara cuando el bilbaíno explica la práctica profesional de sus colonos. El establecimiento desarrollaría comercio interior y exterior, organizaría servicios de transporte terrestre y dispondría de buques construidos, equipados y cargados por su cuenta, siguiendo modelos cooperativos de Inglaterra, Holanda, Estados Unidos, Prusia, Noruega y Francia. Con esa organización, Olavarría vinculaba la prosperidad del comercio y de la navegación a la posibilidad de contar con salidas numerosas y buenos precios para los géneros. Por eso empleaba el

término cauces en un sentido económico y espacial, referido a las rutas, conexiones y medios de transporte que permitían colocar la producción fuera de la colonia. La riqueza dependía de esa red de circulación, donde caminos, navegación y organización mercantil completaban el trabajo agrícola.

Este llega incluso a incluir entre los productos y beneficios de su sociedad colonial las empresas de caminos, canales, puentes y puertos, junto a los excedentes de granos, simientes, árboles, ganados, instrumentos para arar, frutas, maderas, jornales, explotaciones rurales, construcciones urbanas y rurales, especulaciones mercantiles y obras hechas por cuenta del gobierno o de particulares (Olavarría, 1988 [1834], pp. 26-28, 49-51 y 71). Esta enumeración es significativa, pues la colonia no aparece solo como asentamiento agrícola, ya que también podía participar en la construcción de infraestructuras y en empresas de comunicación. En Olavarría, por tanto, poblar, cultivar y comunicar forman parte de una misma economía colonial.

Verea y Aguiar incorporó las comunicaciones a su proyecto desde la propia distribución territorial de las colonias agrícolas. Su plan establecía ocho establecimientos situados en las proximidades de Burgos, Ponferrada, Salamanca, Trujillo, Córdoba, Ciudad Real, Cuenca y Zaragoza, con el propósito de que resultasen accesibles a los habitantes tanto del interior como de los extremos de la Península. Esa distribución respondía al carácter propagador de las colonias, concebidas como centros de enseñanza práctica a los que acudirían familias de distintas regiones para conocer y comparar procedimientos agrícolas. La localización de los establecimientos constituía, por tanto, una condición para extender territorialmente los conocimientos que debían contribuir a mejorar la agricultura española (Verea y Aguiar, 1835, pp. 11-12).

La relación con las comunicaciones adquiere una dimensión más explícita en la financiación prevista para el proyecto. Este autor calculaba que las colonias generarían beneficios suficientes para sostener sus gastos, favorecer su ampliación y contribuir a otras iniciativas de utilidad pública. Así, después de establecer la creación de ocho nuevas colonias mediante la acumulación de los excedentes obtenidos durante los primeros cuatro años, destinaba los fondos sobrantes y los beneficios posteriores a la construcción de caminos y buques de la Real Armada. De este modo, el autor vinculaba los resultados económicos de sus establecimientos agrícolas con la financiación de infraestructuras que

consideraba de primera necesidad para el país (Verea y Aguiar, 1835, pp. 19-20).

La circulación comercial también formaba parte de este planteamiento, pues el proyecto contemplaba la constitución de una compañía de exportación de productos nacionales destinada a fomentar la industria y la navegación. Para su establecimiento proponía utilizar temporalmente los fondos acumulados que debían entregarse a las familias al concluir su período de formación, cuya devolución quedaría garantizada mediante las condiciones impuestas a la compañía. La iniciativa completaba así un programa en el que la mejora de la agricultura debía generar recursos para extender la colonización, financiar obras de comunicación y favorecer la salida comercial de los productos. En consecuencia, esta propuesta permite identificar una relación expresa entre enseñanza agrícola, producción, financiación de infraestructuras y circulación mercantil (Verea y Aguiar, 1835, pp. 20-21).

González Alonso incorpora las comunicaciones a una reflexión más crítica sobre el valor real de las tierras y sobre las condiciones del fomento agrario. Al referirse a terrenos que podrían entregarse a pobladores, imagina la respuesta de quienes recibieran bosques sin los medios necesarios para convertirlos en riqueza. La distribución del suelo requería capitales, apertura del terreno, pasos y botes para los ríos, balsas, molinos de sierra y puertos donde llevar las maderas. La fuerza del argumento reside en que la propiedad aislada carece de eficacia económica, pues la tierra adquiere valor solo cuando existen capitales, instrumentos, accesos, transformación productiva y puntos de salida (González Alonso, 1840, p. 52).

Esa preocupación reaparece en otro pasaje de la obra, cuando este compara la antigua prosperidad de Extremadura con su abandono posterior. Al evocar las calzadas romanas, los puentes, la circulación, el comercio y la riqueza agrícola, relaciona la prosperidad territorial con la existencia de infraestructuras capaces de facilitar el movimiento de personas, productos y actividades económicas. La pérdida de aquellas condiciones le permite explicar la decadencia del territorio, de modo que caminos y puentes aparecen como elementos que habían favorecido comercio, población y cultivo (González Alonso, 1840, p. 68).

En Álvarez Guerra, esta relación adquiere una formulación más sistemática, porque las comunicaciones quedan integradas en el marco jurídico de la agricultura y se colocan junto a los instrumentos necesarios para producir, medir, transportar y vender. Su *Proyecto de una ley agraria o Código rural* incluye entre los bienes públicos las carreteras, caminos reales, puentes y calzadas, las cañadas, veredas, cordeles y coladas para el ganado, así como las aguas públicas, ríos y canales de navegación. Más adelante sitúa entre las mejoras públicas la facilidad para circular y extraer las producciones rurales, los nuevos caminos reales, carreteras, puentes, calzadas y canales de navegación, la uniformidad de pesos y medidas, la introducción de nuevos cultivos y la instrucción agronómica.

El desarrollo posterior del texto mantiene esa misma lógica al distinguir varias clases de caminos según su función, lo que permite ir desde las conexiones generales del reino hasta los accesos necesarios para el trabajo ordinario en las heredades. Los caminos reales y las carreteras atendían al tráfico general del reino, a las relaciones con países extranjeros, a los puertos de mar, a las capitales de provincia, a la capital del reino y a otros puntos de gran concurrencia. A otra escala, los caminos vecinales comunicaban pueblos entre sí, mientras que los de travesía atravesaban el término de un pueblo para enlazar caminos reales o vecinales. Los caminos rurales o sesmos quedaban vinculados de forma más directa al tránsito de los labradores, al beneficio de los predios y al cultivo cotidiano de las fincas.

Esa gradación funcional tenía consecuencias institucionales, pues cuando una obra servía para enlazar provincias y pueblos entre sí, o para relacionarlos con países extranjeros, su uso común bastaba para justificar su utilidad pública, porque afectaba a todas las clases y ocupaciones del Estado. Las comunicaciones interiores y exteriores facilitaban el tráfico y reducían los gastos, de modo que la conservación, reparación y construcción de los caminos debían asumirse como una responsabilidad general, con intervención reglada de diputaciones y ayuntamientos cuando correspondiera. La clasificación de los caminos desembocaba así en una organización administrativa de su cuidado, en la que las escalas nacional, provincial y local actuaban sobre una red necesaria para el tráfico, el cultivo y la circulación de los productos.

El interés de este planteamiento aumenta si se atiende a las comunicaciones rurales y del común. Álvarez Guerra incluye entre los bienes del común las comunicaciones rurales o sesmos, junto a montes, propios, baldíos, aguas, arroyos y canales de riego; y, más adelante, al tratar las mejoras del común, atribuye a las ordenanzas municipales la fijación de la anchura de esos caminos según los usos a que estuvieran destinados, siempre relativos a los medios de cultivo y acarreo adoptados en cada país (Álvarez Guerra, 1841, pp. 6, 31, 41-42, 87 y 101). La precisión es importante, ya que unos caminos articulan provincias y mercados, mientras que otros permiten el acceso a heredades, el acarreo de frutos, el movimiento de ganados o la comunicación cotidiana de los vecinos.

La navegación fluvial, presente en varios de estos proyectos como expectativa o referencia, debe situarse en un horizonte más amplio de pensamiento sobre las comunicaciones interiores. Hasta la aparición efectiva del ferrocarril como alternativa, la navegación de ríos y canales fue vista en España como una necesidad para crear un sistema de comunicaciones eficaz, aunque las condiciones físicas de la Península hicieran inviables muchos proyectos. Esta tensión ayuda a entender la insistencia de los reformistas en ríos y canales. Desde nuestra perspectiva puede parecer un resto de utopismo hidráulico, pero en las primeras décadas del siglo XIX seguía siendo una respuesta razonable dentro de un país sin red ferroviaria y con graves dificultades para transportar materias pesadas.

Un caso de 1829 muestra bien ese momento de transición. Mientras el ferrocarril apenas era entonces una promesa técnica, el brigadier Francisco Javier de Cabanes seguía proponiendo la navegación del Tajo con barcos de vapor, intentando adaptar una vieja aspiración a los nuevos tiempos (Arroyo Ilera, 2020, pp. 21-26 y 42-44). Cuando Olavarría habla de buques, comercio y navegación, cuando Álvarez Guerra integra ríos y canales en su *Código rural*, o cuando González Alonso recuerda pasos fluviales y puertos, escriben en un contexto en el que la navegación interior conservaba todavía un fuerte atractivo práctico.

Al final del recorrido, la relación entre colonización agraria y comunicaciones se entiende mejor si se atiende a tres escalas complementarias. La primera era la del trabajo cotidiano, donde la cercanía entre casa, agua y

parcela condicionaba la posibilidad de cultivar con regularidad. La segunda correspondía a las comunicaciones rurales y comarcales, formadas por caminos del común, accesos a heredades, cañadas y vías de acarreo que permitían mover trabajadores, ganados y frutos. La tercera conectaba esos espacios con mercados más amplios mediante carreteras, puentes, canales, ríos navegables, puertos, transporte terrestre y navegación marítima o fluvial. Cada escala dependía de las demás, porque una colonia mal situada trabajaba peor, una explotación sin caminos vendía con dificultad y una región sin salidas quedaba al margen de los circuitos de prosperidad que los reformistas querían activar.

Con este recorrido se comprende mejor el lugar que las vías de comunicación ocupan en proyectos dedicados también a la propiedad, la enseñanza agrícola o la ocupación de pobres. La colonización agraria se concebía como una intervención sobre el territorio y, por ello, necesitaba multiplicar relaciones entre casas, campos, pueblos, mercados y puertos. Comunicar hacía practicable la reforma, porque permitía que la tierra cultivada generase riqueza efectiva y que la población asentada quedara integrada en redes económicas más amplias.

6. Ideas reformistas, legislación frustrada y continuidad posterior

Los proyectos publicados entre 1821 y 1841 permiten observar una cultura reformista interesada por la colonización agraria, el poblamiento rural, la mejora del cultivo y las comunicaciones, pero conviene distinguirlos de las iniciativas legislativas tramitadas por el Estado. Chevardiere, Olavarría, Verea y Aguiar, González Alonso y Álvarez Guerra escribieron memorias, planes o propuestas doctrinales que no llegaron a convertirse en disposiciones legales. Su valor reside precisamente en ese plano, pues muestran cómo algunos autores pensaron la relación entre población, tierra, trabajo, caminos, canales y circulación de productos antes de que el Estado liberal contara con una legislación estable sobre colonias agrícolas.

Esta distinción resulta especialmente necesaria en torno a 1841. Ese año se publicó el *Proyecto de una ley agraria o Código rural* de Álvarez Guerra y, por otra vía, se inició la tramitación de un proyecto de ley sobre nuevas poblaciones en parajes desiertos, impulsado durante la Regencia de Espartero. La iniciativa

procedía de una petición para fundar una nueva población en Castillejos, término de Arroyomolinos, y su tramitación alcanzó una fase muy avanzada entre 1841 y 1843, aunque desapareció de la agenda política tras la caída del regente.

El contenido del proyecto parlamentario abordaba desde una perspectiva normativa algunas de las cuestiones presentes en los textos reformistas. Permitía establecer nuevas poblaciones en parajes desiertos, preferentemente donde hubiese gran extensión de terreno inculto y cubierto de maleza; preveía la intervención de la Diputación provincial en la tramitación de las solicitudes, la elaboración de un plano con calles, plazas y edificios públicos, la asignación de tierras a cada poblador y la obligación de levantar casa y cultivar el terreno durante un plazo determinado. También contemplaba espacios para edificios públicos, ejido y viveros, así como la posible aplicación de productos a obras públicas de la nueva población. La colonización aparecía así como una operación territorial completa, en la que poblamiento, cultivo, trazado urbano y obras de utilidad pública quedaban vinculados (Hamer Flores, 2019, pp. 39-46).

La tramitación parlamentaria muestra, al mismo tiempo, los límites prácticos de esa aspiración. El debate obligó a precisar qué terrenos podían colonizarse, cómo se respetaban los derechos de los pueblos, qué papel correspondía a diputaciones y ayuntamientos, y de qué modo podían financiarse las nuevas poblaciones. Allí donde las memorias y planes podían imaginar soluciones amplias, la ley debía enfrentarse a la propiedad existente, a la hacienda pública, a las competencias administrativas y a la viabilidad material de cada asentamiento. Esa diferencia ayuda a valorar los proyectos intelectuales como expresión de un horizonte reformista cuyas aspiraciones encontraron importantes dificultades cuando se abordaron desde la legislación y la práctica administrativa.

La legislación posterior confirma que la cuestión siguió abierta. En este sentido, la Ley de colonias agrícolas de 1855 introdujo un marco de alcance nacional para la instalación de colonias agrícolas o nuevas poblaciones, aunque su desarrollo fue limitado. Entre 1855 y 1866 apenas se presentaron treinta y tres solicitudes en todo el país, de las que cuatro no prosperaron. Además, la práctica colonizadora quedó dividida entre iniciativas oficiales y actuaciones espontáneas sin un plan territorial coordinado (Alagón Laste, 2024, pp. 11-15). La distancia entre aspiración reformista y eficacia práctica volvió a hacerse

visible, pues colonizar exigía tierras, pobladores, financiación, edificios, comunicaciones, criterios de localización y una administración capaz de sostener el proceso.

Las propuestas de Fermín Caballero y la Ley de 1866 sobre fomento de la población rural desplazaron después la atención hacia la casería rural y la vivienda aislada en el campo[5]. Caballero defendió que la verdadera población rural era la que vivía en casas situadas sobre el terreno cultivado, con el fin de mejorar el aprovechamiento de la tierra y reducir los desplazamientos diarios. Ese planteamiento presentaba una significativa coincidencia con la memoria de Chevardiere, que ya había criticado la concentración de cultivadores en pueblos alejados de sus tierras, y ponía nuevamente de manifiesto la importancia que tenían para la colonización agraria la organización del hábitat, la distancia entre casa y parcela y las comunicaciones cotidianas del trabajo agrícola.

La política hidráulica y las obras de comunicación añadieron otra línea de continuidad. Ya en 1820 se había presentado una propuesta de ley sobre caminos y canales del Reino, considerada un primer antecedente de un plan general de obras hidráulicas, aunque no llegara a aplicarse (Alagón Laste, 2024, pp. 11-14). Esta iniciativa respondía a preocupaciones que también aparecen en los textos analizados en este trabajo, donde caminos, canales, ríos navegables y medios de transporte se concebían como condiciones de la prosperidad agraria. Durante la segunda mitad del siglo XIX, esas preocupaciones se reformularon en relación con los regadíos, la política hidráulica y, más tarde, el regeneracionismo.

La evolución posterior ayuda a situar esos proyectos tempranos en una trayectoria histórica más amplia. Su importancia radica en que permiten identificar un modo de pensar propio de las primeras décadas del liberalismo español, cuando varios autores entendieron que el problema agrario exigía fijar población, mejorar el cultivo y comunicar el territorio. La frustrada iniciativa legislativa de 1841-1843, la Ley de 1855, la casería rural de Caballero y la política

[5] Fermín Caballero y Morgáez (1800-1876) fue un político liberal, periodista, geógrafo y escritor español. En relación con este trabajo interesa por su defensa de la población rural asentada en casas situadas sobre el propio terreno cultivado, planteamiento que vinculaba mejora agraria, organización del hábitat campesino y reducción de los desplazamientos cotidianos de los labradores. Su *Memoria sobre el fomento de la población rural*, premiada por la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas en el concurso de 1862, fue publicada en Madrid en 1863 y tuvo varias ediciones posteriores (Caballero, 1863).

hidráulica posterior prolongaron esas preocupaciones en marcos distintos, con resultados prácticos tardíos, limitados y muchas veces decepcionantes.

7. Conclusiones

Los proyectos examinados confirman que, en el primer liberalismo español, la colonización agraria podía pensarse como una intervención amplia sobre el territorio. Cada autor la formuló con un lenguaje propio, según se tratase de una memoria premiada por una diputación, de un plan de colonias-escuelas, de una propuesta moral y productiva de gran ambición, de una ley agraria doctrinal o de un código rural. Con todo, sus diferencias no impiden reconocer una preocupación compartida, que vinculaba el fomento agrario con la necesidad de fijar población trabajadora, aprovechar mejor la tierra y disponer de comunicaciones capaces de facilitar la circulación de personas y productos.

Chevardiere, Olavarría, Verea y Aguiar, González Alonso y Álvarez Guerra escribieron desde un terreno en el que las expectativas, los diagnósticos y las soluciones propuestas podían formularse con una amplitud que rara vez encontraba después cauce práctico. Leídas en conjunto, por tanto, sus obras muestran hasta qué punto la colonización agraria seguía siendo una cuestión abierta tras la crisis del Antiguo Régimen y durante las primeras décadas del Estado liberal.

A partir de ese horizonte se entiende mejor la importancia concedida al poblamiento y al cultivo. Chevardiere propuso repartir tierras y favorecer la instalación de cultivadores, pero vinculó esa nueva propiedad a la existencia de medios materiales y de casas próximas a las parcelas. Su defensa de los caseríos por los campos partía de una observación precisa de la economía del trabajo agrícola, ya que la distancia diaria entre la vivienda y la tierra restaba tiempo, dificultaba el cultivo y contribuía al abandono de las fincas alejadas. Esa misma relación entre asentamiento y actividad productiva aparece, con otra escala, en Olavarría, que vinculó la distribución de colonos con la agricultura, las artes, el comercio y la navegación, y también en Verea y Aguiar, cuyas colonias-escuelas reunían población, tierras, aperos y dirección técnica.

La atención al cultivo prolonga esa misma línea argumental, porque trabajar mejor la tierra implicaba emplear conocimientos prácticos, instrumentos

adecuados, comparación de métodos y selección de productos. Chevardiere atendió a cultivos concretos y a su posible aprovechamiento económico; Olavarría vinculó teoría y práctica, aprendizaje profesional, herramientas, máquinas y conocimientos aplicados; Verea y Aguiar convirtió la colonia en un espacio de demostración agrícola; González Alonso insistió en la necesidad de unir ciencia y experiencia para superar la rutina, y Álvarez Guerra incorporó la instrucción agronómica y la introducción de nuevos cultivos dentro de un sistema de mejoras públicas. Esa mejora productiva conducía, además, a una exigencia añadida, ya que una agricultura más activa necesitaba transportar, vender y hacer circular sus frutos.

La aportación central de esta investigación reside en mostrar cómo esas preocupaciones por el poblamiento y la mejora agrícola se relacionaban con las comunicaciones en proyectos de características diferentes. Chevardiere relacionó la prosperidad andaluza con su fertilidad, sus corrientes de agua, sus comunicaciones por puertos, la navegación del Guadalquivir, la mejora de carruajes y posadas, y la proximidad entre vivienda y cultivo. Olavarría integró comercio, transporte terrestre, navegación, caminos, canales, puentes y puertos dentro de su sistema de colonos formados en profesiones útiles. Verea y Aguiar, por su parte, vinculó la localización de las colonias con su accesibilidad territorial y propuso destinar parte de los beneficios de estos establecimientos a la construcción de caminos y buques, además de impulsar una compañía de exportación de productos nacionales. González Alonso recordó la importancia de caminos, puentes, pasos, puertos y canales para convertir las tierras y los montes en riqueza efectiva. Álvarez Guerra, por último, ofreció una formulación jurídica sistemática de las comunicaciones agrarias al incluir carreteras, caminos, cañadas, ríos, canales de navegación y comunicaciones rurales dentro de una ordenación jurídica del mundo agrario.

La relación entre colonización agraria y vías de comunicación afecta, por tanto, a aspectos y niveles muy distintos. Abarca la localización de las viviendas, la distancia entre la casa y la parcela, el acceso a los mercados, el transporte de frutos, la seguridad de los caminos, el movimiento de ganados, el aprovechamiento de los ríos y la conexión entre economías locales y espacios de intercambio más amplios. De este modo, pueden distinguirse tres escalas complementarias de comunicación, correspondientes al trabajo agrícola

cotidiano, a las conexiones rurales y comarcales y a las grandes vías de circulación comercial. Su articulación permitía relacionar los asentamientos y las explotaciones agrarias con mercados cada vez más amplios, por lo que la mejora de las comunicaciones constituía una condición material para que el poblamiento y el cultivo produjeran efectos duraderos.

La evolución posterior confirma que el problema mantuvo su importancia, aunque su aplicación siguiera siendo difícil. El proyecto parlamentario de nuevas poblaciones en parajes desiertos, tramitado entre 1841 y 1843, tuvo una naturaleza distinta a las obras de los intelectuales estudiados, aunque revela que la colonización seguía ocupando un lugar en la agenda política tras la abolición del régimen especial de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena y Andalucía en marzo de 1835. Aquella iniciativa llegó a prever terrenos, actuaciones de las diputaciones provinciales, planos, edificios públicos, asignación de tierras, obligaciones de cultivo y obras de utilidad pública, antes de quedar frustrada por la evolución política de la Regencia de Espartero. Más tarde, la Ley de colonias agrícolas de 1855, las propuestas de Fermín Caballero y la Ley de 1866 reformularon el problema desde otros presupuestos, con mayor atención a la casería rural, al poblamiento disperso y a la legislación de alcance nacional.

Los proyectos reformistas del primer liberalismo español permiten, de este modo, ver que la colonización agraria fue concebida como una forma de activar territorios mal aprovechados mediante población estable, trabajo agrícola, conocimientos útiles y circulación de personas y bienes. Su eficacia dependía de la posibilidad de crear vínculos estables entre los cultivadores y la tierra, entre los productos y los mercados, así como entre los asentamientos rurales y las vías que los conectaban con espacios más amplios. Desde esta perspectiva, poblar, cultivar y comunicar constituyen operaciones complementarias dentro de una misma cultura de fomento, interesada en hacer del territorio rural un espacio habitado, productivo y conectado.

Bibliografía

Alagón Laste, J. M. (2024). Política hidráulica y colonias agrícolas en la España del siglo XIX: la propuesta de colonización interior del aragonés Joaquín

Costa. *Anuario Histórico Ibérico*, 3, 9-30. https://doi.org/10.31338/ahi.2024.3.1

Álvarez Guerra, J. (1841). *Proyecto de una ley agraria o Código rural: publicado de acuerdo de la Sociedad Económica Matritense*. Madrid: Imprenta de Don Miguel de Burgos.

Arroyo Ilera, F. (2020). La navegación fluvial en el siglo XIX: entre la utopía y la necesidad. *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, CLV, 21-58.

Caballero, F. (1863). *Memoria sobre el fomento de la población rural*. Madrid: Imprenta del Colegio de Sordo-Mudos y de Ciegos.

Cabral Chamorro, A. (1995). *Propiedad comunal y repartos de tierras en Cádiz (siglos XV-XIX)*. Cádiz: Universidad de Cádiz y Diputación Provincial de Cádiz.

Canales Martínez, G., y Juárez Sánchez-Rubio, C. (1988). Colonización agraria y modelos de hábitat (siglos XVIII-XX). *Agricultura y Sociedad*, 49, 333-352.

Chevardiere, A. L. de la. (1821). *Memoria sobre los medios de dar enseñanza y ocupación a la gente ociosa en la provincia de Andalucía, y de fomentar en ella la agricultura y las artes*. Cádiz: Oficina de Don Manuel Bosch.

Gil Novales, A. (1975). Los arbitristas en el Trienio Liberal. *Cuadernos Hispanoamericanos*, 298, 18-33.

Gil Novales, A. (1989). *El Trienio Liberal* (2.ª ed.). Madrid: Siglo XXI.

González Alonso, D. (1840). *La nueva ley agraria*. Madrid: Establecimiento Tipográfico.

Hamer Flores, A. (2019). Tierras para los partidarios de Isabel II. La frustrada ley de nuevas poblaciones en parajes desiertos (1841-1843). En F. M. Espino Jiménez y M. Calvo-Manzano Julián (coords.), *La problemática de la tierra en España durante la Historia Contemporánea* (pp. 33-52). Sevilla: Egregius.

Larramendi, J. A. de. (1820). *Informe y proyecto de un canal de navegación y riego desde Sevilla a Córdoba*. Madrid: Ibarra, Impresor de Cámara de S.M.

Olavarría, J. de. (1988). *Memoria dirigida a S. M. sobre el medio de mejorar la condición física y moral del pueblo español* (J. Esteban, Ed.). Madrid: Fundación Banco Exterior. (Trabajo original publicado en 1834).

Robledo Hernández, R. (1993). *Economistas y reformadores españoles: la cuestión agraria (1760-1935)*. Madrid: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Ruiz Torres, P. (1996). Reforma agraria y revolución liberal en España. En A. García Sanz y J. Sanz Fernández (coords.), *Reformas y políticas agrarias en la historia de España* (pp. 201-245). Madrid: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Verea y Aguiar, J. (1835). *Plan sencillo, armonioso, ejecutivo, para el establecimiento de escuelas prácticas de agricultura-colonias, fomentadoras y propagadoras*. Segovia: Imprenta de D. J. Espinosa.

Itinerario circular Camino de Bercho Alto – Peñuelas – Peña Blacha (Pegalajar).

Juan Antonio López Cordero.

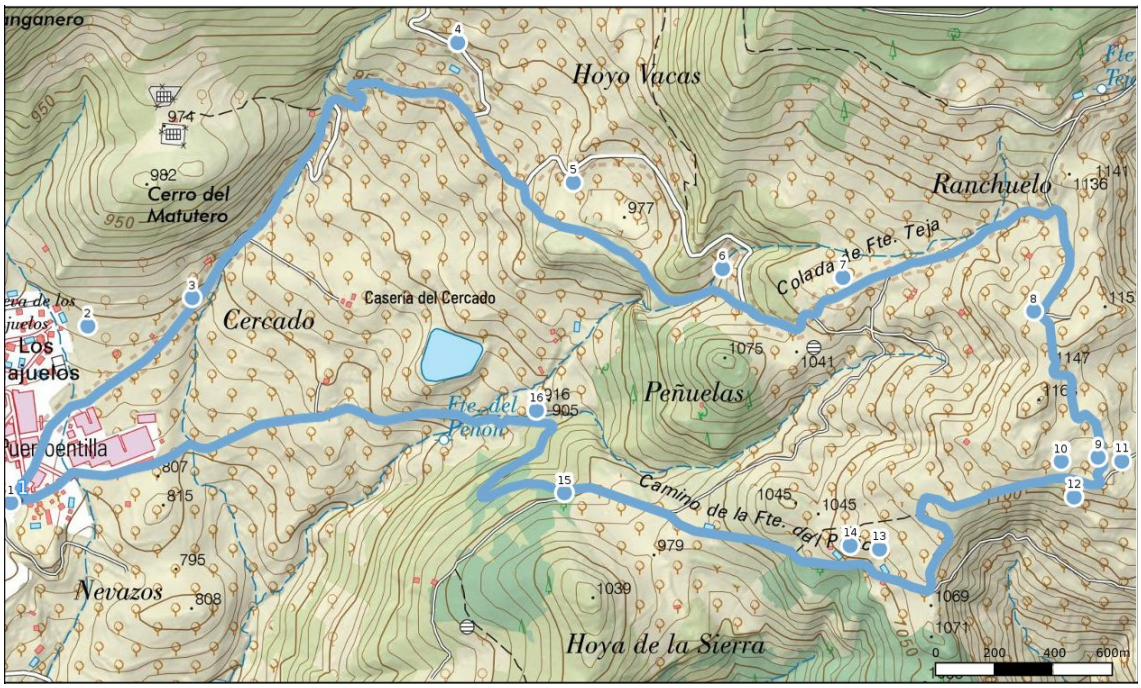
1. Introducción.

Este itinerario tiene un recorrido aproximado de 8.650 m. Se inicia y finaliza al este del núcleo urbano de Pegalajar, con un desnivel que va de los 797 m. a 1.142 m. en su punto más alto, a mitad del trayecto. La mayoría de su recorrido es por carril, que sigue la vía pecuaria y antiguo sendero de las dehesas de Bercho Alto, excepto en algunos tramos por los que el carril se desvía del viejo camino.

En itinerario tiene su inicio en el antiguo ejido de las Eras de la Ventilla, de las que aún quedan algunas eras. La mayoría de ellas desaparecieron por la ubicación en la zona del polígono industrial de Pegalajar. Otras se encuentran cercadas por muros. Se llamaban de la Ventilla por ubicarse en el lugar una antigua venta junto al camino y vía pecuaria Vereda Real de Granada a Úbeda, la cual sigue el itinerario en los dos primeros kilómetros de su trazado. Esta vereda estuvo muy transitada en el pasado con las comunicaciones entre el sur y norte de la Península. Se desvía del itinerario para introducirse en las llamadas cordilleras de Bercho, así llamadas en el pasado, zona hoy día conocida como Bercho Alto, para volver por la ladera del monte Hoyo de la Sierra y la Fuente del Peñón.

En este itinerario se pueden observar diferentes hitos correspondientes a las construcciones de piedra seca de agricultores y ganaderos, fuentes de agua cercanas y la fortaleza natural de Peña Blacha.

Puntos del itinerario circular Camino de Bercho Alto - Peñuelas				
Núm.	Denominación del punto	X	Y	Altitud s.n.m.
1	Conjunto de eras de la Ventilla	443804	4177341	808
2	Chozo Cerro Matutero	444012	4177811	844
3	Conjunto de Albarradas del Cerro Matutero	444291	4177885	880
4	Fuente del Puerto	445004	4178560	990
5	Choza Hoyo de las Vacas	445310	4178185	989
6	Albarradas y vallas Morrón - Hoyo de la Sierra	445706	4177953	1000
7	Chozo del Ranchuelo	446027	4177927	1054
8	Conjunto de albarradas Peñuelas-Fuente de la Teja	446536	4177834	1120
9	Conjunto de majanos y albarradas de Peñuelas	446705	4177443	-9999
10	Chozo Peñuelas C	446606	4177433	1122
11	Chozo Peñuelas E	446768	4177432	1106
12	Chozo Peñuelas D	446640	4177338	1099
13	Choza de Peñuelas	446120	4177202	1054
14	Chozo Peñuelas B	446042	4177212	1040
15	Pilón del Hoyo de la Sierra	445280	4177358	937
16	Peña Blacha	445207	4177578	878
Coordenadas UTM, datum ETRS89, huso 30				



Itinerario circular Camino de Bercho Alto - Peñuelas, sobre cartografía del IGN[1].



Itinerario circular Camino de Bercho Alto - Peñuelas, sobre ortofotografía del IGN.

[1] Descargar fichero kml para visores: https://www.revistacodice.es/publi_virtuales/camino-bercho-alto-penuelas-track-wp.kml



Perfil de nivel del itinerario circular Camino de Bercho Alto-Peñuelas

2, El chozo del Matutero y el camino del Puerto.

Al poco del inicio del camino, a unos 150 m. a la izquierda, a la altura de una cooperativa de aceite, se ubica el primer chozo de piedra de los numerosos que se pueden visitar en el recorrido. Es el chozo del Cerro del Matutero, de unos 10 m^2 de superficie exterior y 1,70 m^2 de interior. El chozo está situado en una ladera suave. Es de planta circular con la línea principal de fachada lisa. La cubierta es de falsa bóveda cerrada en su cenit con una gran losa que deja un orificio de ventilación. El orificio de acceso, orientado al sur, es dintelado, mide 0,90 m. de alto por 0,60 m. de ancho. En la parte posterior, junto al chozo, se agrupa un majano de piedras. Su antigua función sería de “guardaviñas”, cuando existían en este paraje.



Chozo del Cerro Matutero.



Vereda real de Úbeda a Granada. Al fondo, cerro del Morrón.

El trazado del camino continua por la vía pecuaria hacia la subida del puerto que lleva a Mancha Real. A la izquierda, en la ladera del Cerro Matutero, se observan albarradas de piedra de diferente tamaño, en dirección noroeste-sureste, construidas con mampuestos calizos recogidos del entorno para contener la pérdida de terreno de cultivo, hoy día plantado de almendros en su mayor parte o abandonados, formando diversos escalones. Al ser vía pecuaria, el camino aún presenta vallas de piedra a ambos lados en muchos tramos, construidas para proteger los cultivos de cuando pasaban por la vereda los hatos de ganado.

A los pies del Puerto de Mancha Real, el carril zigzaguea en la subida y muestra a la izquierda el antiguo sendero del camino con albarrada de piedra seca. Un poco más arriba, su ubica el pozo de agua que abastece a la población de Pegalajar. Fue perforado en 1988, tras la desecación de la Fuente de la Reja, que abastecía anteriormente de agua al pueblo. El camino continúa en dirección al Hoyo de las Vacas, dejando a su izquierda, a unos 130 m. la Fuente-abrevadero del Puerto, donde descansaban los ganados que transitaban por la vereda.



Tramo abandonado del antiguo sendero del Puerto Alto.



Fuente-abrevadero del Puerto Alto.

2. El Hoyo de las Vacas.

En el desvío hacia la Fuente del Puerto, a unos dos kilómetros de su inicio, el camino deja la Vereda Real de Granada a Úbeda y toma otra vía pecuaria denominada Colada de la Fuente de la Teja, poco antes de llegar a la gran dolina del Hoyo de las Vacas, que el carril bordea por el norte, mientras el viejo sendero lo hace por el sur. En este sendero, bordeado por vallas de piedra seca a ambos lados, y a unos 100 m. de la bifurcación con el carril se encontró una tumba (coordenadas UTM X: 445228, Y: 4178083, datum ETRS89, huso 30) cubierta con una gran losa de piedra del entorno apoyada sobre otras de piedra tosca, tipo de piedra que no se da en el lugar y fue llevada allí expresamente. La tumba estaba orientada de este a oeste, posiblemente la cabeza del difunto estuviese colocada al oeste, mirando al este, a la salida del sol, propia de los ritos cristianos. Ello indica la existencia de una necrópolis en la zona, probablemente en época altomedieval, en relación con el hábitat próximo a la Fuente del Peñón, donde aparece cerámica de esta época.

En este lugar, a unos 120 m. entre el sendero y el carril se ubica una choza de base rectangular y paredes en piedra seca de unos 10 m^2 de superficie. Debió tener una techumbre vegetal con vigas de madera. Hacia el sureste no tiene muro. Tendría la entrada por este lugar. Posiblemente fue utilizada en el pasado por los pastores en esta zona y posteriormente como refugio ocasional de agricultores.



Choza del Hoyo de las Vacas.

Las acumulaciones de agua que se recogen en el Hoyo de las Vacas con las precipitaciones no permiten los cultivos arbóreos en su parte central que, como el olivar, ocupan las tierras de cultivo circundantes. Pasada la dolina, al norte del sendero se observan albarradas y vallas de piedra seca que protegían los terrenos de cultivo de los ganados que pastaban en el monte. Son varios escalones de albarradas y vallas de importante extensión, distribuidas en una pequeña depresión entre los montes Hoyo de la Sierra y Morrón.



Conjunto de albarradas y vallas del Hoyo de la Sierra - Morrón.

3. Chozo del Ranchuelo.

Tras recorrer 760 m. por el sendero, ya pasado el Hoyo las Vacas, el camino retoma el carril y sube hacia el Puerto de la Fuente de la Teja. La meseta del Ranchuelo hace un descanso en la subida, donde se encuentra un chozo al comienzo de la misma, a unos 40 m. a la izquierda del camino.

El chozo del Ranchuelo es de planta circular con irregularidades, con un contrafuerte en su base exterior de mampuestos calizos. Tiene una superficie total de uso 14 m^2 y en el interior de 10 m^2. La cubierta es una falsa bóveda formada por aproximación de hiladas de mampuestos, presentando un orificio de derrumbe que ha sido remendado con piedras colocadas en el exterior no bien ordenadas. La cubierta exterior está recubierta de tierra y grava con un montículo de piedras en el centro. El interior está reforzado con yeso. El orificio de acceso, orientado al este es dintelado, de 1,00 x 0,55 m., que en el pasado tuvo su puerta

de madera. Adosados al chozo, en su base, hay montículos de piedras que utilizan la base del chozo a modo de majano, a la vez que lo refuerzan.



Chozo del Ranchuelo.

Poco antes de culminar el puerto, el itinerario se desvía por un carril que hay a la derecha, en dirección sur, hacia el paraje de Peñuelas, donde se observan numerosas albarradas que contienen la erosión del suelo y algunas antiguas casillas, albergues temporales de agricultores.

4. Chozos de Peñuelas.

En el paraje de Peñuelas, el itinerario pasa cercano a una choza con cubierta vegetal, hoy perdida, y diversos chozos con cubierta de piedra por aproximación de hiladas, que sirvieron a los agricultores del lugar como refugio temporal, quizás también a algunos pastores.



Choza de Peñuelas A.



Chozo de Peñuelas B.



Chozo de Peñuelas C



Chozo de Peñuelas D.



Chozo de Peñuelas F.

El camino empieza a descender desde Peñuelas y conecta con el de la Fuente del Peñón, pasa junto algunas casas de nueva construcción y por las pilas abandonadas del Hoyo de la Sierra, cuya agua provenían de la conducción, hoy abandonada, que de las fuentes del Almadén y Bercho Alto llevaba el agua a Pegalajar. En el año 2008 se hizo una derivación de la conducción hacia este lugar, ubicando un pilar-abrevadero de nueva construcción.



Pilón del Hoyo de la Sierra.

5. Peña Blacha.

En su descenso, el camino llega al paraje de la Fuente del Peñón, donde se encuentra en gran peñón conocido en el pasado como Peña Blacha. La fuente se ubica a unos 300 m. al norte de la misma.. La Peña tiene unos 16 m. de altura, Peña Blacha aparece con frecuencia citada en los protocoles notariales que se

conservan del siglo XVI en Pegalajar, como un paraje de plantaciones de vides. Blacha parece ser un topónimo prerromano, con raíz lingüística “eusko-ibérica”. Algunos investigadores traducen Blacha por “las peñas oscuras (bel-atx-a)” (MATEO SANZ, G.). Peña Blacha es un caso típico de tautología toponímica, se añade la palabra románica "Peña" a la antigua “Blacha” que significa lo mismo. Con el tiempo este topónimo desapareció en Pegalajar, pero aún a mediados del siglo XVIII (Catastro del Marqués de la Ensenada) aparece el antiguo topónimo del paraje con el actual: “Peña Blacha o Fuente del Peñón”.

A los pies de la Peña y en su parte alta se encuentra cerámica sin definir expresamente, prehistórica o altomedieval, probablemente sea de los siglos VI al IX, que inducen a pensar que el lugar estuvo habitado en el pasado, como lugar defensivo, que tenía en la Peña su principal refugio. Sería una pequeña población de economía principalmente ganadera. A los pies de la Peña debieron existir corrales de ganado y chozas con cerca. Hacia el suroeste presenta una pared lisa inclinada, inaccesible. Hacia el sureste la Peña puede escalarse. Tiene varias terrazas, que en el pasado pudieron estar fortificadas por muros de piedra o empalizadas de madera, que hoy se han perdido. En la actualidad, la vegetación arbustiva complica el acceso de subida a la misma. En la parte alta de la Peña parece encontrase un aljibe rectangular excavado en la roca de aproximadamente 1 x 1,5 m., en la actualidad aterrado.

La proximidad al monte de Bercho, zona tradicional e importante de caza en época medieval (Libro de la Montería de Alfonso XI), sería un complemento de la economía de los habitantes del lugar. A los pies de la Peña, se observan los restos de un antiguo corral de ganado y casa hundida al oeste, utilizados hasta hace algunas décadas. Al noreste, y también a sus pies, se observan restos de algún tipo de construcción.

A 500 m. en línea recta hacia el norte, junto al antiguo camino del Bercho Alto, en un tramo que forma parte de este circuito, apareció un enterramiento, que comentamos más arriba, cubierto con una gran losa, apoyada sobre piedras de tosca, que no existen en el lugar y fueron llevadas allí expresamente; lo que indica la existencia de una necrópolis que pudo tener relación con los que habitan la fortaleza de Peña Blacha. Estaría en el camino de acceso a esta zona del monte desde la Peña, que pasaba por la fuente, donde tendrían abrevadero sus

ganados. A los pies de la pared rocosa que hay al norte, bajo el Hoyo de las Vacas, se observan alineamientos de grandes piedras y apilamientos que pudieron formar parte en el pasado de la necrópolis de los habitantes de esta zona.



Peña Blacha, vista desde el Sur.

Desde Peña Blacha, el camino continúa bajando hacia el núcleo urbano de Pegalajar. El itinerario finaliza donde comenzó, en las antiguas Eras de la Ventilla.



Peña Blacha, vista aérea, con los restos de corrales a sus pies..

6. Conclusiones.

El itinerario Camino de Bercho Alto – Peñuelas nos acerca al entorno histórico, medioambiental y etnológico de la cultura agroganadera de montaña en Pegalajar. Es un itinerario de ida y vuelta a las cordilleras de Bercho. Aunque en su mayor parte discurre por carril, es aconsejable hacerlo a pie, recorrer los tramos de senderos del antiguo camino y poder acercarse a los hitos que se describen en el mismo, pues la mayoría de ellos pasan desapercibidos si no se sabe la ubicación exacta.

Es un circuito de mediana dificultad, pese a tener cerca de nueve kilómetros de recorrido. La subida de los 800 a los 1242 metros es paulatina, con una pendiente media del 8%. En el itinerario, las construcciones de piedra seca de origen agroganadero están muy presentes: eras, chozas, chozos, albarradas, cercas, vallas, corrales... Estas construcciones se integran perfectamente en el paisaje, los materiales son de su propio entorno y se adaptan a la orografía del terreno.

Peña Blacha nos recuerda un hábitat ganadero, omnipresente en el pasado, como refugio de gentes que buscaron en su altura la protección y, a sus pies, la de sus ganados. Aún quedan los restos de corrales ganaderos, que se estuvieron utilizando hasta hace algunas décadas.

Este itinerario se enriquece además por su alto valor medioambiental y paisajístico. Los bosques de pinos de repoblación se entremezclan con los islotes testigo de encinas y quejigos del bosque primitivo, junto el olivar de montaña que el hombre ha adaptado a la orografía del terreno. Las vistas del valle del río Guadalbullón y las sierras que lo circundan forman parte del paisaje en casi todo el trayecto. Su inicio y fin en el núcleo urbano de Pegalajar es otro valor añadido a este itinerario de alto valor histórico, cultural y medioambiental.

7. **Bibliografía básica**:

- LÓPEZ CORDERO, Juan Antonio. Pegalajar. Catálogo de Construcciones de piedra seca en Sierra Mágina, Pegalajar. CISMA - Caja de Ahorros de Jaén. Carchelejo, 2005 (publicación virtual).
- Catastro del Marqués de la Ensenada. Pegalajar, 1752
- MATEO SANZ, Gonzalo. Topónimos y apellidos españoles de origen ibérico o pre-latino (Los iberos seguimos aquí). Jaca, 2019
- *ALFONSO XI. Libro de la monteria que mando escrevir el muy alto y muy poderoso Rey Don Alonso de Castilla y de Leon, vltimo de este nombre / acrecentado por Gonçalo Argote de Molina ... Sevilla, 1582.* Se cita el monte del de Bercho como bueno para la montería del “oso y puerco”.

ANTIGUOS CORRALES GANADEROS DE ALMOROCHE Y LOS CANJORROS (PEGALAJAR-JAÉN) ENTRE ANTIGUOS CAMINOS Y VÍAS PECUARIAS.

Juan Antonio López Cordero y Enrique Escobedo Molinos.

1. Introducción.

Al Sur del término municipal de Pegalajar (Jaén), se ubican antiguos corrales de ganado, hoy bastante deteriorados, recuerdo del pasado ganadero de una zona que, en gran parte, fue roturada de forma intensa en la segunda mitad del siglo XVI. Por lo general, los corrales aprovechan para su construcción la orografía del terreno y la piedra en seco para formar las cercas del corral. También el refugio del pastor, junto al corral, busca su protección en abrigos o cuevas naturales y chozas. Parte de estos corrales albergarían ganado boyar o caballar.

Desde mediados del siglo XIII y hasta el final de la guerra de Granada en 1492, el término de Pegalajar fue una zona de frontera entre los reinos de Castilla y Granada, con una economía agroganadera bastante limitada por la escasez demográfica e inseguridad de la zona. Tras la desaparición del reino granadino, la población de Pegalajar se incrementó, también en otros lugares de su contorno, limítrofes de frontera, como Cambil, y surgieron nuevas poblaciones (Campillo de Arenas, Mancha Real, los cortijos de Carchel y Carchelejo).

El fin de la frontera permitió la utilización agroganadera de las tierras más alejadas del núcleo poblacional de Pegalajar. Al sur de su término municipal, en la margen izquierda del río Guadalbullón, se ubicaba un amplio paraje sin roturar, lindante con la Sierra Sur de Jaén, tierras realengas que en siglos anteriores debieron estar roturadas y la frontera dejó yermas. En principio, tuvieron un uso ganadero, junto con la roturación de algunas tierras (Cortijo de Almoroche), que en la segunda mitad del siglo XVI se incrementó por las roturaciones de las tierras más aptas para el cultivo en zona, impulsadas por el fuerte crecimiento demográfico de la población, que en cincuenta años se había duplicado pasando

de 750 habitantes a 1500, y por las necesidades monetarias de la Corona, que procedió a vender estos terrenos realengos en suertes entre los vecinos.

Al Sur del término municipal de Pegalajar, se estimaban en 2.150 fanegas (1.433 has.) la superficie que podría ser roturada. En 1574, la Corona autorizó al juez Gerónimo de Fuentes a vender las tierras del Campo de Almoroche al Concejo de Pegalajar para repartirlas entre los vecinos por subasta; pero la presión de la ciudad de Jaén, que compartía los pastos con Pegalajar, paralizó la venta. Se reanudó en 1582 con el juez Luis Sánchez Palomino, dividiéndose en suertes las tierras que denominaban Hoyas, Almoroche y Tercera[1].

Las roturaciones de la zona disminuían la superficie ganadera, que tenía un notable peso económico en la población, como se manifiesta en los protocolos notariales, donde es frecuente las compra-venta de bueyes, vacas, cabras, carneros, borregos, ovejas, borricos, yeguas, mulos, cerdos… A ello se opusieron los ganaderos y contra las roturaciones interpusieron una querella ante la Audiencia de la Real Chancillería de Granada los hermanos Jorge y Miguel Cobillo “por averse entrado y arado y senbrado en las faldas del cerro de Almoroche ques término desta villa aviendo quedado por público y realengo e para paso del ganado y veredas”. En su defensa, el Cabildo Municipal, en 1585, dio poder a Alonso de Lugones, procurador en la Audiencia Real de Granada para que defendiese las roturaciones.[2]

Tras las roturaciones, la zona más agreste del monte Almoroche, no apta para cultivo, continuó incluida en los bienes de propios municipales. Su principal uso era de pastos para el ganado. En el siglo XVIII la Dehesa de Potros estaba situada en esta zona y las adyacentes, lugares denominados "*Almoroche, oias y terzera*", lindaba "*por la parte Vaxa con el dicho río de Guadarbollón y por la Alta con el término de Cárchel y de Jaén*". En la parte más elevada, situada al Sur, esta dehesa poseía importantes pinares, por donde pasaba el camino de Jaén a Cárchel.

[1] Desde la población de Pegalajar se podía observar toda la zona del sur del término. De izquierda a derecha, se pueden ver sucesivamente dichos parajes de las Hoyas, Almoroche y Tercera. Éste último topónimo ya no existe, pues ha sido sustituido por los topónimos de los cortijos de la zona. El topónimo Tercera debió darse en aquella época por ser la tercera zona a vender en suertes tras las Hoyas y Almoroche.

[2] Ver: LÓPEZ CORDERO, Juan Antonio. “Pegalajar en la segunda mitad del siglo XVI: la primera reforma agraria”. *Códice. Revista de Investigación Histórica y Archivística.* Núm. 28 (Diciembre, 2015) Jaén: Asociación de Amigos del Archivo Histórico Diocesano de Jaén, p. 19-29.

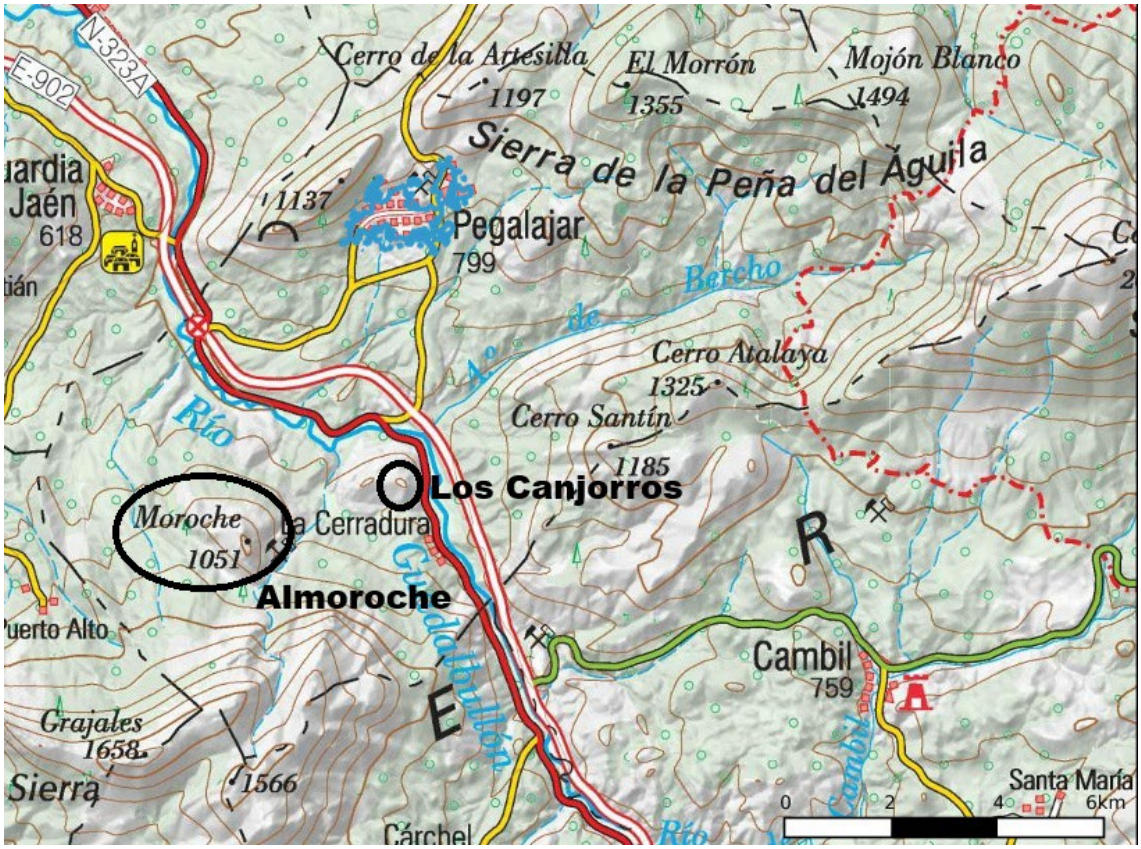
Junto al monte Almoroche o Moroche pasan dos importantes vías pecuarias, la Vereda de la Sima y la Vereda Real de Úbeda a Granada. La primera de ellas es también el antiguo camino de herradura que comunicaba Cárchel con Jaén, que pasa al Sur del Almoroche, entre éste y la sierra de Grajales. La segunda vía bordea el monte por el Este para seguidamente encarar la sierra de Grajales por el barranco de la Iruela. Y por el Norte de Almoroche transitaba el antiguo Camino de Jaén, que desde esta ciudad conectaba con el camino del valle del río Guadalbullón junto a la aldea de La Cerradura; cerca de la cual se ubicaba también los corrales de los Canjorros. Existía, pues, una buena comunicación de esta zona a través de los cercanos caminos y vías pecuarias que la rodeaban.

Ya a mediados del siglo XX, la repoblación forestal, estimulada tras la última guerra civil como una de las medidas de paliar el grave problema del paro obrero, tuvo en el monte Almoroche uno de sus focos de actuación. Se estableció un consorcio entre el Patrimonio Forestal y el Ayuntamiento, aprobado en septiembre de 1946, repoblándose ésta y otras zonas del término municipal en los años siguientes, por lo que los pinares cubrieron gran parte de la desnudez arbórea del monte y suprimieron zonas de pastos. Por otra parte, una cantera de piedra la falda oeste del monte, junto a antiguos corrales de ganado estuvo en explotación en las últimas décadas, en la actualidad está abandonada.[3]

Testigos del pasado ganadero de la zona son los corrales de ganado que aún perviven, bastantes deteriorados, como son los que se ubican en torno al monte Almoroche y en el cercano cerro Boticario, junto al paraje de las Hoyas, que también ha sido histórico lugar de cantera desde el Neolítico-Bronce, y donde se encuentra un antiguo santuario de esta época.[4] Estos corrales se encuentran en una zona de monte de carácter protegido en el Plan de Protección del Medio Físico de la Provincia de Jaén, como Complejo Serrano de Interés Ambiental.

[3] Ver: LÓPEZ CORDERO, Juan Antonio. "El Moroche". *Revista Acebuche*, núm. 18, marzo 2006. Jódar: Asociación Ecologista Guardabosques de Jódar, 2006, p. 53-56.

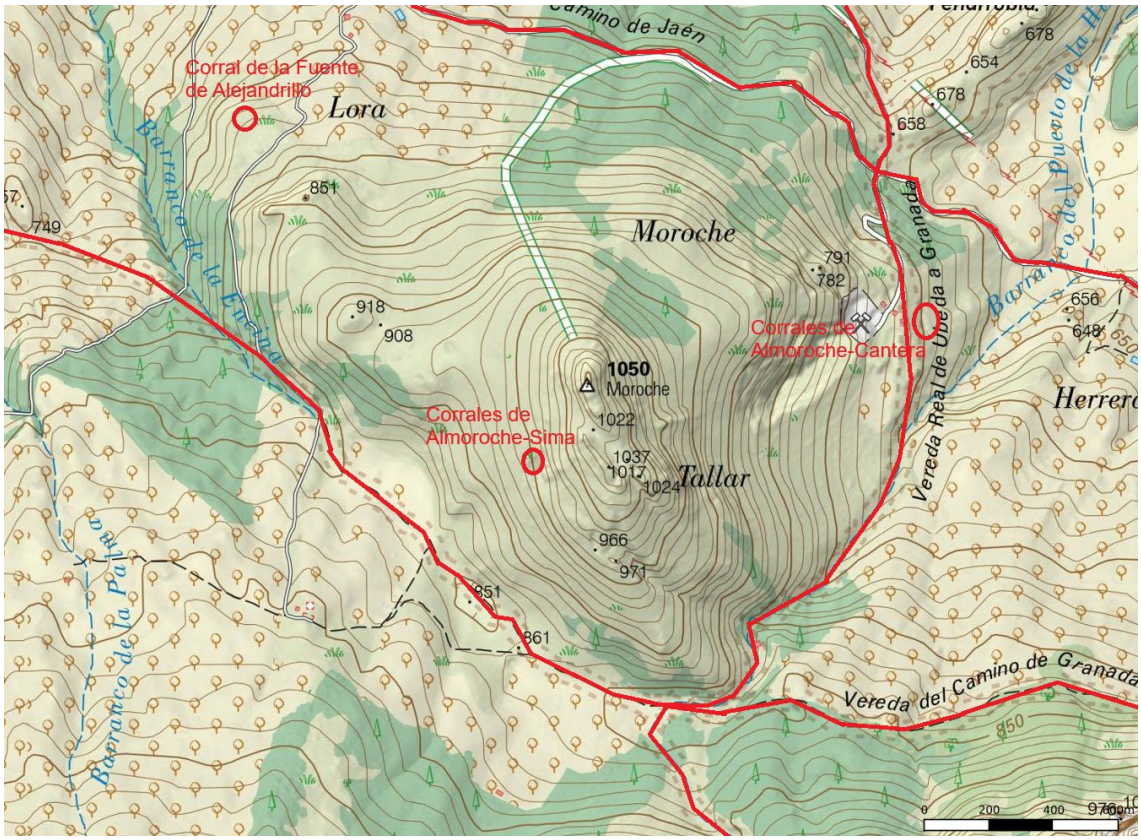
[4] Ver: LÓPEZ CORDERO, J.A. y ESCOBEDO MOLINOS, E. "Canteras de Sierra Mágina: la cantera del Cerro Boticario junto al camino del alto valle del río Guadalbullón y el descubrimiento de un asentamiento del Neolítico-Bronce". *IV Congreso Virtual sobre Historia de las Vías de Comunicación, 15 al 30 de septiembre de 2016. Comunicacione*s. Depósito Legal J 465-2016. Asociaciones Orden de la Caminería y Amigos del Archivo Histórico Diocesano de Jaén. Jaén, 2016.



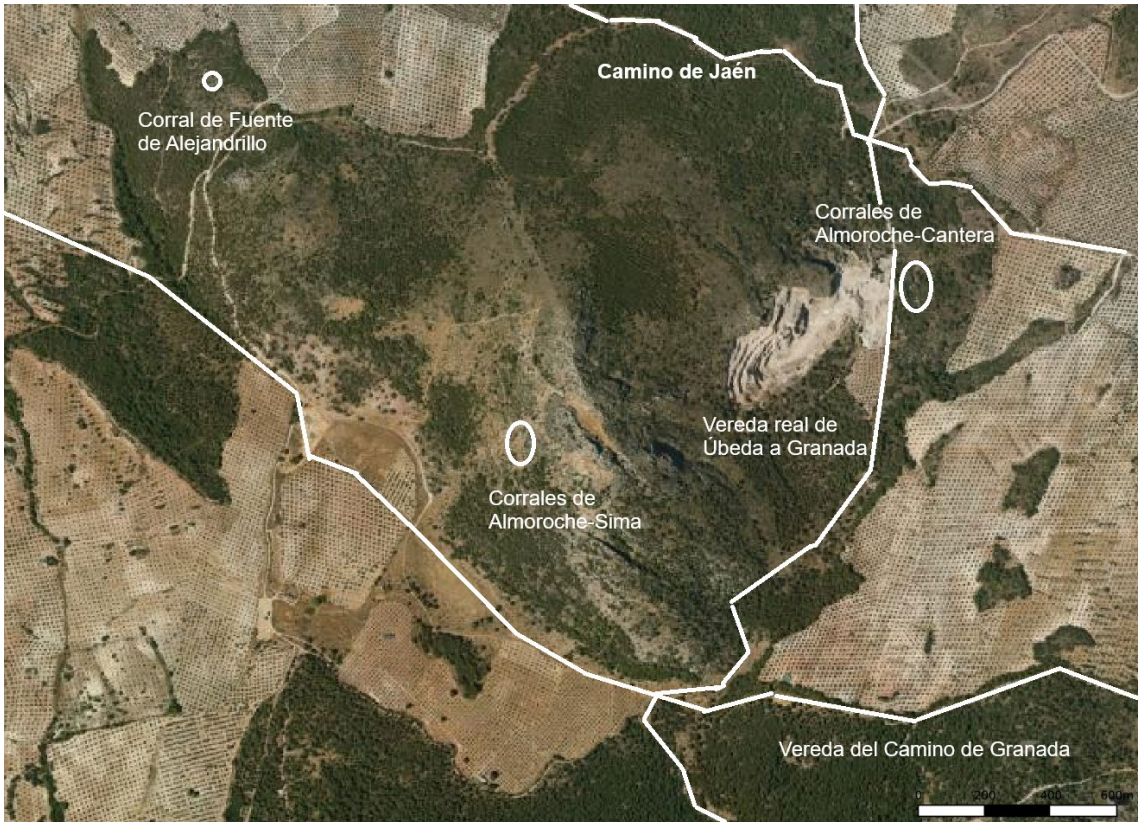
Ubicación del monte Almoroche y Los Canjorros en el término de Pegalajar.

2. Los corrales de ganado del monte Almoroche.

En el monte Almoroche podemos distinguir tres núcleos de corrales. El primero ubicado en la ladera este del cerro, junto a una cantera de piedra abierta en los años ochenta, por donde pasa la vereda real de Úbeda a Granada, que hemos denominado corrales de Almoroche-Cantera. El segundo corral se ubica en la ladera oeste del cerro, frente al cortijo de la Sima, al que hemos denominado Almoroche-Sima. Y el tercer corral, sobre la Fuente Alejandrillo, en la ladera noroeste del Almoroche.



Ubicación de los corrales del monte Almoroche, sobre cartografía del IGN.

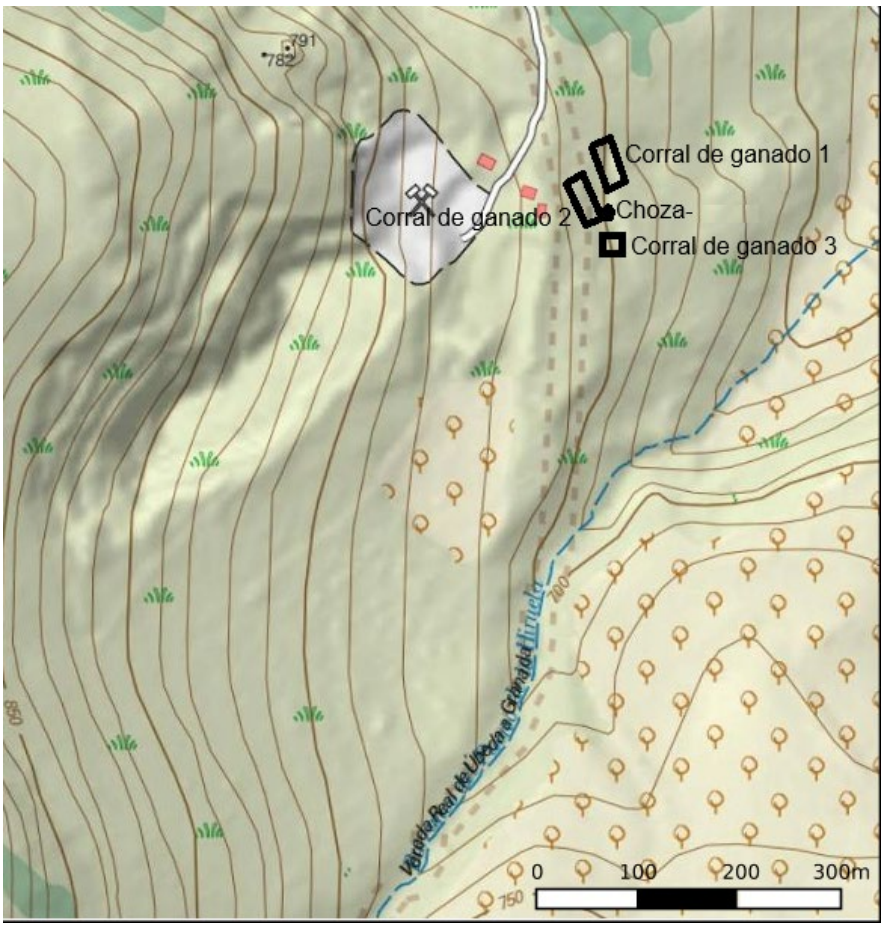


Ubicación de los corrales del monte Almoroche, sobre ortofotografía del IGN.

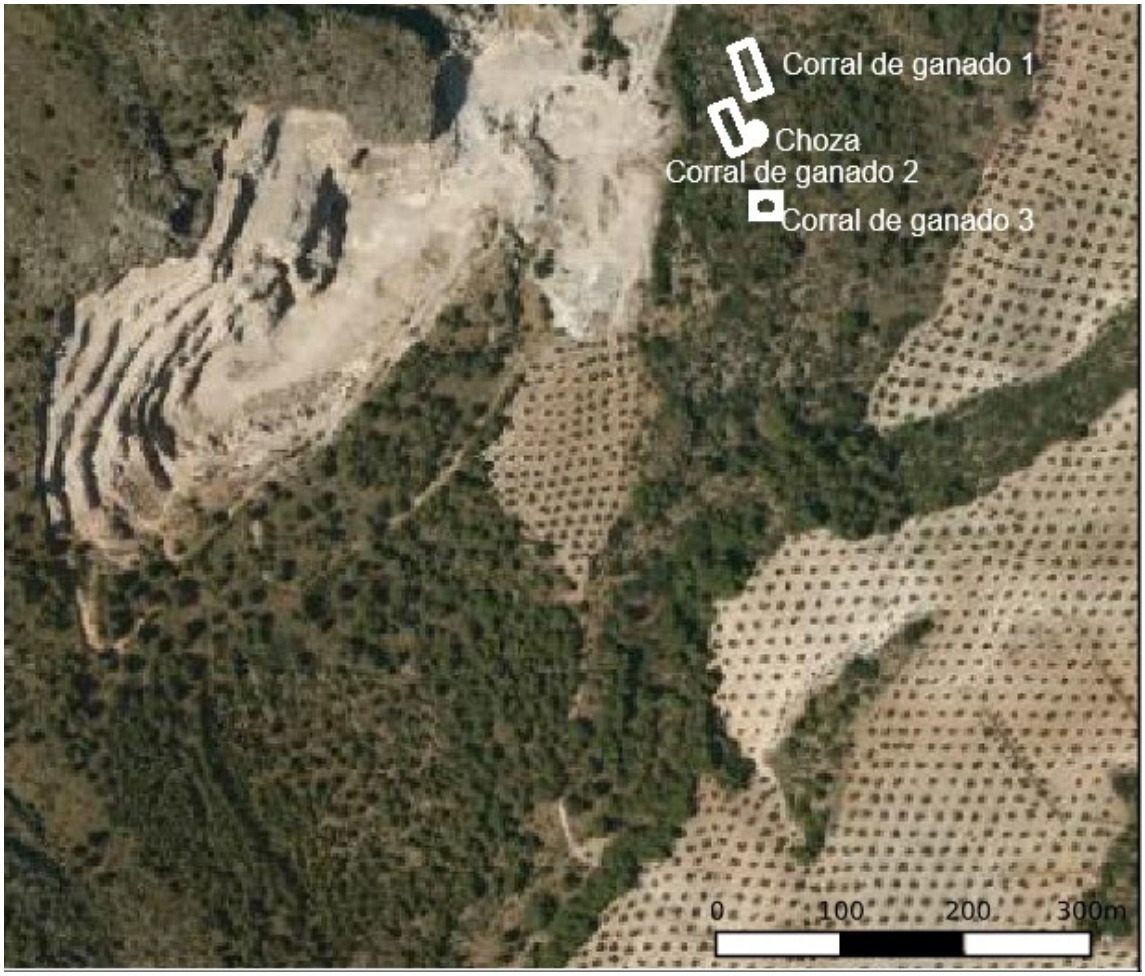
2.1. Los corrales de ganado de Almoroche-Cantera.

En la vertiente este del monte Almoroche se ubican un conjunto de antiguos corrales que aprovechan la orografía del terreno junto con vallas de mampuestos de piedra seca recogidos del entorno. Hemos localizado tres corrales, cuyas vallas están muy deterioradas por el paso del tiempo desde que fueron abandonados. Es posible que haya más corrales, pues el lugar está cubierto por una vegetación muy cerrada de chaparros, espinos, abulagas… que hacen difícil la exploración de la zona. Se encuentran a una altura entorno a 700 m. sobre el nivel del mar. Se ubican en propiedad privada (polígono 11, parcela 1), aunque podrían formar parte del trazado de la vía pecuaria.

Debieron ser utilizados ya en el siglo XVI o en épocas anteriores. Se ubican en la ladera del monte Almoroche, junto a una cantera de piedra, que ha sido utilizada hasta hace pocas décadas. Junto a ellos pasa la vereda real de Úbeda a Granada y tenían a unos 350 metros el abrevadero de la Fuente de Los Yesos, hoy desecada.



Ubicación de los corrales de Almoroche-Cantera, sobre cartografía del IGN.



Ubicación de los corrales de Almoroche-Cantera sobre ortofotografía del IGN.

El primer corral del núcleo de corrales Almoroche-Cantera (coordenadas UTM X: 441580, Y: 4172653, dat. ETRS89, huso 30) aprovecha un callejón natural de piedra caliza con altas paredes, cercado en sus salidas Norte y Sur con valla de piedra seca, en la actualidad derruida. Por sus características sería destinado a redil de ganado vacuno o caballar. Su planta es un rectángulo irregular de unos 28 x 6 m. de anchura media y unos 170 m^2 de superficie.



Corral 1. Vista general.



Corral 1. Valla.

El segundo corral (coordenadas UTM X: 441575, Y: 4172621, dat. ETRS89, huso 30), como el anterior, también aprovecha un callejón natural de piedra junto con vallas de piedra seca que lo cierra al norte y sur, junto con un entorno de vegetación arbustiva cerrada, que indica un abandono de mucho tiempo, quizás de siglos. Estaría destinado a ganado vacuno o caballar. Su planta es un rectángulo irregular de unos 25 x 5 m. de anchura media y unos 130 m^2 de superficie.



Corral 2. Vista general.



Corral 2. Valla.

El tercer corral (coordenadas UTM X: 441588, Y: 4172582, dat. ETRS89, huso 30) parece ser más reciente en el tiempo a los anteriores. Está formado por una valla en piedra seca de planta rectangular, de 8 x 3 metros de anchura media, y 24 m. de superficie, con la puerta de acceso al Sur. Hoy día está derruido. La valla tenía una anchura de unos ochenta centímetros. Es un corral más propio de ganado ovino y caprino. Por sus características tendría un uso paralelo a los anteriores en el que pastarían en la zona diferentes tipos de ganado; o bien un uso posterior, cuando el ganado vacuno o caballar ya no pastaba en la zona..



Corral 3. Vista general.

Junto a los corrales se ubica una choza (coordenadas UTM X: 441585, Y: 4172602, dat. ETRS89, huso 30) que serviría de albergue a los pastores que cuidaban del ganado. La choza está derruida, tenía una base circular de

mampuestos de piedra seca, de unos 3 metros de diámetro y una superficie de 8 m^2. Utilizaría una cubierta vegetal de tipo cónico, utilizando la vegetación del entorno.

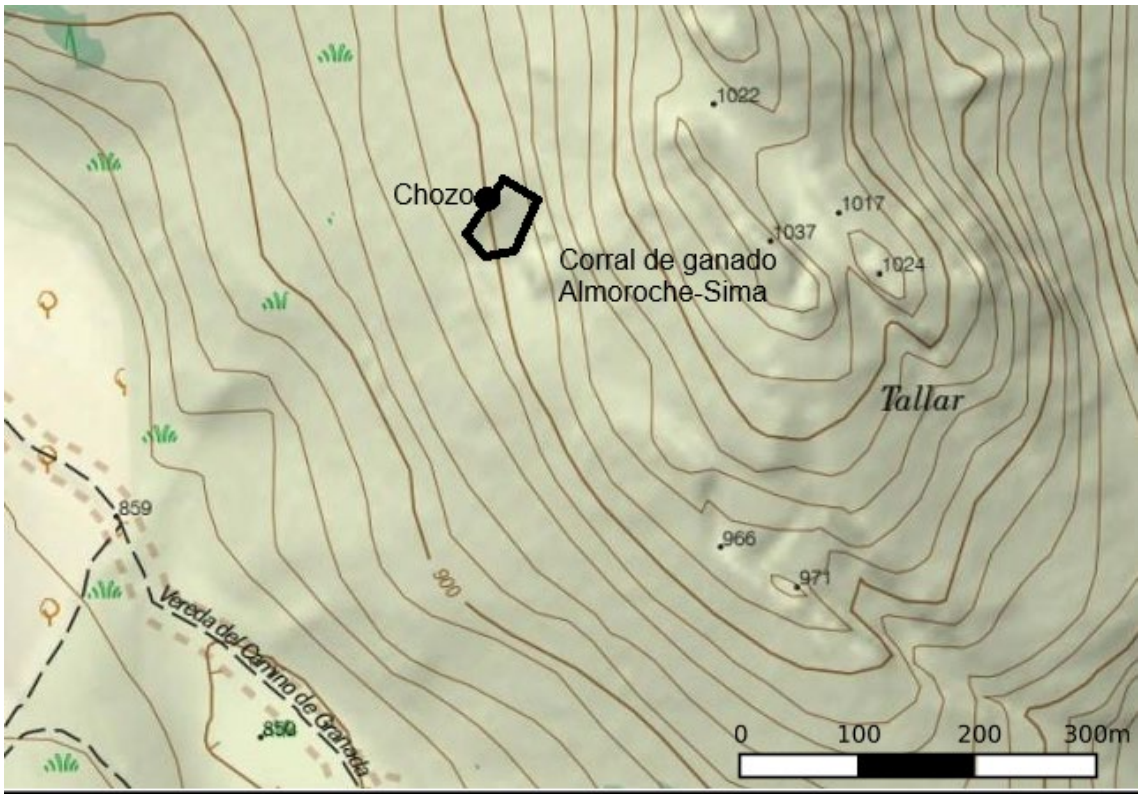


Restos de la choza del Almoroche-Cantera.

2.2. **Corral de ganado Almoroche-Sima**.

En la vertiente oeste del cerro Almoroche se ubica un antiguo corral de ganado (coordenadas UTM X: 440630 UTM Y: 4172277, dat ETRS89, huso 30), a una altura de 950 m. sobre el nivel del mar. Tiene una planta de rectángulo muy irregular, con unas dimensiones medias de 20 x 37 metros, sobre 1000 m^2 de superficie. Está muy deteriorado, aprovecha la orografía del terreno junto con vallas en piedra seca, hoy semiderruidas. Las rocas actúan de cerca en gran parte de su perímetro. Destacan por su extensión dos líneas de cerca en su parte inferior, de unos 15 metros de longitud cada una. En su interior, se aprecian también restos de vallas, que indican su división en varios compartimentos.

Probablemente, fue utilizado también como redil de ganado vacuno y caballar, además de ovino y caprino.



Ubicación del corral de Almoroche-Sima en cartografía del IGN.



Ubicación del corral de Almoroche-Sima en ortofotografía del IGN.



Corral de ganado del Moroche-oeste.

Dentro del corral se ubica un chozo de unos 3,5 m^2 de superficie. Es de planta irregular, cubierto con una bóveda que forman dos grandes piedras apoyadas una junto a otra. En la cara suroeste tiene una construcción en piedra

seca que cerraba la cueva, en la actualidad muy deteriorada. La entrada al chozo-cueva se encuentra en el interior del corral de ganado. Junto a su puerta de entrada había un recinto de piedra seca, rectangular, de 2 m. x 3,5 m., en la actualidad muy deteriorado, que le servía de separación con los animales del corral.

En entorno lo forma vegetación de pinos y matorral. Cerca se encuentran numerosas albarradas en piedra seca, construidas para contener la erosión del terreno, pues la zona limítrofe fue roturada en el pasado y posteriormente abandonada. La parcela donde se ubica es de propiedad privada (polígono 10, parcela 58).



Chozo-cueva del Almoroche

2.3. Corral de ganado de la Fuente Alejandrillo.[5]

El corral de ganado de la Fuente Alejandrillo se ubica al noroeste del monte Almoroche (coordenadas UTM X: 439917; UTM Y: 4173139, dat ETRS89, huso 30), a 768 m. de altura sobre el nivel del mar, en terreno de propiedad privada (polígono 10, parcela 48). El corral es rectangular (12 x 15 m.) con una superficie de 180 m^2 que tiene toda su valla derruida. En su esquina noroeste parece que se ubicaba la choza del pastor, sobre la que se construyó posteriormente un puesto de cazadores, que aparece también semiderruido.

En el lugar hay abundante cerámica romana y árabe, también la hay bajo el acantilado de la terraza donde se ubica el corral, junto a la antigua Fuente de Alexandre (coordenadas UTM X: 439833, Y: 4173202, datum ETRS89, huso 30), hoy día conocida como de Alejandrillo. El lugar debió tener un hábitat en el pasado, que tendría en la peña donde se ubica el corral un lugar fortificado, que bien podría ser una torre de vigilancia de los dos antiguos caminos que pasaban por la zona: el que desde La Cerradura dejaba las proximidades del río Guadalbullón para dirigirse a Jaén y a la Guardia, y el que venía por la zona de Cárchel, pasaba junto a la Torre de la Estrella y empalmaba con el anterior para dirigirse a Jaén. Los abundantes mampuestos que forman la choza y valla del corral podrían haber pertenecido a la antigua torre existente en el lugar, por su ubicación estratégica en una pequeña meseta junto a un acantilado que le facilitaba la defensa. El entorno de vegetación es de chaparros, pinos y matorral.

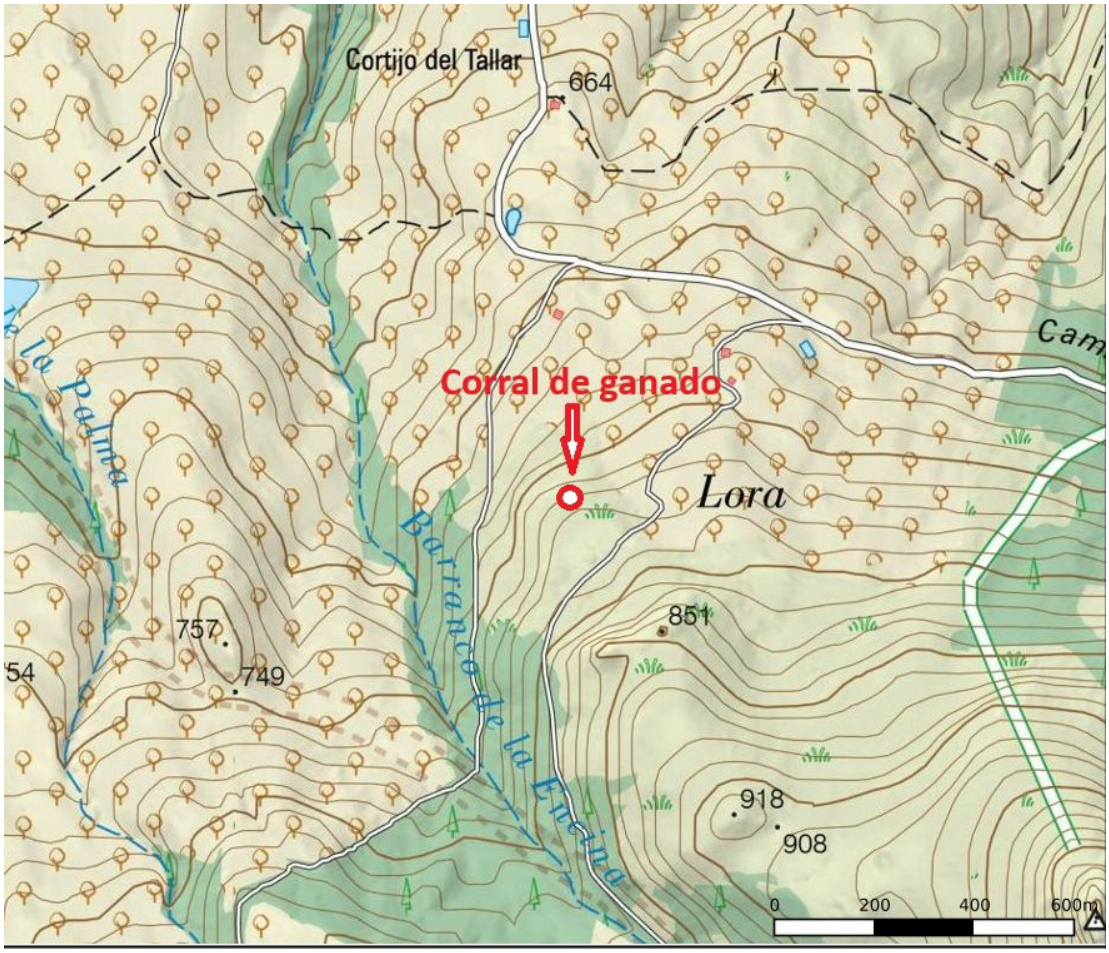
[5] Vista de dron de la Peña de la Fuente de Alejandrillo: https://youtu.be/pL-Fd1z0RxI.



Corral de ganado de la Fuente Alejandrillo, sobre ortofotografía del IGN.



Peña de Fuente Alejandrillo.



Ubicación del corral de ganado de Alejandrillo sobre mapa del IGN.



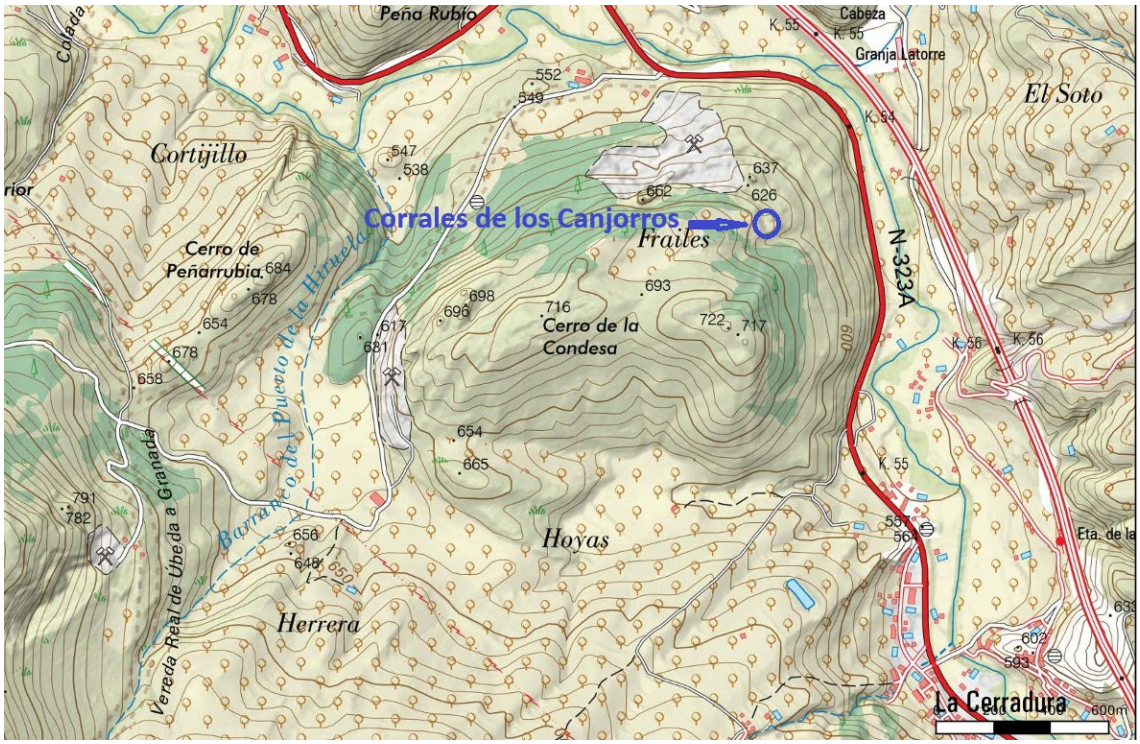
Choza-puesto de cazadores del corral de la Peña de Fuente Alejandrillo.

3. Los corrales de ganado de Los Canjorros.[6]

En el término de Pegalajar se denominan Los Canjorros a una formación natural situada al noreste del Cerro del Boticario o de la Condesa, formando un callejón entre grandes paredes verticales en dirección norte-sur. El callejón acaba en un acantilado de difícil salida.

Los Canjorros se encuentran junto a una antigua cantera utilizada desde el Neolítico hasta escasas décadas, en un entorno de pinos y matorral. Se ubican en una parcela de propiedad privada (polígono 8, parcela 24). Este lugar fue aprovechado por los pastores y, quizás, en algún momento también por los canteros, como redil para sus ganados. Los corrales pudieron albergar todo tipo de ganado, tanto vacuno-caballar como ovino-caprino, que utilizarían los pastos de este cerro y del cercano paraje de las Hoyas..

A lo largo del callejón que forman altas paredes verticales de roca natural se construyeron al menos tres corrales de ganado con vallas de mampuestos en piedra seca recogidos del entorno, con una única puerta de entrada al norte. A la entrada, hay una cueva natural que fue utilizada como refugio del pastor (coordenadas UTM X: 443229, Y: 4173531, dat. ETRS89, huso 30).



[6] Vista de dron de Los Canjorros: https://youtu.be/zmre0cLvgFQ.

Ubicación de los corrales de Los Canjorros sobre cartografía de IGN.



Ubicación de los corrales de Los Canjorros sobre ortofotografía del IGN.

Coordenadas (UTM dat. ETRS89, huso 30) de los corrales de los Canjorrros:

Corral 1: X: 443242; Y: 4173535.

Corral 2: X: 443249, Y: 4173517.

Corral 2: X: 443252; Y: 4173501.

El primer corral, al norte, tiene unos 400 m^2 de superficie, con una cueva refugio natural al este. El segundo tiene unos 300 m^2 de superficie. El tercero, sobre 200 m^2. Todos ellos separados por vallas semiderruidas de piedra seca. En un último y pequeño recinto, con una gran caída vertical al final y de difícil salida al sur, de unos 100 m^2, se encuentra una piedra de molino sin terminar de

extraer de roca; tiene también otra cueva que pudo haber sido refugio de los pastores. Esta cueva es conocida como la Cueva del Crimen.



Vallado de corral de ganado de los Canjorros.



Corrales de los Canjorros.



Corrales de los Canjorros.



Cueva de los pastores de los corrales de Los Canjorros.

3.1. El Crimen de Los Canjorros.

Al final de los corrales de Los Canjorros se ubica una pequeña cueva, conocida como la Cueva del Crimen (coordenadas UTM, X: 443268, Y: 4173488, dat. ETRS89, huso 30), pues allí se encontró el cadáver de una mujer, semienterrada en el fondo con piedras. Los hechos ocurrieron un día de octubre de 1942, noticia recogida por El Diario Jaén.[7] El autor era la pareja con la que convivía. Ambos, que estaban en el campo, se refugiaron en la cueva que llamaban del Fraile, por la cercanía a la Casería de Los Frailes. Allí el hombre la mató, la colocó en el fondo de la cueva y la cubrió con piedras.

El crimen permaneció impune durante cuatro años. El hombre contó en el pueblo que su mujer había fallecido por parto prematuro. En 1946, se encontró el cadáver, que habría sido descubierto en parte por los animales, y dieron parte de ello a la autoridad gubernativa. Era una mujer de pelo castaño, vestida con ropas de invierno y alpargatas blancas. Las pesquisas realizadas por la policía dieron como resultado la identificación del cuerpo. Era Rosario Montiel Fernández, de 35 años, natural de la población de Carchelejo, avecindada en Pegalajar, donde hacía vida marital con Juan Antonio Rodríguez Valenzuela, de 61 años y natural de este municipio. El hombre, que llevaba amancebado con Rosario nueve años, confesó que decidió matarla por las continuas riñas que tenía con ella. Para ello aprovechó el sueño de la víctima estrangulándola con un ramal,

[7] ESCOBEDO MOLINOS, Enrique. “Los cascorros de la muerte". *Fiestas en Honor a Ntra. Sra. La Purísima Concepción, 30, 31 de agosto y 1 de septiembre de 2019*. Procesión 8 de septiembre. Pegalajar: Ayuntamiento de Pegalajar, 2019, p. 30-31.Y *Diario Jaén*, edición especial del 1 de abril de 1991, con motivo de su cincuenta aniversario



Enrique Escobedo junto a la Cueva del Crimen de Los Canjorros.

4. **Conclusiones**.

El Sur del término de Pegalajar fue una importante zona de pastos en el pasado, por ser frontera medieval entre los reinos de Castilla y Granada, que empezó a ser en

parte roturada a comienzos del siglo XVI, tras la desaparición de la frontera, y de forma más amplia a partir de la segunda mitad del siglo XVI, con la venta en suertes de estas tierras realengas por la Corona. Los corrales del monte Almoroche y Los Canjorros son testigos de aquel pasado ganadero de la zona.

En torno al monte Almoroche se ubican tres grupos de corrales, en su mayor parte destinados a redil de ganados vacuno y caballar. Son los corrales de Almoroche-Cantera, Almoroche-Sima y Fuente de Alejandrillo. Cercano a este monte, se encuentra el cerro del Boticario, donde se ubican los corrales de los Canjorros, limítrofes a una antigua cantera explotada desde el Neolítico hasta hace escasas décadas.

La mayoría de los corrales aprovechan la orografía de la zona para su construcción, junto con vallas en piedra seca. También los refugios de pastores, que se ubican junto a ellos, aprovechan un abrigo o cueva natural, junto con la valla en piedra seca.

Algunas de estas cuevas fueron utilizadas posteriormente en el tiempo como refugio ocasional. En una de ellas, junto a los corrales de Los Canjorros, tuvo lugar en un crimen y ocultación del cadáver de una mujer entre piedras en el año 1942, que fue encontrado cuatro años después.

En la actualidad todos los corrales están muy deteriorados, por su abandono durante amplio espacio de tiempo, cubiertos en gran parte de vegetación arbustiva y arbórea. Todos ellos se ubican en parcelas de propiedad privada, terrenos incluidos en el Plan de Protección del Medio Físico de la Provincia de Jaén en el paraje Sierra Alta y de la Pandera como espacio protegido por sus valores naturales, con la calificación de Complejo Serrano de Interés Ambiental.

EL CATASTRO DE ENSENADA, DOCUMENTO HISTÓRICO EN DEFENSA DEL PATRIMONIO PÚBLICO VIARIO. ESTUDIO DE CASOS: CABRA-CÓRDOBA.

Pablo Luque Valle

Perito Judicial Caminos Públicos. Nº de Colegiado 650. AEPEJU.

RESUMEN:

La jurisprudencia advierte que el camino que se señala como lindero de una finca rústica es un indicio de titularidad pública. Del mismo modo, la aparición de un inmueble en un catastro, amillaramiento o registro fiscal simplemente es un indicio de que el objeto inscrito puede pertenecer a quien figura como titular de él. E igualmente, el destino al uso público de un camino es una cuestión de hecho que se puede determinar por medio del uso público desde tiempo inmemorial; siendo la inmemoriabilidad un concepto admitido como título de adquisición.

El reconocido e histórico Catastro de Ensenada del siglo XVIII se comporta como una excelente fuente de estudio para la defensa de los caminos públicos, vías pecuarias y servidumbres públicas, demostrando que éstos se utilizan como linderos para la descripción de los inmuebles rústicos y que la existencia de los mismos es desde tiempos remotos. Al mismo, tiempo que nos ofrece una riqueza de toponimia válida para la identificación del propio vial.

PALABRAS CLAVE: Catastro de Ensenada, lindero, inmemorial, camino público, patrimonio público viario.

I. INTRODUCCION.

Es muy recurrente por quienes no defiende la titularidad pública de un itinerario afirmar que *"la inclusión de un mueble o un inmueble en un Catastro, Amillaramiento o Registro Fiscal, no pasa de constituir un indicio de que el objeto inscrito puede pertenecer a quien figura como titular de él, y tal indicio, unido a otras pruebas, puede llevar al ánimo del Juzgador al convencimiento de que, efectivamente, la propiedad pertenece a dicho titular; pero no puede constituir por sí sola un justificante de tal dominio"* (SSTS, 4/11/1961, 16/11/1988, 29/10/1992, 30/9/1994, 2/3/1996, 23/12/1999,

26/5/2000). Así pues, es preciso recurrir a otros indicios técnicos y jurídicos para convencer al Juzgador la titularidad pública de un viario en controversia.

De igual modo, *"si tal vía rural sirve de lindero a las fincas que margina sin atravesar ninguna, obvio resulta que no forma parte de una determinada, sino que constituye un bien de uso público al ser utilizado por el común de vecinos, tanto para el tránsito de carros como a pie, circunstancia que lo somete a la competencia del Ayuntamiento en cuyo término radica, se halle o no incluido en el inventario de bienes y figure o no su trazado en el mapa del Instituto Geográfico y Catastral,* […]*",* argumenta la STS 20/5/1966. Por lo que podemos inferir que cuando en la descripción literal o cartográfica de un inmueble rústico se presenta algún vial como lindero, éste ha de ser un dominio público.

En la discusión de la titularidad de caminos públicos o servidumbres demaniales, se suele debatir si es o no es de carácter inmemorial dicho viario. Demostrar la existencia de éstos desde tiempos históricos, puede ser determinante para obtener el reconocimiento de la titularidad pública en un litigio. Tal y como afirma Campillo (2011 y 2013), la determinación última de la titularidad de los caminos responde a un pronunciamiento estrictamente jurídico; sin embargo, las pruebas técnicas que tienen que soportar esta motivación han de ser de naturaleza intrínsecamente geográfica e histórica; con el apoyo de fuentes documentales (cartografía, hemeroteca, escrituras, etc.) y testificales, además de la normativa correspondiente (histórica y actual) y de la jurisprudencia. Los caminos públicos son una infraestructura territorial de origen funcional de naturaleza social y económica con un origen inmemorial y, el título de adquisición de estos mismos caminos públicos suele ser un proceso histórico de naturaleza inmemorial consistente en la posesión de la cosa desde tiempos pretéritos. En los caminos públicos la prescripción inmemorial es un concepto indeterminado que enuncia un plazo con una génesis tan antigua que se pierde en la memoria humana. En las Partidas de Alfonso X el Sabio se decía *"tanto tiempo de que no se puede acordar los omes quanto ha que lo comenzaron a usar"* (Partida 3, Título 31, Ley 15). Es decir, el término inmemorial tiene un fundamento memorístico; no nos remite a una fecha concreta, ya que ésta se desplaza con el paso del tiempo y el recambio generacional.

Sin embargo, para las servidumbres la prescripción inmemorial es diferente; se exige que la posesión debe haber empezado con la legislación anterior al Código Civil vigente de 1889 (artículo 1939[1]), por lo que la prescripción necesita una posesión más que centenaria. Las Sentencias de 3 de julio de 1961 (RJ 1961, 2877), de 25 de mayo de 1974 (RJ 1974, 3222), de 15 de febrero de 1989 (RJ 1989, 966), SAP BU-192/2023, SAP C-3342/2022, SAP CA-469/2023, SAP CA-1336/2023, SAP CA-1684/2023, SAP CC-525/2023, SAP CC-1010/2022, etc.; así lo recogen.

Ante estas circunstancias, el Catastro del Marqués de la Ensenada del Siglo XVIII se presenta como una gran oportunidad para la defensa de los caminos o servidumbres públicas demaniales o vías pecuarias, ya que se trata de un documento histórico, una fuente inmemorable para demostrar la existencia de dichos viales en disputa. Al mismo tiempo, para ubicarlos en el terreno gracias a la rica toponimia presente en el texto, toponimia que en muchos casos aún se conservan, y por su localización en mapas o croquis adjuntos al catastro ensenadista o por las magníficas descripciones de los términos municipales, de las parcelas rústicas y de los inmuebles urbanos que pueden considerarse *"mapas textuales"* (Gómez, Aguilar y Jiménez, 2024: 55).

II. CATASTRO DEL MARQUÉS DE LA ENSENADA.

El Catastro del Marqués de la Ensenada o, de forma abreviada, Catastro de Ensenada constituye una de las grandes ejecuciones administrativas de información económica, social y territorial realizadas en la España del siglo XVIII. Fue promovido durante el reinado de Fernando VI, bajo la dirección del entonces secretario de Hacienda Zenón de Somodevilla y Bengoechea, marqués de la Ensenada, y comenzó a ejecutarse en 1749, a partir de la promulgación del Real Decreto de 10 de octubre de 1749. Los trabajos de campo se realizaron entre 1750 a 1756, pero la elaboración de toda la documentación se prolongó hasta 1759. Su finalidad principal era reunir información detallada sobre la riqueza, las propiedades, las actividades económicas y

[1] Dice así: *"La prescripción comenzada antes de la publicación de este Código se regirá por las leyes anteriores al mismo; pero si desde que fuere puesto en observancia transcurriese todo el tiempo en él exigido para la prescripción, surtirá ésta su efecto, aunque por dichas leyes anteriores se requiriese mayor lapso de tiempo".*

las rentas de los habitantes para preparar una profunda reforma fiscal: la sustitución del complejo sistema de Rentas Provinciales por una Única Contribución, basada en la riqueza real de los contribuyentes.

El trabajo tuvo una enorme amplitud territorial, aunque no se realizó en todos los territorios de la Monarquía Hispánica, sino fundamentalmente en los territorios de la Corona de Castilla sujetos a las Rentas Provinciales. No se catastraron territorios de las actuales comunidades autónomas de Aragón, Cataluña, Valencia, Navarra y País Vasco; en los territorios insulares tampoco se ejecutó, ya que las Islas Baleares pertenecían a la Corona de Aragón y las Islas Canarias tenían un régimen fiscal propio. El territorio fue organizado administrativamente por provincias y, dentro de ellas, por localidades. La unidad catastral era toda ciudad, villa, aldea, alquería,…; cualquier territorio que gozase de jurisdicción propia independiente y estuviese obligado a responder ante la real Hacienda. Y el sujeto catastral era toda persona física o jurídica propietario o beneficiario de cualquier bien inmueble o semoviente, o disfrutase de cualquier renta, salario o ingreso, y también toda cabeza de casas, aunque no disfrutase de bienes, así como los menores de edad emancipados (Valderas, 2008).

En cada población se llevó a cabo una investigación sistemática mediante un amplio interrogatorio de 40 preguntas, cuyas respuestas dieron lugar a las denominadas Respuestas Generales. Asimismo, entre los documentos catastrales (Camarero, 2004; Valderas, 2008), se recogen los Memoriales (relaciones o declaraciones); los libros de las Cabezas de Casa (de familias o de lo personal) separados en legos o seglares y eclesiásticos; los libros de lo Real (maestros, raíz o registros), igualmente, uno para legos o seglares y otro para eclesiásticos; y los Resúmenes Cuantitativos (mapas o estados locales).

Así pues, el Catastro de Ensenada no puede encuadrarse únicamente como un registro fiscal. La información recogida en el histórico Catastro resulta imprescindible para conocer la estructura territorial y socioeconómica de la España de mediados del siglo XVIII.

El Catastro del Marqués de la Ensenada ha sido una de las fuentes más empleadas para la historiografía modernista y economista, principalmente el trabajo y

oficio (Camarero, 1987; Díaz, 2012, Gómez de Enterría, 2010; González, 2017; Ruíz y Ortega, 2021), producción/industria/servicios (Birriel, 2015; García, 2017; Hernández, 2008) y riqueza de la tierra (Donézar Díez, 1984; Valderas, 2008), para el examen de género y mujer (Birriel, 2022; Birriel 2023; Camarero, Aguilar y Sánchez, 2021; García y Maldonado, 2019; Hernández, 2013; Pezzi y Ruiz, 2022), para el análisis geográfico, cartográfico o topográfico (Camarero 1987; Ortega, 2007; Ortega, 2019; Ferrer y González, 1996), para el estudio estadístico (Marín y Birriel, 2022 -coords.-) o para el conocimiento del urbanismo y arquitectura (Ortega, Marín, Caro, Moral y Ruiz, 2014).

III. ESTUDIO DE CASOS: CABRA (CÓRDOBA) Y SU CATASTRO DE ENSENADA.

En la revisión de los documentos relacionados con el llamado Catastro del Marqués de la Ensenada, presentes en el fondo documental del Archivo Histórico Provincial de Córdoba, encontramos siete libros para el término municipal de Cabra (Córdoba) de los años 1751 y 1752: 1- Libro de Familias de Eclesiásticos de Cabra-LIB387/1, 2- Libro de Bienes de Eclesiásticos de Cabra Tomo I-LIB387/2, 3- Libro de Bienes de Eclesiásticos de Cabra Tomo II-LIB388, 4- Libro de Bienes de Legos o Seglares de Cabra Tomo I-LIB389, 5- Libro de Bienes de Legos o Seglares de Cabra Tomo II-LIB390, 6- Libro de Familias de Legos o Seglares de Cabra-LIB391, y 7- Libro Respuestas Generales al Interrogatorio de Cabra-LIB392. Desafortunadamente no contamos con los Memoriales o Declaraciones de las personas físicas o jurídicas. Aunque sí se conservan copias que para sí hicieron de sus memoriales dos instituciones egabrenses, el hospital de la Caridad y San Rodrigo y el colegio de la Purísima Concepción[2], conservados en el archivo de la Fundación Aguilar y Eslava (Gómez, Aguilar y Jiménez, 2024). El catastro ensenadista es accesible desde la web @archiAWEB de la Consejería de Cultura, Patrimonio Histórico y Deporte de la Junta de Andalucía[3].

[2] Hoy IES Aguilar y Eslava.
[3] En el siguiente enlace: https://ws096.juntadeandalucia.es/archivaWeb/listDocument?busqueda=&archivo=1000031&cuadro=3585314&narchivo=Archivo+Hist%C3%B3rico+Provincial+de+C%C3%B3rdoba&ncuadro=Intendencia+Provi

El análisis del Libro de Respuestas Generales al Interrogatorio contextualiza la villa de Cabra del Antiguo Régimen. Éste se produjo el 1 del julio de 1751, entre los que asistieron personas cualificadas respecto al mundo agrario, ganadero y de campo en general, conocedoras del territorio egabrense, eran los conocidos como prácticos o peritos. Pedro Gómez Cavallos y Pedro de Arias apreciadores de Huertas y Heredades públicos de esta Villa y Nicolás Cavallos Medidor público de tierras; según consta en la Declaración del histórico documento.

Cabra, formaba parte de la Casa de los Duque de Sessa en aquel momento, tenía como titular a doña Ventura Francisca Fernández de Córdoba Folch de Cardona (1712-1768), XI duquesa de Sessa, IX duquesa de Baena, XV condesa de Cabra, XII vizcondesa de Iznájar, y esposa de don José Guzmán y Guevara (1709-1781), XIII conde de Oñate. La villa contaba con un censo de 2.156 vecinos y una cabida de 23.696 fanegas de tierra, repartidas del siguiente modo: 500 fanegas de regadío (2,11%), 8.211 fanegas de tierra de sembradura (34,65%), 7.200 fanegas de olivar (30,39%) y 3.600 fanegas de viña (15,19%), 100 fanegas de monte para aprovechamiento de bellota (0,42%), 900 fanegas manchón y matorral con algunas encinas (3,80%), 600 fanegas de pasto bajo con algunas encinas (2,53%), 2.160 fanegas de tierra yerma -pedriza, algaidas, manchón o matorral para ganados- (9,12%), 119 fanegas ocupadas por el pueblo, ejidos, **caminos y servidumbres** (0,50%), y el resto, unas 306 fanegas, a repartir entre superficies ocupadas por álamos blancos, álamos negros, mimbrones, zumaque y árboles frutales (1,29%).

Completa este escenario el número de cabezas de ganado, que, en manos de seglares o legos, superaban las 14.000, además de 383 colmenas, y cuyo esquilmo ascendía a algo más de 28.000 reales de vellón. Respecto a las poseídas por los eclesiásticos, se contabilizaban algo más de 3.800 cabezas de ganado y 65 colmeneas con valor algo ligeramente superior a los 9.500 reales de vellón.

---

ncial+de+C%C3%B3rdoba&carchivo=7&advanced=true&fechainicio=&fechafin=&serie=ENSENADA&signatura=&imagen=false&provinciabusqueda=14&archivobusqueda=1000031&todasPalabras=Cabra&cualquierPalabra=&fraseExacta=&sinPalabras=&fInicioHistograma=

Asimismo, la respuesta a la pregunta 23[4] los asistentes respondieron que había 823 fanegas de Propios del Concejo: tierra calma para sembradío, monte en 3 Dehesas nombradas de Prados, Chaparral y Merced y la Dehesa de la Nava de 600 fanegas destinada a tierra de pastos con algunas encinas y quejigos. En la pregunta 24[5] se afirmó que entre los arbitrios que disfrutaban esta villa y el común se encontraba la Dehesa de la Sierra de 700 fanegas, la Dehesa Serrano de 150 fanegas y la Dehesa del Toril, no afirma su extensión. Las cuatro primeras y las tres siguientes, lindaban y/o contenían caminos públicos, vías pecuarias y servidumbres públicas para dar acceso a las suertes que se rentaban y dar salida a los productos obtenidos, también como vías de comunicación entre Cabra y otros núcleos urbanos, y para el paso del ganado; tal y como veremos más adelante. La respuesta a la pregunta 25[6] el interrogatorio nos revela, entre otros, los siguientes gastos: *"*Folio 17 vuelto. […] *composición de Fuentes, Cancel, Puentes de Piedra, de Ladrillo y Madera,* ***y composición de caminos****,* […]*"*

Otro apunte necesario señalar es que los vientos o puntos cardinales que figuran en las descripciones del Catastro del Marqués de la Ensenada habitualmente estaban variados a tenor de la "declaración de personas, familias y bienes" que entregaban los propios titulares; esto no era importante para el fin último del propio catastro, ya que su objetivo era conocer, registrar y evaluar los bienes, rentas y cargas de sus titulares "de las Castillas" para iniciar la reforma fiscal que pretendía el monarca Fernando VI; como afirma la Catedrática de la Universidad Autónoma de Madrid, Dña. Concepción Camarero Bullón (2024). Claro ejemplo lo encontramos en el mapa del término municipal de Cabra presente en el catastro (imagen 1), cuya orientación respecto a las

[4] La pregunta decía: ¿Qué propios tiene el común y a qué asciende su producto al año, de qué se deberá pedir justificación?
[5] La pregunta decía: Si el común disfruta algún arbitrio, sisa u otra cosa, de qué se deberá pedir la concesión, quedándose con copia que acompañe estas diligencias; qué cantidad produce cada uno al año, a qué fin se concedió, sobre qué especies para conocer si es temporal o perpetuo y si su producto cubre o excede de su aplicación
[6] La pregunta decía: ¿Qué gastos debe satisfacer el común, como salario de Justicia y regidores, fiestas de Corpus u otras; empedrado, fuentes, sirvientes, etc.?, ¿de qué se deberá pedir relación auténtica?

poblaciones colindantes es errónea dada su orientación hacia el Sur (Luque-Valle, 2015[7] y Camarero, 2024).

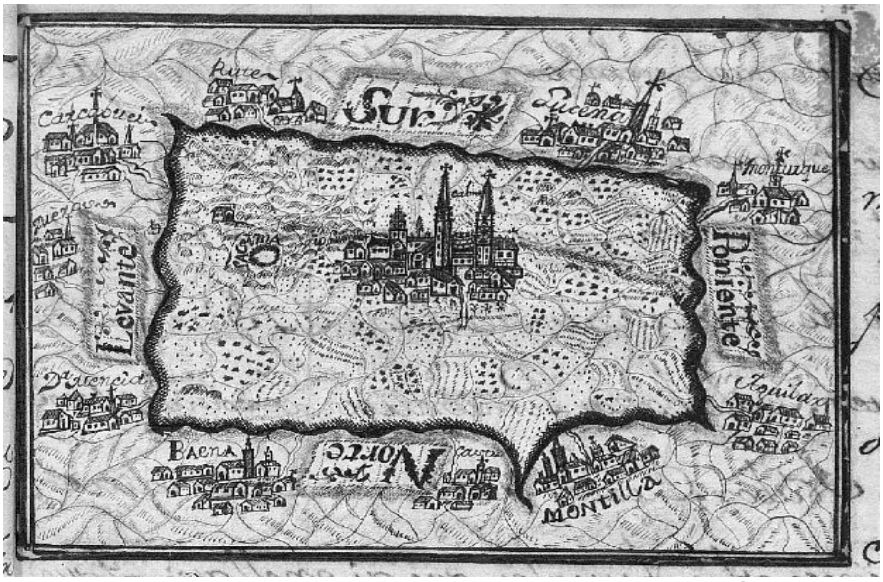


Imagen 1. CROQUIS DEL TERMINO MUNICIPAL DE CABRA (CÓRDOBA).
CATASTRO DEL MARQUÉS DE LA ENSENADA.
RESPUESTAS GENERALES AL INTERROGATORIO. FOLIO 10.
Año: 1751.
Fuente: Luque-Valle, 2015.

También se describen los bienes de Propios del Caudal de la localidad, tales como las dehesas o ejidos, tierras que después fueron rentadas y finalmente vendidas. Lo que nos es muy valioso para estudiar si en aquellas tierras existieron caminos públicos o vías pecuarias; si así fueron, que es lo usual, nos serviría para establecer que en esta época también han de existir dichos caminos públicos, vías pecuarias o servidumbres públicas; ya que los viales demaniales son inalienables, imprescriptibles e inembargables tal y como afirma permanentemente la jurisprudencia.

IV. EL CATASTRO DE ENSENADA, FUENTE DOCUMENTAL EN CASOS JUDICIALES.

[7] El célebre pozo la Sima de Cabra está dibujado a la izquierda de la población; sin embargo, se sitúa a la derecha del núcleo. Del mismo modo que los vientos están mal ubicados según la orientación del mapa.

Como comentamos anteriormente, el conjunto documental constituye una fuente excepcional para conocer la estructura territorial y socioeconómica de la España de mediados del siglo XVIII.

En esa estructura territorial, y también socioeconómica, se encuentra el viario. *"Cada pueblo traza el dibujo de su término, y muchos señalan los caminos en él. En todo caso, en la descripción de las tierras aparecen las distintas "carras", especificando con diversos motivos si se trata de caminos de herradura o de carretas, así como las cañadas, cordeles, etc. Pacientemente, con datos del catastro* [de Ensenada] *y de otras fuentes coetáneas, cabría la reconstrucción de la red caminera, insuficientemente conocida para dicha época"*; nos dice Camarero (2004: 268). Efectivamente, podemos encontrar caminos en los mapas croquis aportados a la pregunta tercera[8], en el caso de Cabra (Córdoba) no se dibujaron, pero sí en otras localidades; y en las descripciones de los asientos de las fincas rústicas, donde se encuentran útiles parámetros para la identificación del entorno donde se ubica el viario público a defender, para el conocimiento de la toponimia usada en el siglo XVIII y, obviamente, para determinar la existencia inmemorial del vial. El estudio del Catastro de Ensenada para la localidad de Cabra (Córdoba) observamos similar estructura en la información referente a las fincas rústicas (tabla 1).

Tabla 1. Descripciones de las fincas rústicas.

APARTADO	EXPRESADO
TITULAR:	Eclesiástico (presbítero vicario y cura, presbítero rector y cura, presbítero cura, presbítero, clérigo capellán, capellán, clérigo de menores, capellán de menores, fraile) o seglar.
UTILIDAD:	Casa de campo, casa de campo lagar, casa de campo cortijo, sembradura de secano, tierra de secano plantada de olivos (olivar), toda ella cercada de plantones de olivos pequeños que no fructifican y solo sirven para la custodia de dicha pieza, tierra de secano plantada de viña (viña), plantada de arboleda como son nogales y otros de pipa y hueso, tierra de regadío, huerta, monte, baldío, pedriza, tierra calma, inútil por ser pedregal, arboleda frutal, álamos, mimbrones, tierra yerma por naturaleza, tierra pradizal inútil por naturaleza, manchón o matorral infructífero por naturaleza, sembradura de secano con encinas y chaparros, monte de matorral inútiles por desidia del poseedor, de matorral por imposibilidad del poseedor, despoblada por imposibilidad del poseedor, es inútil para sementera, o que no produce como de terrera por

[8] La pregunta decía: ¿Qué territorio ocupa el término, cuánto de levante a poniente y del norte al sur, y cuánto de circunferencia, por horas, y leguas, qué linderos o confrontaciones; y qué figura tiene?, poniéndola al margen.

	desidia del poseedor.
PARAJE:	Localizado por sitio, pago o partido[9].
DISTANCIA A LA POBLACIÓN:	Las expresiones más comunes son en el ruedo de esta villa, inmediata a la villa, a un tiro de piedra, a corta distancia de la población, y unidades de medida como pasos o legua y sus fracciones.
CABIDA:	Fanegas, cuartas, cuartillas o cuartillos, celemines o estadales.
CALIDAD DE LA SUPERFICIE:	Primera -superior-, segunda -mediana- y tercera -inferior- calidad.
PRODUCCIÓN:	Trigo, cebada, escaña, habas, mijo, lino, habichuelas, zumaque, bellota, viña, aceituna, hortalizas, etc.
LINDEROS:	Otras fincas rústicas, ríos o arroyos y caminos, veredas, servidumbre o sendas, todo ello a levante, poniente, norte y sur[10].
ARRENDADA:	Si está alquilada indica a quién y la renta anual.
CARGA ANUAL:	Bienes espirituales (misas rezadas, subsidio, bienes espirituales, censo perpetuo, censo redimible, memoria perpetua), bienes beneficiales o bienes temporales.
ANOTACIONES AL MARGEN:	Croquis de la finca rústica, nota de valor según las clases de tierras o simplemente aparece como “inútil”.

El histórico documento ha sido estudiado con el objeto de conocer los oficios del transporte (Ruiz, 2021a, 2021b, 2022a y 2022b) o para localizar las hospederías en el entorno de los históricos caminos del Reino de Granada (Ruiz, 2019; Ruiz, 2020a y 2020b). Sin embargo, el uso del Catastro de Ensenada como fuente histórica para la defensa y protección de los caminos públicos y bienes comunales es escaso; pongamos como ejemplo, la defensa del Camino del Pardillo o Camino de las Viñas (Villanueva del Pardillo-Madrid), los caminos de los Molinos del Adaja (Mingorría-Ávila) o bienes comunales del Concejo de Cabrales (Asturias), a los que debemos sumar el uso del Catastro de Ensenada en periciales para litigios por la titularidad municipal del Camino del Pintor o Servidumbre de las Navas de Segovia y Camino de la Esperilla o Camino del Cerrillo La Horca (Cabra-Córdoba).

Para justificar la validez y certero de que lo escrito en el catastro fue veraz, hay que destacar varias acciones realizadas en el largo, homogéneo y controlado proceso

[9] De la lectura y análisis del texto los declarantes los utilizaban indistintamente para nombrar al mismo paraje.
[10] En ocasiones, al indicar los linderos con alguna finca, encontramos la observación de que dicha finca *“se halla en littis”*.

de elaboración que bien nos explican Camarero (2004 y 2024), Valderas (2008) o Gómez, Aguilar y Jiménez (2024). En primer lugar, en la audiencia del Interrogatorio el primer acto siempre fue la toma del juramento de decir verdad; a excepción del cura asistente, por expresa instrucción del Rey. En la redacción de los Memoriales o Declaraciones se iniciaba con la promulgación de un Bando en el que se instaba a todos los sujetos catastrales a presentar una declaración nominal, jurada y firmada si supiese y entregarlas a la "Justicia" -el alcalde-, donde debían figurar sus datos personales y los de su familia, así como la enumeración y descripción de sus bienes, rentas y/o cargas en el término; de conformidad con lo señalado en la instrucción aneja al real decreto mencionado anteriormente. El subdelegado –o jefe del equipo catastral o "Audiencia"– que había de catastrar la localidad, días antes de personarse en ella, enviaba una carta al alcalde, a la que adjuntaba el mencionado bando, que debía ser promulgado en el pueblo. Tras la recogida se realizaba las primeras comprobaciones para conocer quienes faltaban, dándoles un nuevo plazo y avisando de las sanciones, y una segunda comprobación para conocer si estaban bien realizados las declaraciones personales. A continuación, se inicia el denominado Reconocimiento; es decir, la comprobación de lo declarado. Por ejemplo, para las tierras se desplazaban los peritos y constataban lo declarado. También se controlaba los censos o cargas hipotecarias y de los bienes raíces y los diezmos.

Terminados los Libros y las Respuestas Generales se hacía lectura pública en Concejo abierto. Se convocaba de nuevo a todos los vecinos y forasteros con bienes en el pueblo, mediante pregón o bando, para que asistieran a la lectura, asiento a asiento, para dar oportunidad de mostrar disconformidad o conformidad de lo leído. Si todos daban su conformidad se procedía a firmar la diligencia de la lectura por parte del subdelegado, las autoridades, los peritos y el escribano, siendo ésta la garantía para el Rey y los vasallos. Y si alguien discrepaba se procedía a corregir lo que correspondiera.

Por tanto, fue un proceso muy garantista en el que podemos asegurar que ciertamente existían los caminos públicos, vías pecuarias o servidumbres públicas que se nombraban; y que éstos eran conocidos por todos los vecinos o forasteros con

bienes en la localidad. Existiendo un periodo de reclamaciones; por ejemplo, rectificar o eliminar el nombramiento de un camino público, vía pecuaria o servidumbre pública, así como para indicar la titularidad privada de cualquier viario.

En distintos casos judiciales he utilizado el Catastro de Ensenada como fuente de conocimiento para mostrar como sólidos indicios los siguientes aspectos esenciales:

a) Aportar toponimia en torno al camino en conflicto y del paraje donde éste se ubica.

b) Demostrar la existencia del camino en conflicto.

c) Justificar la inmemoriabilidad del camino en conflicto.

d) Presentar otros detalles territoriales importantes según el caso; por ejemplo, localización de acequias/cauz, arroyos/ríos, cerros/sierras/montañas/montes, tierras/dehesas comunales o de propios, etc.

En el estudio de casos concreto, la localidad de Cabra (Córdoba), como hemos advertido más arriba, cuenta con un Catastro de Ensenada completo en cuanto a sus documentos como a su contenido. Por lo que el análisis del territorio de la Cabra (Córdoba) de mediados del siglo XVIII es más fácil.

La documentación del Catastro de Ensenada constituye un elemento de prueba histórica que acredita la existencia, identificación y/o trazado de la vía en el siglo XVIII, cuya naturaleza demanial deberá valorarse conjuntamente con el resto de la documentación presentada en el litigio.

Centrándonos en el estudio detallado del Libro de Haciendas de eclesiásticos de Cabra-Tomo 1º, expondré diversos ejemplos y datos que avalan la importancia del Catastro de Ensenada como fuente de indicios de demanialidad de caminos, vías pecuarias, servidumbres o sendas.

El mencionado libro consta de 928 páginas, en la que se describen las fincas rústicas y urbanas de un grupo numerosos de eclesiásticos. Para el objeto de estudio nos interesan centrarnos en las fincas rústicas, valga de ejemplo la siguiente (imagen 2).

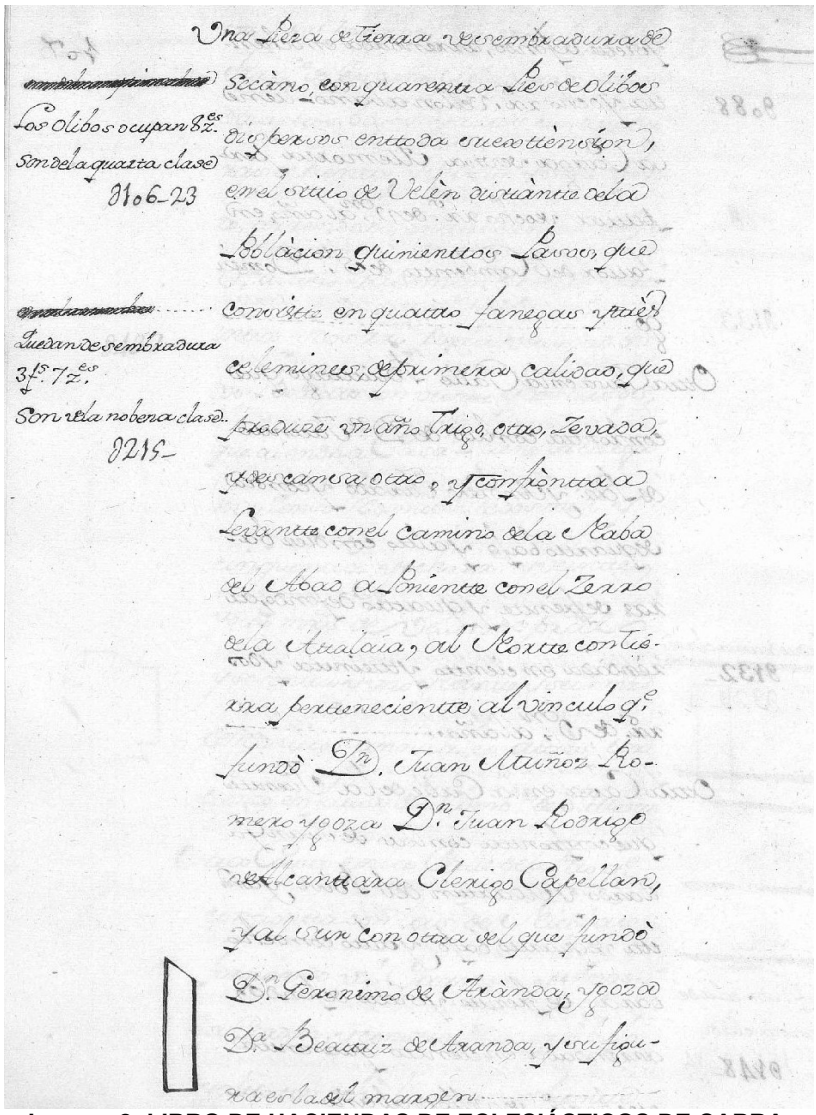


Imagen 2: LIBRO DE HACIENDAS DE ECLESIÁSTICOS DE CABRA. TOMO 1. FOLIO 107 VTO.
Año: 1752.
Fuente: Archivo Histórico Provincial de Córdoba.

Una Pieza de Tierra de sembradura de secano, con quarentta Pies de olivos dispersos en ttoda su extensión, ***en el sitio de Velén*** [Belén] *distante de la Poblacion quinientos Pasos, que consiste en quattro fanegas y tres celemines, de primera calidad, que produze un año Trigo, ottro, Zevada, y descansa ottro, y confronta a Levantte con el* ***camino de la Naba*** [Nava] ***del Abad*** *a Ponientte con el* ***Zerro de la Atalaia*** [Atalaya]*, al Nortte con tierra perteneciente al vinculo q^e^, fundó D^n^. Juan Muñoz Romero y goza D^n^. Juan Rodrigo de Alcantara Clerigo Capellan, y al sur con ottra del que fundó D^n^. Geronimo de Aranda, y goza D^a^. Beattriz de Aranda, y su figura es la del margen……*

Observamos en este ejemplo como la descripción de la finca rústica expone el paraje donde se encuentra, en Belén (actualmente es un barrio de la ciudad); y como por lindero tiene el camino de la Nava del Abad, hoy perfectamente identificado el camino y el lugar por donde transcurre el vial, junto a la Ermita de la Nava del Abad o

Cruz del Aben Abad (imagen 3); y el Cerro de la Atalaya, monte también reconocido en la ciudad.

Si el vial es nombrado lindero por otras tantas parcelas rústicas del mismo o distintos propietarios, podemos admitir que estamos ante un bien demanial. Es el caso del Camino de la Nava del Abad, según el Catastro de Ensenada. Valgan de ejemplos los siguientes:



Imagen 3: ERMITA DE LA CRUZ DEL ABEN ABAD
Fuente: Pablo Luque Valle.

[…], *y confrontta a Levantte con el* ***camino que ba a dicho sitio*** **[Nava del Abad]**. (Libro de Haciendas de Eclesiásticos de Cabra. Tomo 1. LIB387, folio 86).

[…] *confrontta a Levantte con el* ***camino de dicho parttido*** **[Nava del Abad].** (Libro de Haciendas de Eclesiásticos de Cabra. Tomo 1. LIB387, folio 89).

[…] *a Ponientte con el* ***camino del Pago*** **[Nava del Abad].** (Libro de Haciendas de Eclesiásticos de Cabra. Tomo 1. LIB387, folio 90vuelto).

Existen ejemplos de tierras que lindan con tierras concejiles, como los siguientes:

[…], *y confronta a Levantte con* ***tierra Conzejil de la Dehesa de la Sierra*** *a Ponientte con el* ***camino de Baena*** […]. (Libro de Haciendas de Eclesiásticos de Cabra. Tomo 1. LIB387, folio 92vuelto y 93).

[…] *a Ponientte con* ***ttierra Concejil de la Dehesa de la Merced*** […]. (Libro de Haciendas de Eclesiásticos de Cabra. Tomo 1. LIB387, folio 148vuelto).

[…] *a Ponientte con* ***ttierra Concejil de la Dehesa de Prados*** […]. (Libro de Haciendas de Eclesiásticos de Cabra. Tomo 1. LIB387, folio 137vuelto y 138).

También encontramos nombrados a sitios, partidos o pagos con el nombre de un camino. Lo que nos proporciona la notoriedad e importancia del camino y, por tanto, un indicio de ser público. Al igual que cuando se nombra un sitio, partido o pago por el nombre del rio o arroyo que lo cruza. Pongamos como ejemplos estos:

> […] *por hileras y lineas derechas en el* ***sittio del camino de Priego*** *disttante de la Poblacion un quartto de legua* […]. (Libro de Haciendas de Eclesiásticos de Cabra. Tomo 1. LIB387, folio 31).

> […] *hileras y lineas derechas en el* ***sittio del camino de Gaena*** *disttantte de la Poblacion ttres quarttos de legua* […]. (Libro de Haciendas de Eclesiásticos de Cabra. Tomo 1. LIB387, folio 344).

> *Ottra Pieza de tierra de sembradura de secano en el* ***sitio del camino de la sierra****, disttantte de la Poblacion un quartto de legua,* […]. -imagen 4- (Libro de Haciendas de Eclesiásticos de Cabra. Tomo 1. LIB387, folio 393vuelto).

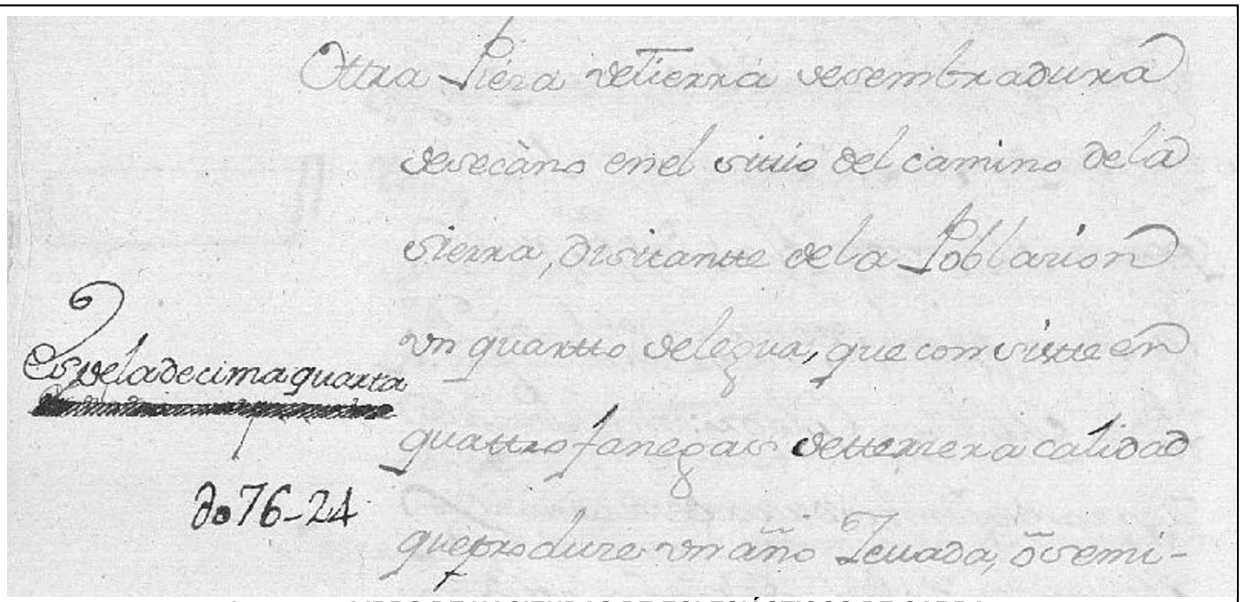


Imagen 4: LIBRO DE HACIENDAS DE ECLESIÁSTICOS DE CABRA.
TOMO 1. FOLIO 393 VTO.
Año: 1752.
Fuente: Archivo Histórico Provincial de Córdoba.

Como complemento al anterior, en ocasiones, aparecen caminos que indican a la ciudad donde van; siendo una clara muestra de funcionalidad y uso público, como recoge la jurisprudencia. Así exponemos los siguientes casos:

> […], *y al sur con el* ***camino que ba a la Vª de Aguilar*** […]. (Libro de Haciendas de Eclesiásticos de Cabra. Tomo 1. LIB387, folio 331).

> […] *y al sur con el* ***camino de Luzena para Priego*** […]. (Libro de Haciendas de Eclesiásticos de Cabra. Tomo 1. LIB387, folio 403).

> […], *al nortte con el* ***camino que de estta Vª ba a la de Montturque*** […]. (Libro de Haciendas de Eclesiásticos de Cabra. Tomo 1. LIB387, folio 425).

Al mismo tiempo, la lectura atenta del catastro nos revela viales desconocidos por el lector o no contemplados en otros documentos oficiales. Lo que es motivo de estudio. Sirvan de ejemplos veredas, pudieran ser vías pecuarias[11], no existentes en el Proyecto de Clasificacion de Vías Pecuarias del término municipal de Cabra (Córdoba) del año 1941.

> […], *y confrontta a Levantte con la* ***vereda de la Merzed*** […]. (Libro de Haciendas de Eclesiásticos de Cabra. Tomo 1. LIB387, folio 368vuelto).

> […] *y al sur con la* ***vereda qe llaman de Marbaez*** […]. (Libro de Haciendas de Eclesiásticos de Cabra. Tomo 1. LIB387, folio 425).

> […], *y al sur con la* ***bereda del Pozo de la Enzinilla*** […]. (Libro de Haciendas de Eclesiásticos de Cabra. Tomo 1. LIB387, folio 379).

Asimismo, podemos encontrarnos con descripciones donde confluyan varios casos de los anteriores. Es el caso siguiente, la cual fue presentada en mi pericial en un litigio donde se solicitaba la inclusión de un camino en el Catálogo de Caminos Públicos de Cabra (Córdoba)[12]:

[11] En algunos casos bajo la denominación de “vereda” realmente se esconde un camino público o una doble demanialidad, vía pecuaria y camino público.
[12] Juzgado de lo Contencioso Administrativo núm. 3 de Córdoba, SENTENCIA nº72/2025.

> *Ottra pieza de* ***tierra de regadio por Acequia*** *en el* ***camino de San Franco de Paula*** *inmediata a esta Va que consistte en dos zelemines y ocho estadales de segunda calidad con tres y ocho Moreras y un Nogal infructtifero, produce su mittad de Trigo, y Mijo, o Habichuelas, y la ottra de Hortalizas una, y otra sin inttervemicon y confrontta a Levante y Nortte con Huerta del dicho vinculo que goza Dn Antonio Casado, a Poniente con la* ***bereda del Chorrillo****, y al Sur con el* ***camino de San Franco*** *y su figura es la del margen- esttá arrendada a dicho Antonio de Lama en cinquentta reaes* [reales] *de Von* [vellón] *al año*. (Libro de Haciendas de Eclesiásticos de Cabra. Tomo II. LIB388, folio 49 y 49vuelto).

En esta descripción se identifica la existencia de pieza de tierra y una acequia en un paraje identificado por un camino público que desde la villa se dirigía al convento de religiosos de Mínimos de San Francisco de Paula, ubicado a extramuros y creado por el Duque de Sessa. Y en dos de sus linderos se señalan caminos: la vereda del Chorrillo, que hoy es un camino rural, y el camino de San Francisco, actualmente es una avenida del casco urbano egabrense.

V. CONCLUSIÓN:

Que el Catastro de Ensenada se elaboró bajo un estricto protocolo de actuación, en el que hubo acciones administrativas de participación individual y colectiva para afirmar que todo lo descrito en el texto es veraz y fiable.

Que el Catastro de Ensenada identifica variedad de toponimia que permite la identificación del patrimonio público viario.

Que el Catastro de Ensenada dibuja en sus mapas o croquis y/o nombra en las descripciones de términos municipales y de inmuebles urbanos y rústicos, multitud de caminos, vías pecuarias y servidumbres de carácter demanial e inmemorial.

Que el Catastro de Ensenada se comporta como una fuente documental histórica para la defensa del patrimonio público viario y ha sido poco utilizada para ello.

VI. BIBLIOGRAFÍA.

BIRRIEL SALCEDO, M.M. (2015). Tecnología, conocimiento y propiedad. Los molinos de aceite en el reino de granada (s. XVIII). *Chronica Nova*, 41, 36-96.

BIRRIEL SALCEDO, M.M. (2022). Género y mujeres en el Catastro de Ensenada. En M. MARÍN SÁNCHEZ y M.M. BIRRIEL SALCEDO (Coords.), *Problematizar el Catastro: debatiendo sobre cómo el siglo XVIII contaba personas y territorios,* 91-110. Granada: Comares.

BIRRIEL SALCEDO, M.M. (2023). Primer repositorio de actividades económicas de las mujeres en la ciudad de Granada. El Catastro de Ensenada (1752). *TRAMA: Los trabajos de las Mujeres en la Andalucía Moderna*, 2, 1-5.

CAMARERO BULLÓN, C. (1987). *Claves normativas para la interpretación geográfica del Catastro de Ensenada.* Tesis Doctoral. Universidad Autónoma de Madrid: Madrid.

CAMARERO BULLÓN, C. (2004). El catastro de Ensenada, la racionalización de la real hacienda y el conocimiento del territorio. XV Coloquio de historia canario-americana / coord. por Francisco Morales Padrón, 2004, 240-271. Cabildo Insular de Gran Canaria

CAMARERO BULLÓN, C., AGUILAR CUESTA, A. I. y SÁNCHEZ DOMINGO, R. (2021). La fiscalidad sobre el trabajo femenino en el Catastro de Ensenada: (1749-1756). En C. BORREGUERO BELTRÁN, O.R. MELGOSA OTER, A. PEREDA LÓPEZ y A. RETORTILLO ATIENZA (Eds.), *A la sombra de las catedrales: cultura, poder y guerra en la Edad Moderna,*1959-1977. Burgos: Servicio de Publicaciones e Imagen Institucional.

CAMARERO BULLÓN, C. (2024). Por qué y para qué un Catastro. En Puebla, J. (Coord.) *El Catastro de Ensenada. Magna averiguación fiscal para alivio de los Vasallos y mejor conocimiento de los Reinos (1749-1756). Cabra 1751.* Dirección General del Catastro, Ayuntamiento de Cabra y Fundación Aguilar y Eslava.

CAMPILLO BESSES, X. (2011). *La determinación de la propiedad de los caminos: entre la geografía y el derecho.* En https://adesalambrar.com/documentos/La_determinacion_de_la_propiedad_de_los.pdf

CAMPILLO BESSES, X. (2013). El dictamen pericial de caminos y servidumbres de paso. *Diario la Ley*, 1 de febrero de 2013, 12-13.

DÍAZ LÓPEZ, J. P. (2012). Entre la descripción y la metodología novedosa: medio siglo en la historiografía del Catastro de Ensenada. *Nimbus: Revista de climatología, meteorología y paisaje*, 29-30, 201-216.

DONÉZAR DÍEZ DE ULZÚRRUM, J. (1984). *Riqueza y propiedad en la Castilla del antiguo régimen*, Madrid: Instituto de Estudios Agrarios, Pesqueros y Alimentarios.

FERRER RODRÍGUEZ, A. y GONZÁLEZ ARCAS, A. (1996). *Las medidas de tierra en Andalucía: según las respuestas generales del Catastro de Ensenada*, Madrid: Tabapress.

GARCÍA GONZÁLEZ, F. y MALDONADO CID, D. (2019). Bajo el mismo techo: Los hogares en Andalucía a finales del Antiguo Régimen. *Chronica nova*, 45, 131-163.

GARCÍA HARO, R. (2017). Sobre la apicultura en el Valle de Lecrín durante el S. XVIII. Un estudio en torno a los datos del Catastro de Ensenada. En M. J. ORTEGA CHINCHILLA y J.F. GARCÍA PÉREZ (Coords.), *Producción y consumo en el Valle de Lecrín: el sector alimentario*, 253-286. Almería: Círculo Rojo.

GONZÁLEZ BELTRÁN, J. M. (2017). *Entre surcos y penurias: asalariados del campo en la Andalucía occidental del siglo XVIII*, Cádiz: Universidad de Cádiz.

GÓMEZ DE ENTERRÍA, P. (2010). *Oficios mecánicos en el catastro de Ensenada*, Madrid: Instituto de Estudios Fiscales.

GÓMEZ NAVARRO, S., AGUILAR CUESTA, A.I. Y JIMÉNEZ MONTES, A.R. (2024). Cabra en 1751: Territorio, Sociedad y Economía. En Puebla, J. (Coord.) *El Catastro de Ensenada. Magna averiguación fiscal para alivio de los Vasallos y mejor conocimiento de los Reinos (1749-1756). Cabra 1751.* Dirección General del Catastro, Ayuntamiento de Cabra y Fundación Aguilar y Eslava.

HERNÁNDEZ GARCÍA, R. (2008). Demografía e industria: algunas aplicaciones metodológicas del Catastro de la Ensenada para el estudio de la industria textil castellana. *Revista de Demografía Histórica*, 26, 187-217.

HERNÁNDEZ GARCÍA, R. (2013). Women´s labor participation rates in the kingdom of Castilla in the 18th century. *Feminist Economics*, 19, 181-199.

LUQUE-VALLE, P. (2015). *La Sima de Cabra. Un abismo lleno de leyendas, literatura, eventos, naturaleza y espeleología.* Cabra: Grupo de Desarrollo Rural de la Subbética Cordobesa.

MARÍN SÁNCHEZ, M. y BIRRIEL SALCEDO, M.M. -Coords.- (2022). *Problematizar el Catastro: debatiendo sobre cómo el siglo XVIII contaba personas y territorios*, Granada: Comares.

ORTEGA CHINCHILLA; M.J., MARÍN SÁNCHEZ, M., CARO BARRERA, P., MORAL MONTERO, E. y RUIZ ÁLVAREZ, R. (2014). Reflexiones a propósito de una experiencia investigadora. El Pinar y el Catastro de Ensenada. En M.M. BIRRIEL SALCEDO y L.L. PADILLA MELLADO (Dir.), *Estudios de historia sobre el Valle de Lecrín,*139-160. Padul: Ayuntamiento.

ORTEGA CHINCHILLA, M.J. (2007). Los pueblos del Marquesado de los Vélez en los dibujos del Catastro de Ensenada. En F. ANDÚJAR CASTILLO Y J.P. DÍAZ LÓPEZ, (Coords.) *Los señoríos en la Andalucía Moderna. El Marquesado de los Vélez*, 379-402, Almería: Instituto de Estudios Almerienses.

ORTEGA CHINCHILLA, M.J. (2019). Cartografía del espacio vivido: los croquis del Catastro de Ensenada y del Diccionario Geográfico de Tomás López desde el enfoque de la Geografía de la Percepción. *Revista CT Catastro*, 95, 9-44.

PEZZI CRISTÓBAL, P. Y RUIZ ÁLVAREZ, R. -COORDS.- (2022). El Catastro de Ensenada y los trabajos de las mujeres. En R. RUIZ ÁLVAREZ, M.A. MOLINA FAJARDO y F. HIDALGO FERNÁNDEZ (Eds.), *Ganarse la vida: género y trabajo a través de los siglos,* 131-133. Madrid: Dykinson.

RUIZ ÁLVAREZ, R. (2019). Las hospederías en el litoral del reino de Granada: los mesones de Motril en el Catastro de Ensenada*. Baética: Estudios de Historia Moderna y Contemporánea,* 39, 251-283.

RUIZ ÁLVAREZ, R. (2020A). Ventas, mesones y posadas en el reino de Granada (s. XVIII). *Chronica nova*, 46, 309-345.

RUIZ ÁLVAREZ, R. (2020b). Ventas y mesones en los caminos del Valle de Lecrín y La Alpujarra (s. XVIII). *Tiempos modernos: Revista Electrónica de Historia Moderna,* vol. 10, 41, 120-153.

RUIZ ÁLVAREZ, R. (2021a). El transporte en el reino de Granada (siglo XVIII). *Cuadernos de Historia Moderna*, vol. 46, 1, 235-259.

RUIZ ÁLVAREZ, R. (2021b). Los oficios del transporte en el reino de Granada: arrieros y trajineros de Guadix y su tierra (s. XVIII). *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea,* 41, 589-630.

RUIZ ÁLVAREZ, R. (2022a). *Caminos y Caminantes. Los carreteros del reino de Granada (s. XVIII)*, Granada: Editorial Universidad de Granada.

RUIZ ÁLVAREZ, R. (2022b). Las utilidades del transporte con bestias en el Reino de Granada. Una primera aproximación a través del Catastro de Ensenada. *Vínculos de Historia*, 11, 410-429.

RUIZ ÁLVAREZ, R. y ORTEGA CHINCHILLA, M.J. (2021). Granada y Almería en El Catastro de Ensenada. Un recorrido por la historiografía. *REVISTA DE HISTORIOGRAFÍA (RevHisto*), 35, 79-110.

VALDERAS GARCÍA, L. (2008). Estudio documental del Catastro de Ensenada para la villa de Valdepeñas de Jaén. *Elucidario*, 6, 273-286.

El Ferrocarril Linares-Puente Genil. De camino de hierro a camino natural (Vía Verde del Aceite) y las posibilidades turísticas en su entorno.



Fotografía: L.G. Marshall. Estación de FF.CC de Jaén. 27 de Marzo de 1965.

Autor: José Luis Palomino Nicás.

ÍNDICE.

1.- INTRODUCCIÓN……..... 4
1.1.- JUSTIFICACIÓN Y OPORTUNIDAD DE LA INVESTIGACIÓN…….. 4
1.2.- HIPÓTESIS Y OBJETIVOS…… 5
1.2.1.- HIPÓTESIS……... 5
1.2.2.- OBJETIVO GENERAL…… 7
1.2.3.- OBJETIVOS ESPECÍFICOS..…… 8
1.3.- PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN……... 9
1.4.- ESTRUCTURA DE LA INVESTIGACIÓN…..……... 10
2.- MARCO TEÓRICO……... 11
2.1.- TURISMO SOSTENIBLE..…….. 11
2.2.- APLICABILIDAD DE LOS ODS AL TURISMO……. 16
2.3.- LAS VÍAS VERDES EN ESPAÑA…….…….. 18
2.3.1.- DEFINICIÓN DE VÍAS VERDES…….. 18
2.3.2.- PROGRAMA VÍAS VERDES RECONOCIMIENTO INTERNACIONAL…….…... 20
2.3.3.- ANTECEDENTES DE LA VÍA VERDE DEL ACEITE……. 21
2.3.4.- ORÍGEN DE LA VÍA VERDE DEL ACEITE. EL FF.CC. DE LINARES A PUENTE GENIL…….…….. 26
2.3.5.- VÍAS VERDES Y RED NATURA 2000…….…….. 31
2.4.- RELEVANCIA DEL PAISAJE Y SU VINCULACIÓN CON EL TERRITORIO…….…….. 36
2.5.- RECURSOS PATRIMONIALES...…..……..... 40
2.6.- MARCO SOCIOECONÓMICO…….……... 46
3.- MARCO METODOLÓGICO..…… 50
3.2.- PERFIL ALTIMÉTRICO DE LA VÍA VERDE DEL ACEITE..…….. 51
3.3.- DISTANCIAS KILOMÉTRICAS, COTAS Y % DE PENDIENTE…….……... 52
3.4.- ITINERARIOS. ANÁLISIS Y DESCRIPCIÓN…….…….. 54
3.4.1.- JAÉN – TORREDONJIMENO..…….…….. 54
3.4.2.- TORREDONJIMENO – VADO JAÉN..…….……61
3.4.3.- VADO JAÉN – LUQUE Y RAMAL DE BAENA..…..…… 67

3.4.4.- LUQUE – CABRA..…….…….. 78
3.4.5.- CABRA – CAMPO REAL……..…... 86
4.- ANÁLISIS DE RESULTADOS Y DISCUSIÓN……... 98
4.1.- ANÁLISIS DE RESULTADOS…….. 98
4.2.- DISCUSIÓN…….……..100
5.- CONCLUSIONES, LIMITACIONES Y FUTURAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN……...101
5.1.- CONCLUSIONES……..…101
5.2.- LIMITACIONES Y FUTURAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN…...104
6.- BIBLIOGRAFÍA Y WEBGRAFÍA.……105

RESUMEN.-

El presente trabajo de investigación pretende destacar la consideración de La Vía Verde del Aceite y su entorno como espacio turístico sostenible por medio de la georreferenciación, en base a la multitud de recursos patrimoniales de diversa índole que atesora a lo largo de su recorrido y en sus proximidades. El estudio se centra en las posibilidades económicas, socioculturales y medioambientales de la actividad turística en la zona, ampliando la concepción inicial de esparcimiento y ocio con que fue concebido este recorrido.

ABSTRACT.-

The present research work aims to highlight the consideration of the Olive Oil Greenway and its surroundings as a sustainable tourist space through georeferencing, taking into consideration the multitude of natural and heritage resources that it treasures along its route and in its surrounding area. This study focuses on the economic, sociocultural and environmental possibilities of the tourist activity in the area, expanding the initial conception of recreation and leisure with which this route was conceived.

1.- INTRODUCCIÓN.

1.1.- JUSTIFICACIÓN Y OPORTUNIDAD DE LA INVESTIGACIÓN.

La actividad deportiva y de ocio al aire libre muestra una tendencia ascendente desde las últimas décadas, probablemente como consecuencia de la importante sensibilización llevada a cabo por las distintas administraciones en fomentar la realización de actividades saludables, donde entornos como la Vía Verde del Aceite gozan de una gran consideración por parte de las poblaciones por las que discurre, ávidas de espacio físico para realizarlas y enmarcadas en trayectos rodeados de entornos naturales atractivos para desenvolverse cómodamente y obtener una experiencia gratificante a la vez que beneficiosa para la salud.

Por otro lado, podemos observar en la actualidad el amplio abanico de modalidades deportivas que pueden desempeñarse tanto en estos espacios como en su entorno, entre las que se encuentran la caminata, el senderismo, montañismo o ciclismo, entre otras, que satisfacen en gran medida las demandas y expectativas de sus usuarios.

Así mismo, la actividad turística en el medio natural se ha incrementado considerablemente en los últimos años, especialmente tras la pandemia por Covid-19, caracterizada por una gran variedad de actividades como por su estrecha relación con una tipología turística muy sensibilizada con el desempeño respetuoso de estas actividades en el entorno natural.

De otra parte, desde el inicio del programa “Vías Verdes” en España, se han revertido un considerable número de kilómetros de antiguos trazados ferroviarios en desuso para uso de la ciudadanía, facilitando en gran medida las necesidades de espacios naturales señalados anteriormente, de manera que podríamos considerar que estas plataformas constituyen en la actualidad las más extensas instalaciones deportivas y de ocio al aire libre, permitiendo la realización de actividades físicas, el desarrollo del turismo en el medio natural, y compatibilizando sobre estos espacios las necesidades de ocio y deporte.

Por otro lado, el concepto de sostenibilidad, si bien en ocasiones no es entendido correctamente y en toda su magnitud, se encuentra ampliamente extendido entre la sociedad, identificándose generalmente con actividades respetuosas en el entorno natural. Esta circunstancia facilita tanto a las poblaciones locales como a los visitantes, la percepción de la actividad turística sostenible como una opción para la mejora de su calidad de vida, de la experiencia turística, el enriquecimiento cultural y la preservación de su entorno natural.

Teniendo en cuenta sus amplias repercusiones en el ámbito económico, sociocultural y medioambiental, el turismo sostenible presenta razonables posibilidades de desarrollo en la Vía Verde del Aceite, atendiendo los amplios recursos patrimoniales, socioculturales, naturales, etnográficos o naturales, entre otros, que atesoran las poblaciones insertas en su recorrido y los espacios geográficos próximos a las mismas.

1.2.- HIPÓTESIS Y OBJETIVOS.

1.2.1.- HIPÓTESIS.

El turismo se ha configurado como una de las actividades con mayor peso en la economía española, aportando el [1]12,4% del PIB, según datos disponibles antes de la pandemia por Covid-19 de 2020, cuya transversalidad incide considerablemente en el resto de sectores y actores que se encuentran implicados directa, indirectamente y de modo inducido con el mismo. A consecuencia de la pandemia, se ha observado una tendencia ascendente hacia el turismo de interior, donde los numerosos espacios naturales que atesora el territorio español ofrecen multitud de posibilidades para realizar actividades en entornos saludables.

[1] INE. Cuenta satélite del turismo de España. Serie contable 2016-2020. Revisión estadística 2019. Aportación del turismo al PIB de la economía española por valor absoluto/porcentaje/índice, tipo de indicador y periodo.
Disponible online: https://www.ine.es/jaxi/Datos.htm?tpx=33434 (Consultado 01-09-2022)

Atendiendo esta nueva situación, los trayectos de Vías Verdes del país suponen una alternativa de ocio y turismo dentro de las actividades en contacto con la naturaleza.

Así, es posible caminar o recorrer en bicicleta trayectos inmersos en las distintas tipologías paisajísticas diseminadas por todo el territorio nacional, atravesar poblaciones con dilatada historia, conocer sus manifestaciones culturales, gastronomía... Por ello, se puede inferir a La Vía Verde del Aceite como un recurso turístico que permite la posibilidad de realizar turismo de modo sostenible, atendiendo las principales características y recursos que evidencia a lo largo de su recorrido entre la provincia de Jaén y Córdoba:

- Recorrido de 128 kms inmerso en la campiña giennense y cordobesa, con extensa variedad paisajística, próximo a sistemas montañosos y espacios naturales protegidos.
- A través de localidades con importante legado histórico, cultural y monumental.
- En zonas de tradición oleícola y vinícola con Denominaciones de Origen Protegidas registradas.
- Poblaciones con importante actividad turística y acreditada reputación gastronómica.

En este contexto, el interés de este trabajo radica en aportar una nueva dimensión al uso de La Vía Verde del Aceite, en cuanto a la proyección de los variados recursos que se encuentran disponibles para su aprovechamiento turístico, tanto en las poblaciones por las que discurre como en los espacios naturales próximos a la misma.

Con ello se pretende ofrecer una visión del trayecto concebido inicialmente como espacio para el ocio y esparcimiento de la ciudadanía, en otro de carácter holístico, cuyas capacidades les permiten enmarcarse dentro de los parámetros del turismo sostenible.

De otra parte, conforme se aprecia el desarrollo del resto de Vías Verdes en el país, se puede observar que su objetivo inicial de aprovechamiento lúdico para la ciudadanía, ha ido transformándose paulatinamente en diversas posibilidades complementarias relacionadas con la actividad turística, facilitándose la conexión de los recursos naturales y culturales existentes entre las poblaciones inscritas en los trayectos.

Atendiendo esta perspectiva, se puede apreciar el incremento de la actividad turística dentro de este espacio en los últimos años, probablemente a consecuencia de una mayor accesibilidad de los recursos ubicados a lo largo del hilo conductor de la Vía Verde del Aceite. Esta nueva configuración de posibilidades alrededor de la misma, además de favorecer la generación de sinergias, permite a sus poblaciones conectar con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas (ODS) (más conocidos como Agenda 2030) en aquellos aspectos que afectan a la actividad turística.

1.2.2.- OBJETIVO GENERAL.

En este contexto, el objetivo general de este trabajo pretende analizar el conjunto de elementos patrimoniales, tanto de la Vía Verde del Aceite como en su entorno próximo, como espacio idóneo para la proyección turística sostenible, donde sus repercusiones contribuyen favorablemente en la satisfacción general de las comunidades de acogida, la experiencia turística de sus visitantes, la preservación y valorización del patrimonio natural y cultural, así como en el asentamiento de la población local y en la generación y distribución de rentas entre la misma.

1.2.3.- OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

Dentro del contexto del objetivo general, se desprenden varios objetivos específicos que contribuyen a la finalidad y comprensión del trabajo de investigación:

- Conocer las características que rodean a la Vía Verde del Aceite mediante el establecimiento de itinerarios en sectores, al objeto de presentar los elementos más significativos dentro de los mismos, destacando el importante patrimonio arquitectónico industrial.
- Destacar los recursos turísticos más representativos de las poblaciones, al objeto de señalar la importancia de los mismos dentro de este contexto.
- Presentar las características principales del paisaje, exponiéndose imágenes para evidenciar su valor natural.
- Significar las figuras de protección medioambiental vinculadas al entorno de la Vía Verde del Aceite, así como lugares de interés, con el fin de presentar una aproximación al espacio objeto de estudio.
- Subrayar, junto a los recursos señalados anteriormente, el entorno natural del recorrido de la Vía Verde del Aceite, destacando principalmente el Parque Natural de la Sierra Subbética, con una extensa manifestación de fenómenos geológicos de gran singularidad y las figuras de protección medioambiental que atesora (Geoparque Mundial de la UNESCO, Lugar de Importancia Comunitaria (LIC), Zona de Especial Conservación para las Aves (ZEPA) y Zona de Especial Conservación de la Red Ecológica Europea “Natura 2000”).

De los objetivos señalados, se puede inferir un escenario propicio para las posibilidades del turismo sostenible en el espacio objeto de este estudio, presentándose los ingredientes necesarios para la consecución de las repercusiones en los ámbitos económico, sociocultural y medioambiental que este modelo turístico puede ofrecer.

1.3.- PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN.

Al objeto de llevar a cabo este estudio y con el fin de atender las hipótesis planteadas en el epígrafe anterior, se realizará una revisión bibliográfica cuya literatura sea pertinente para aproximarse al objetivo general y específicos que se han señalado con anterioridad. Para ello se observarán artículos científicos, boletines, revistas especializadas, publicaciones y trabajos de investigación con el fin de dar soporte y comprensión al planteamiento de este estudio.

Por otro lado, así mismo, este trabajo de investigación se presenta de manera descriptiva, con el fin de exponer y analizar la información disponible relacionada con el propósito del estudio para ayudar a la interpretación y finalidad del mismo.

Atendiendo la facilidad con la que las TIC's (tecnologías de la información y comunicación) nos permiten acceder a la información a través de internet, y teniendo en cuenta el importante volumen de búsquedas de recursos turísticos a través de la misma, se ha estimado conveniente añadir una dimensión cartográfica al estudio, al objeto de identificar y localizar a los mismos mediante su georreferenciación a través del sistema de información geográfica (SIG) de uso libre denominado "QGIS", mediante el cual se accede a bases de datos geográficas de libre acceso de diferentes entidades y organismos nacionales, como el Instituto Geográfico Nacional, Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía, Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía (SIMA), Datos Espaciales de Referencia (DERA) o a través de de la Infraestructura de Datos Espaciales de España (IDEE), entre otros. De este modo es posible visualizar e identificar con facilidad los recursos turísticos a través de cartografía digital, pudiéndose obtener información de sus características dentro de un entorno gráfico atractivo.

Si bien en la actualidad existe información disponible sobre la Vía Verde del Aceite (y de las Vías Verdes en general) a través de Internet, no se aprecia que exista información georreferenciada sobre la misma y de su entorno, considerando que de esta forma se accede al conocimiento de su patrimonio de

modo más eficaz, en el que su localización a través de cartografía digital presenta más intuitivamente todos los recursos disponibles, facilitándose su accesibilidad.

1.4.- ESTRUCTURA DE LA INVESTIGACIÓN.

La investigación se encuentra estructurada en capítulos, cuyo contenido se señala seguidamente:

En el Capítulo 1, de carácter introductorio, se justifica el motivo de la presente investigación y la oportunidad del mismo, se plantean las hipótesis de trabajo, los objetivos generales y específicos, el planteamiento metodológico realizado y la estructura del trabajo.

El capítulo 2 se dedica al “Marco Teórico” de la investigación. En el mismo se expone el marco teórico de referencia y se contextualiza el objeto de la investigación orientándola por medio del desarrollo de una perspectiva teórica. El marco, así mismo, tiene como finalidad aportar antecedentes e interpretaciones previas relacionadas con la investigación, sustentándose en la revisión bibliográfica de la cual se extrae información que apoya la construcción de este. Su objetivo final es interpretar y explicar el planteamiento de la investigación, concluyendo con una exposición de los hallazgos y sus consecuencias.

El tercer capítulo está destinado al “Marco Metodológico”. En el mismo se señala el modo en que se desarrollará el trabajo, al objeto de responder a las cuestiones planteadas y apoyar las hipótesis que se plantean.

El cuarto capítulo se corresponde con el “Análisis de Resultados y Discusión”. Dentro del “Análisis de Resultados”, se identifican los hallazgos habidos durante el proceso del “Marco Metodológico”, presentándose las evidencias originales de la investigación.

En el apartado de “Discusión”, se interpretan los resultados y se ubican en un contexto más amplio que el estudio original, al objeto de facilitar su comprensión.

El capítulo 5 se dedica a “Conclusiones, Limitaciones y Futuras Líneas de Investigación”. En este apartado se señalan las principales conclusiones que apoyan y sustentan la hipótesis principal y los objetivos. De igual modo, se indican las limitaciones que se han presentado durante el proceso de investigación, planteándose finalmente las posibles futuras líneas de investigación a raíz de los resultados del trabajo.

Finalmente, en el capítulo sexto se refleja la “Bibliografía y Webgrafía” consultada para la realización de la investigación, de gran utilidad para ampliar la visión de los aspectos tratados y apoyar el contenido del trabajo, figurándose la misma en orden alfabético y cronológico si hay más de una referencia de un mismo autor. Así mismo se incluye el “Índice de gráficos y tablas”.

2.- MARCO TEÓRICO.

2.1.- TURISMO SOSTENIBLE.

El concepto de sostenibilidad, si bien se encuentra bastante extendido entre la sociedad, no parece conocerse adecuadamente su significado, la amplitud del mismo y sus implicaciones. Al recibir información sobre este concepto a través de los distintos medios de comunicación, se observan interpretaciones del mismo que no suelen ser coincidentes, contribuyendo a cierta confusión que no facilita el conocimiento del verdadero sentido del mismo.

En relación a su aplicación en la actividad turística, en ese sentido lo expresa PULIDO, J.I y PULIDO M.C. (2015), al señalar que *“A pesar de ello, en general, la sostenibilidad sigue siendo un paradigma aún muy aceptado, aunque es cierto que, por un lado, en general, la sociedad lo acepta sin tener muy claro qué implica en realidad”*

En relación al origen de este término, podríamos considerar que se encuentra en el informe “Nuestro futuro común” de 1987, de la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y Desarrollo de Naciones Unidas (más conocido como el Informe Brundtland), en el que se incide en la necesidad de la

preservación del medio ambiente como vía para garantizar el futuro de las próximas generaciones, definiéndose al desarrollo sostenible como [2]*"la satisfacción de las necesidades de la generación presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades"*, erigiéndose como principio fundamental para el desarrollo a largo plazo, sustentándose en tres pilares para lograr de manera equilibrada los siguientes objetivos:

- Desarrollo económico
- Desarrollo social
- Protección del medio ambiente

A raíz de ello, el interés por el impulso al desarrollo sostenible se ha evidenciado y crecido en la conciencia ciudadana, dando lugar a su debate y suscitando el interés sobre esta cuestión dentro de la actividad turística en el seno de la Organización Mundial del Turismo (OMT).

En 1992, se celebra en Río de Janeiro la Cumbre de la Tierra, al objeto de discutir la forma de implementar el desarrollo sostenible. Durante el desarrollo de la posteriormente denominada "Cumbre de Río", los mandatarios mundiales acuerdan la adopción del Programa 21, [3]*"un plan de acción exhaustivo que habrá de ser adoptado universal, nacional y localmente por organizaciones del Sistema de Naciones Unidas, Gobiernos y Grupos Principales de cada zona en la cual el ser humano influya en el medio ambiente"*, con planes específicos de acción en el ámbito regional, nacional e internacional, encaminados al logro del desarrollo sostenible.

Dentro de este programa, la "Agenda 21 para la Industria de Viajes y Turismo" fija actuaciones para la planificación del desarrollo del turismo sostenible, significando al mismo tiempo el potencial para aportar prosperidad económica y la mejora del medio ambiente.

[2] Disponible online: https://www.un.org/es/ga/president/65/issues/sustdev.shtml (Consultado 04-09-2022)
[3] Disponible online: https://www.un.org/spanish/esa/sustdev/agenda21/index.htm (Consultado 04-09-2022)

Así mismo, el concepto de turismo sostenible se forja en el 41º Congreso de la Asociación Internacional de Expertos Científicos en Turismo (AIEST en Inglés) celebrado en 1991, tomando impulso mediante la aprobación de la Carta Mundial sobre Turismo Sostenible de Lanzarote en 1995, en la que se resalta el compromiso del turismo con la sostenibilidad y se asientan los principios básicos de esta definición turística.

En 1999 se adopta el Código Ético Mundial para el Turismo en Asamblea General de la OMT, cuyo contenido se enmarca en una serie de principios generales enfocados a asesorar a los actores clave intervinientes en la actividad turística como marco para el turismo responsable y sostenible, destacando en su preámbulo su voluntad de [4] *"fomentar un turismo responsable y sostenible, al que todos tengan acceso en ejercicio del derecho que corresponde a todas las personas de emplear su tiempo libre para fines de ocio y viajes, y con el debido respeto a las opciones de sociedad de todos los pueblos"*

Por otro lado, la Carta Europea de Turismo Sostenible en Espacios Naturales (CETS) de 1999, bajo la iniciativa de la Federación EUROPARC y cuya finalidad es la promoción del desarrollo turístico en clave sostenible en los espacios naturales protegidos de Europa, según MORAL, M. M. (2016) contempla al turismo sostenible como *"cualquier forma de desarrollo, equipamiento o actividad turística que respete y preserve a largo plazo los recursos naturales, culturales y sociales que contribuya de manera positiva y equitativa al desarrollo económico y a la plenitud de los individuos que viven, trabajan o realizan una estancia en los espacios protegidos"*

Por otra parte, en la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible celebrada en Johannesburgo en 2002, se aprueba el Plan de Aplicación, basado en el aprendizaje y progresos realizados desde la anterior Cumbre de Río de 1992, en el que se prevé adoptar un enfoque más específico, medidas concretas y metas cuantificables en plazos.

[4] Disponible online: https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2019-10/gcetpassportglobalcodees.pdf (Consultado 05-09-2022)

Transcurridos veinte años de la Cumbre de la Tierra de Río de Janeiro de 1992, los líderes mundiales vuelven a reunirse en esa ciudad en Junio de 2012, en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible, a la postre conocida como Conferencia Río + 20, con los siguientes fines:

- Asegurar el compromiso político renovado con el Desarrollo Sostenible
- Evaluar el progreso de su aplicación deficiente en el cumplimiento de los compromisos ya acordados
- Abordar los desafíos nuevos y emergentes

La conferencia se centrará en dos temas, [5]*"(a) la economía verde en el contexto del desarrollo sostenible y la erradicación de la pobreza, y (b) el marco institucional para el desarrollo sostenible.*

En el ámbito de la Unión Europea el interés por la sostenibilidad turística se refleja en la "Agenda para un Turismo Europeo Sostenible y Competitivo" de 2007, en la que, en su introducción, se señala que la Comisión reconoce en 2006 el papel central del turismo en la economía de los miembros de la UE, para lo que se adopta una nueva política turística cuyo principal fin se enfoca en contribuir a [6]"*mejorar la competitividad de la industria turística europea y crear más y mejores empleos mediante el crecimiento sostenible del turismo en Europa y el mundo entero"*

En España, cabe señalar la Estrategia de Turismo Sostenible 2030, enmarcada dentro del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia "España puede", una iniciativa del Gobierno Español desarrollada a través de la Secretaría de Estado de Turismo, alineándose con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 al objeto de asentar las bases para el desarrollo del turismo español orientado hacia un modelo de crecimiento sostenido y sostenible mediante el impulso de los pilares de la sostenibilidad,

[5] Disponible online: https://www.oitcinterfor.org/evento/documento-final-conferencia-r%C3%ADo20-conferencia-naciones-unidas-sobre-desarrollo-sustentable (Consultado 06-09-2022)
[6] Disponible online: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0621&from=ES (Consultado 06-09-2022)

resaltando su importancia en su segundo eje estratégico: [7]"*El turismo, como motor económico y social, debe ser una palanca de desarrollo sostenible del territorio, que contribuya a frenar la despoblación del medio rural y su consecuente deterioro, a redistribuir la prosperidad y la riqueza, a la protección y promoción del patrimonio y del medio natural, y a la mejora de la calidad de vida ciudadana"*

Atendiendo la necesidad ampliamente extendida de lograr un desarrollo sostenible, este fin se plasma a través de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), una iniciativa impulsada por Naciones Unidas y aprobados en Asamblea General de Naciones Unidas del 15 de Septiembre de 2015, que se concretan en 17 Objetivos y 169 Metas con el nombre "Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible"

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible, son formulados con el fin de que las naciones inicien una nueva senda para la mejora de la vida de las personas, sin que nadie quede atrás en el camino. Estos abarcan aspectos que persiguen desde la erradicación de la pobreza hasta la lucha contra el cambio climático, igualdad de la mujer, educación o la defensa del medio ambiente entre otros, mediante la participación de los gobiernos, la sociedad civil y las empresas. Dentro estos objetivos, tres se encuentran directamente relacionados con la actividad turística, especificándose los mismos en sus respectivas metas.

Cabe destacar la importancia de los ODS por el consenso de su contenido y por lograr involucrar a 193 estados miembros de la ONU, resaltando así mismo su período de vigencia de 15 años (hasta 2035).

Finalmente, atendiendo el concepto de desarrollo sostenible, la Organización Mundial de Turismo (OMT) lo define como [8]"*El turismo que tiene plenamente en cuenta las repercusiones actuales y futuras, económicas, sociales y*

[7] Disponible online: https://turismo.gob.es/es-es/estrategia-turismo-sostenible/Documents/directrices-estrategia-turismo-sostenible.pdf (Consultado 07-09-2022)
[8] Disponible online: https://www.unwto.org/es/desarrollo-sostenible (Consultado 07-09-2022)

medioambientales para satisfacer las necesidades de los visitantes, de la industria, del entorno y de las comunidades anfitrionas"

Tras lo anteriormente señalado, podemos observar que, si bien se aprecia una amplia difusión del concepto de desarrollo sostenible, no existe unanimidad respecto al significado y repercusiones del mismo, tal como lo señala Pulido et al. (2015) "*Pocos conceptos se han difundido y asumido en la conciencia colectiva mundial de una forma tan rápida y tan escasamente cuestionada como el de desarrollo sostenible, a pesar de que, aún hoy, se sigue discutiendo sobre el contenido y el alcance del mismo, y se sigue utilizando con distintos significados, incluso con connotaciones, a veces, contrapuestas*"

En relación al concepto de turismo sostenible, PULIDO, J.I. y PULIDO, M.C. (2015) señalan que se ha equiparado incluso con distintas tipologías turísticas como "*ecoturismo o turismo de naturaleza, se ha denominado con acepciones como las de turismo verde, turismo ecológico, turismo ambiental, geoturismo o slow tourism e, incluso, aún peor, se ha llegado a considerar como una tipología turística nueva, o hasta como un turismo alternativo".*

No obstante, se puede apreciar que tanto la sostenibilidad como su aplicación en el turismo, se contemplan a través de diversas disposiciones de carácter nacional e internacional con el ánimo de atender su regulación e implementación, así como para la proyección de los mismos como elementos vertebradores de la sociedad y portadores de los beneficios inherentes a la misma.

2.2.- APLICABILIDAD DE LOS ODS AL TURISMO.

En relación a la actividad turística, dentro de los ODS encontramos varios objetivos y metas que inciden directamente sobre las diversas repercusiones de esta:

1. **Objetivo 8. Trabajo decente y crecimiento económico.**
   Meta 8.9.-

- [9]*"De aquí a 2030, elaborar y poner en práctica políticas encaminadas a promover un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales"*

El turismo es una actividad productiva que involucra a diversos actores que conforman la transversalidad de la misma, necesitando de mano de obra en los diferentes sectores que intervienen (hostelería, intermediación, alojamiento, transporte, ocio…) y en la que la cultura y sociedad de las poblaciones locales pueden aprovechar su capacidad de generación de rentas, así como para su proyección cultural y la extensión del consumo de productos locales, aportando valor añadido e identificando y diferenciando al turismo sostenible de las distintas ofertas turísticas.

2. **Objetivo 12. Producción y consumo responsables.**
   Meta 12.b:

- [10]*"Elaborar y aplicar instrumentos para vigilar los efectos en el desarrollo sostenible, a fin de lograr un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y productos locales"*

Al igual que en la meta del objetivo señalado anteriormente, el turismo puede contribuir a generar empleo y promover la identidad cultural y el consumo de productos endémicos de las poblaciones locales. Una actividad turística sostenible, contribuye a la satisfacción de la población local y visitante, la preservación y valorización del patrimonio natural y cultural, así como en la generación y distribución de rentas entre la población de acogida.

3. **Objetivo 14. Vida submarina.**
   Meta 14.7:

[9] Disponible online: https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/economic-growth/ (Consultado 09-09-2022)

[10] Disponible online: https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/sustainable-consumption-production/ (Consultado 09-09-2022)

- [11]*"De aquí a 2030, aumentar los beneficios económicos que los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países menos adelantados obtienen del uso sostenible de los recursos marinos, en particular mediante la gestión sostenible de la pesca, la acuicultura y el turismo"*

La promoción del turismo sostenible, en particular en pequeños países insulares y en los países menos desarrollados que han apostado decididamente por el mismo, ha generado un grado de apreciación considerable entre los turistas que buscan realizar sus actividades en entornos sostenibles respetuosos, consolidando la proyección de una imagen atractiva como destino turístico, teniendo en cuenta que esta tipología de turismo es buscada cada día por más visitantes responsables y concienciados con la sostenibilidad. El incremento de la actividad turística en estos destinos, se traduce en el aumento de rentas y generación de empleo, pudiendo identificarse parte de su éxito en la imagen que mantienen y proyectan como destino sostenible, por lo que la actividad turística bajo estas premisas puede contribuir satisfactoriamente a la consolidación del desarrollo sostenible en los mismos.

A tenor de lo expuesto, podemos observar el vínculo entre sostenibilidad y turismo a través de las disposiciones de Naciones Unidas mediante los Objetivos de Desarrollo Sostenible, ofreciendo razonables posibilidades y perspectivas para que los países suscriptores del compromiso puedan alcanzar su desarrollo y consolidación.

2.3- LAS VÍAS VERDES EN ESPAÑA.

2.3.1.- DEFINICIÓN DE VÍAS VERDES.

Atendiendo la definición que nos ofrece la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), las describe del siguiente modo:

[11] Disponible online: https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/oceans/ (Consultado 11-09-2022)

[12]*"Las Vías Verdes son antiguos trazados de ferrocarril en desuso reutilizados como itinerarios no motorizados para ser recorridos a pie y en bicicleta.*

Estas infraestructuras constituyen un medio atractivo y sostenible para que los ciudadanos disfruten de nuestro entorno natural y de un rico patrimonio ferroviario. Las Vías Verdes facilitan la práctica de un ocio activo y saludable y promueven en la sociedad un cambio de mentalidad a favor de la movilidad sostenible.

El diseño de las Vías Verdes aprovecha las ventajas de los trazados ferroviarios sobre los que discurren ofreciendo un máximo de facilidad y comodidad en su recorrido y garantizando la accesibilidad universal, incluyendo a personas con movilidad reducida. Además, la restricción del tráfico motorizado les proporciona un elevado nivel de seguridad"

De igual modo, la Asociación Europea de Vías Verdes, las define de la siguiente manera:

[13]*"Son vías de comunicación autónomas reservadas a los desplazamientos no motorizados, desarrolladas en un marco de desarrollo integrado que valore el medio ambiente y la calidad de vida, cumpliendo las condiciones suficientes de anchura, pendiente y calidad superficial para garantizar una utilización en convivencia y seguridad a todos los usuarios de cualquier capacidad física. En este sentido, la utilización de los caminos de servicio de canales y de las vías ferroviarias en desuso constituyen un soporte privilegiado para el desarrollo de Vías Verdes. (Declaración de Lille, 12 de septiembre de 2000)"*

Entre los objetivos de la Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV-EGWA), cabe destacar su propósito en [14]"*colaborar con las autoridades europeas, apoyando sus políticas en materia de sostenibilidad, medio ambiente, desarrollo regional y empleo".*

[12] Disponible online: https://www.viasverdes.com/pdf/Folleto_ViasVerdes_25anios.pdf (Consultado 11-09-2022)
[13] Disponible online: https://www.aevv-egwa.org/es/vias-verdes-2/ (Consultado 11-09-2022)
[14] Disponible online: https://www.aevv-egwa.org/es/nosotros/ (Consultado 11-09-2022)

Observando este objetivo, podemos apreciar la vinculación de las Vías Verdes con la sostenibilidad, y consecuentemente con las repercusiones de esta en la dimensión económica, sociocultural y medioambiental de las poblaciones por las que estos trazados discurren.

2.3.2.- PROGRAMA VÍAS VERDES. RECONOCIMIENTO INTERNACIONAL.

Atendiendo los premios internacionales que ha recibido el Programa Vías Verdes, y teniendo en cuenta la variedad de facetas por los que ha sido distinguido, podemos apreciar que las Vías Verdes gozan de una gran estimación en el ámbito internacional y evidencian un amplio interés a tenor de la variedad de organismos y entidades que han estimado su consideración.

El Programa Vías Verdes indica las siguientes acreditaciones otorgadas:

- [15]*"Premio Internacional de Buenas Prácticas del Programa Hábitat de la ONU, 2000.*
- *Premio Turismo Sostenible de la World Travel Market, 2003.*
- *Premio Europa Nostra a la Conservación del Patrimonio, 2004.*
- *Premio ConBici a la Movilidad Sostenible, 2005.*
- *Premio Europeo de Vías Verdes 2005. Distinción Especial en la categoría Acitividades y Promoción por la Serie de Televisión sobre vías verdes "Vive la Vía".*
- *Premio Telenatura 2006 a la mejor producción española por la serie sobre Vías Verdes "Vive la Vía".*
- *Premio Panda 2006 WWF-Adena a la mejor iniciativa de comunicación ambiental institucional.*
- *"Premio de la Red para la Promoción de las Ciudades Medias del Sudoeste Europeo" - CIUMED 2007.*
- *Premio Internacional de Buenas Prácticas del Programa Hábitat de la ONU, 2008. Finalista entrando en la Short List por su candidatura "La*

[15] Disponible online: http://www.viasverdes.com/programa_vv/reconocimientos.asp (Consultado 11-09-2022)

transferencia de la Buena Práctica Programa de Vías Verdes a otras regiones de España y del Mundo".

- *Premio Vía APIA 2008, a la transparencia informativa por la Asociación de Periodistas de Información Ambiental.*
- *Premio Ulyses de la Organización Mundial del Turismo (OMT) 2009.*
- *Premio de Turismo Responsabile Italiano e Turismo Cultura e UNESCO, 2011.*
- *Premio Especial de la IX edición del Premio Europeo de Vías Verdes por la App "Vías Verdes y Red Natura 2000", 2019.*
- *Premio Observatorio FiturNext 2020, reconocimiento a Vías Verdes como iniciativa finalista por su alta replicabilidad e impacto positivo sobre el desarrollo económico local, 2020".*

2.3.3.- ANTECEDENTES DE LA VÍA VERDE DEL ACEITE.

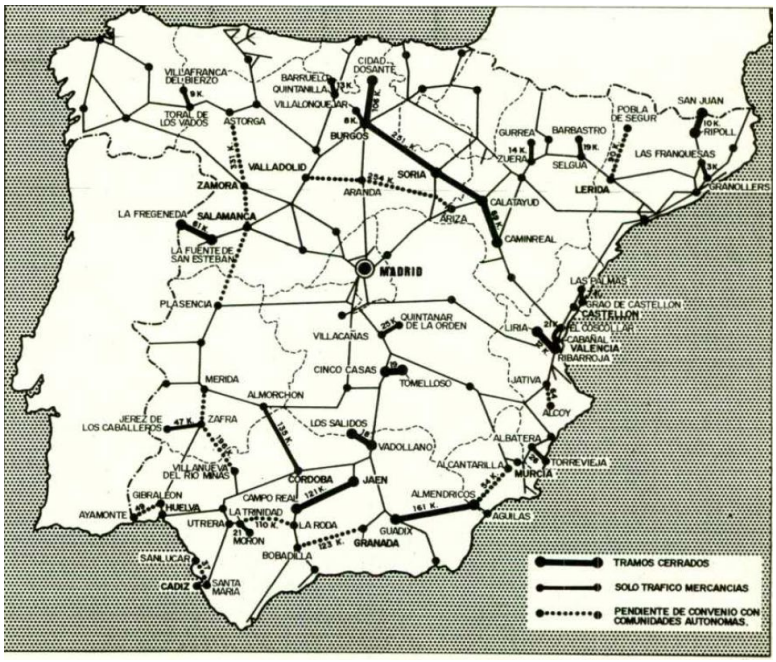
Atendiendo la definición anterior de Vías Verdes y sus características, es necesario considerar en el contexto español, los factores determinantes que darían lugar al origen de estas en nuestro país. En particular, la decisión adoptada en el Consejo de Ministros del Gobierno de fecha 30 de Septiembre de 1984, en el que se propone actuar en una serie de líneas ferroviarias consideradas altamente deficitarias de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE), lo que provoca que con fecha 1 de Enero de 1985 quedara clausurada al servicio de tráfico de mercancías y viajeros el trayecto de 121 kms. comprendido entre Jaén capital y la estación de Campo Real de la línea férrea de Linares a Puente Genil.

Junto a otras poblaciones insertas en tramos considerados deficitarios del resto del país, importantes poblaciones del FF.CC Linares-Puente Genil como Torredelcampo, Torredonjimeno, Martos y Alcaudete dentro de la provincia de Jaén y Luque, Doña Mencía, Cabra y Lucena en la provincia cordobesa, quedaron clausurados al servicio ferroviario.

De esta manera, quedaba suprimida prácticamente la totalidad del trayecto ferroviario que contaba en su origen con una longitud de 175'850 kms., ofreciendo transporte de viajeros y mercancías desde el 16 de Agosto de 1881

entre la localidad de Espeluy y Jaén, y encontrándose operativa la totalidad del recorrido desde el 22 de Enero de 1893, para dar cobertura tanto a sus poblaciones como a la extensa zona olivarera, cerealística y vinícola por la que discurría.

1.- Mapa de la red ferroviaria en España (Enero de 1985).



Fuente: https://www.vialibre-ffe.com/pdf/10841_pdf_01.pdf
(Consultado 11-09-2022)

Del mismo modo que en el resto de trayectos clausurados en el país, se apreciaba una considerable extensión de trazados que quedaban sin ningún tipo de aprovechamiento, y que el paso del tiempo hacía mella en el importante legado arquitectónico industrial de sus diversas instalaciones ferroviarias como estaciones, túneles, puentes y viaductos.

A partir de 1993, año en que nace el programa de Vías Verdes con el objetivo de reacondicionar para el uso ciudadano los trayectos ferroviarios clausurados, el Ministerio de Obras Públicas, Turismo y Medio Ambiente (MOPTMA) determina encargar junto a la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) y Ferrocarriles de Vías Estrecha (FEVE) un inventario de líneas férreas clausuradas en desuso.

Posteriormente, en 1995, el MOPTMA, RENFE, FEVE y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) suscriben un convenio de colaboración con la finalidad de implementar el programa de Vías Verdes en España, para el cual, tanto RENFE como FEVE aportarían los trazados clausurados para su acondicionamiento y transformación en Vías Verdes, realizando el MOPTMA la aportación presupuestaria necesaria.

El desarrollo como Vía Verde del tramo comprendido entre Jaén capital y Alcaudete en la provincia giennense, se lleva a cabo entre 1999 y 2002, acondicionándose y señalizándose la plataforma por el MOPTMA con cargo a la misma, añadiéndose posteriormente la financiación de la Junta de Andalucía, Diputación Provincial de Jaén y Ayuntamientos por cuyos términos municipales discurría el antiguo ferrocarril.

A partir del año 2000, se extiende la Vía Verde a través del trayecto cordobés, lo que origina distintas denominaciones de Vía Verde según tramo y provincia. Así, el tramo de la provincia de Jaén se denominaría “Vía Verde del Aceite”, mientras que los dos tramos de la provincia cordobesa se denominarían “Vía Verde Guadajoz-Subbética” y “Vía Verde de la Subbética”, todos ellos con gestión independiente entre sí.

Finalmente, en Febrero de 2016, se toma la determinación de unificar todos los tramos existentes de Vía Verde en ambas provincias (128 kms en total repartidos en 55 kms. en la provincia giennense y 73 kms. en la cordobesa) bajo la denominación común de “Vía Verde del Aceite”, concluyéndose este proceso en Abril de 2017 mediante la constitución de una asociación de carácter público-privado formada por las Diputaciones de Jaén y Córdoba, los 14 Ayuntamientos por cuyos términos municipales discurre la Vía Verde y un colectivo de empresas turísticas.

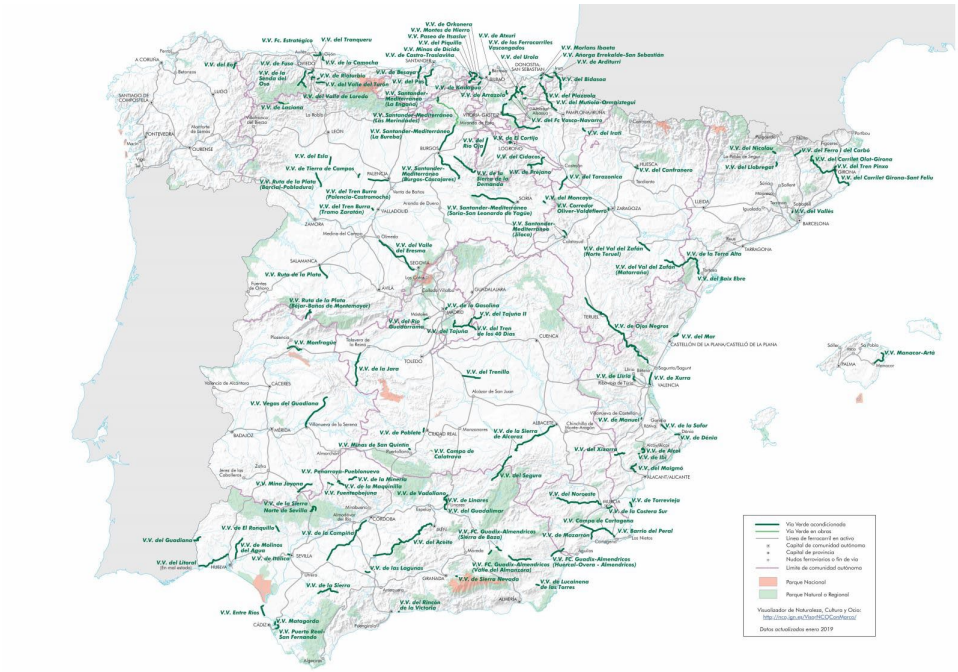
Como se ha señalado anteriormente, cabe destacar la importancia de los principales impulsores del Programa Vías Verdes, que han sido [16]“*el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, que es el máximo*

[16] Disponible online: https://www.viasverdes.com/pdf/Folleto_ViasVerdes_25anios.pdf (Consultado 11-09-2022)

inversor en la creación de estas infraestructuras, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), que está encargada de la coordinación y promoción a nivel nacional, y el titular de gran parte de los terrenos ferroviarios: Adif"

Así mismo, [17]*"la activa implicación de las Comunidades Autónomas, Diputaciones y Ayuntamientos, así como la participación entusiasta de grupos ciclistas, ecologistas y otros colectivos ciudadanos, ha permitido poner en marcha y dar vida a mas de 2.700 kms. de Vías Verdes".*

2.- Mapa Vías Verdes en España (Enero 2019)

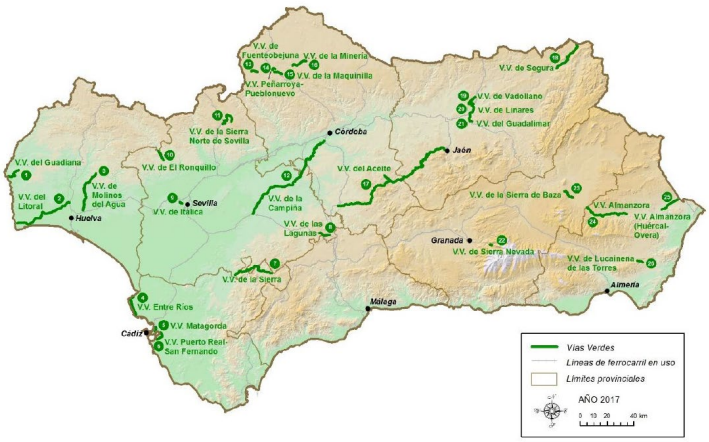


Fuente:http://www.viasverdes.com/img/archivos/Mapa%20Vias%20Verdes-2019-baja.jpg

(Consultado 12-09-2022)

[17] Disponible online: https://www.viasverdes.com/pdf/Folleto_ViasVerdes_25anios.pdf (Consultado 11-09-2022)

3.- Mapa Vías Verdes en Andalucía (2017)



Fuente: http://viasverdes.com/publicaciones/PDF/guiaviaverdeaceite.pdf
(Consultado 12-09-2022)

Tras este largo periplo para su implementación como Vía Verde, queda en disposición de uso la Vía Verde de Andalucía con mayor longitud, enmarcada en un territorio caracterizado por una amplia variedad paisajística y recursos patrimoniales, dentro de un entorno natural de gran valor ecológico, cuyas posibilidades turísticas aventuran un esperanzador futuro.

4.- Mapa de términos municipales por los que discurre la Vía Verde del Aceite.



Fuente: http://viasverdes.com/publicaciones/PDF/guiaviaverdeaceite.pdf
(Consultado 12-09-2022)

2.3.4.- ORÍGEN DE LA VÍA VERDE DEL ACEITE. EL FF.CC. DE LINARES A PUENTE GENIL.

Tal como señala PALOMINO, J.L. (2009) *"Si ya en España se producía un considerable retraso en la difusión de la red ferroviaria con respectos a los países europeos, no menos dificultoso fue hacerlo llegar a zonas geográficas secularmente deprimidas como en el caso que nos ocupa",* la puesta en servicio del FF.CC. entre Linares y Puente Genil tuvo que sortear numerosos obstáculos hasta que entró en servicio definitivo todo el trayecto en 1893, pues hubieron de transcurrir más de 41 años desde que se concibiera el proyecto hasta la construcción de la totalidad de la línea férrea.

Es necesario remontarse hasta 1852 como fecha de partida de este proyecto, con origen en una reunión de contribuyentes en el Ayuntamiento de la ciudad de Jaén al objeto de lograr la conexión ferroviaria de la capital.

De las opciones que se llegaron a plantear, se estimó más conveniente la que pretendía la conexión de la capital con la línea ferroviaria existente en la localidad de Mengíbar, por donde discurría la línea general que enlazaba la capital del estado con Andalucía conectando con las ciudades de Córdoba y Sevilla.

Posteriormente, y como consecuencia de la visita de SS.MM. la Reina Isabel II a la ciudad de Jaén, al Excmo. Sr. Alcade de Jaén se le presentaba la oportunidad de solicitarle a la Reina su protección al proyecto ferroviario giennense, sin que la propuesta tuviera éxito. Tres años más tarde, es la Real Sociedad Económica de Amigos del País la que toma la iniciativa para lograr el respaldo del proyecto en Madrid.

Es necesario resaltar, que aunque hubo un proyecto inicial para la conexión de la ciudad de Jaén mediante un ferrocarril que partiera de la localidad de Mengíbar, enlazara con Jaén y continuara su recorrido por las poblaciones de Martos y Alcalá la Real para concluir en Granada, no fructificó a pesar del empeño de los representantes políticos de ambas provincias.

Hasta el año 1870, no se observan los primeros resultados de la presión ejercida por la Real Sociedad Económica de Amigos del País y de la defensa del proyecto en cortes de los diputados giennenses, lográndose que se promulgara la Ley de 2 de Julio de 1870, en la que se contemplaba la construcción de un ferrocarril partiendo de la línea general de Andalucía en la localidad de Mengíbar, enlazara con Jaén capital y varias poblaciones gienneses y cordobesas, finalizando en un puerto de la costa mediterránea. Sin embargo, dicha ley no se llevó a efectos y fue necesario esperar tres años más para que se promulgara la Ley de 7 de Marzo de 1783, la cual contemplaba la concesión administrativa para construir un FF.CC. que, enlazando con la línea general de Andalucía, conectara con Jaén capital y las localidades cordobesas de Cabra y Lucena, concluyendo en la población de Puente Genil.

Cabe señalar que la Real Sociedad Económica de Amigos del País observaba que era posible atender los propósitos de la Ley de 2 de Julio de 1870 con la de 7 de Marzo de 1873, considerando que las demandas de conexión ferroviaria de las ciudades de Jaén y Granada podrían compatibilizarse, enviando una carta con fecha 16 de Mayo de 1877 dirigida a las Cortes del Reino en la que propone la concesión de un FF.CC. que, partiendo de la localidad de Mengíbar, continuara su trayecto hacia Jaén capital, y se bifurcara en dos líneas en la localidad de Martos, una para continuar su recorrido por Alcaudete, Castillo de Locubín y Alcalá la Real (dentro de la provincia de Jaén) y Moclín en la provincia de Granada, finalizando en la capital granadina, y otra línea para dirigirse hacia las poblaciones cordobesas de Cabra, Lucena y Puente Genil, donde concluiría el trayecto.

Nuevamente es necesario esperar hasta el año 1877 para observar que la Ley de 7 de Marzo de 1873 seguía sin llevarse a efecto. En Enero de ese mismo año, se toma en consideración la ampliación del proyecto ferroviario con la conexión de la ciudad de Linares, ampliándose de este modo la extensión total del trazado desde Linares hasta Puente Genil, conectando con la vía general de Andalucía en la localidad de Espeluy. Posteriormente, el 9 de Julio se aprueba la Real Orden con el pliego de condiciones para construir la línea férrea, y un día después, se aprueba, según señala PALOMINO, J.L (2009) *“La Real Orden*

del 10 de Julio de 1877 por la que se otorga a D. Jorge Loring y Oyarzábal, la concesión de la definitiva línea Linares – Puente Genil, adquiriendo la condición de línea del Plan General de Ferrocarriles"

Es necesario destacar que a consecuencia de la situación comprometida que atravesaba el Tesoro del Estado, y teniendo en cuenta las modificaciones introducidas en la Ley de 21 de Julio de 1878 sobre financiación estatal, se ocasionaron parones en la construcción de las concesiones otorgadas, ya que la ley prohibía la emisión de Deuda Pública para la subvención de obra pública, por lo que las empresa concesionaria del FF.CC. Linares – Puente Genil detuvo la construcción de este ferrocarril ante el temor de no recibir las subvenciones estipuladas.

Un año más tarde, ante la situación del Tesoro Público estatal, la Real Sociedad Económica de Amigos del País de la provincia de Jaén, entiende que debe priorizar la llegada del ferrocarril a la capital giennense, dejando la construcción del resto del proyecto para otro momento en que las circunstancias fueran más favorables.

A finales de 1879, se observa que las obras inician su curso a cargo de la nueva concesionaria del proyecto ferroviario, la Compañía Andaluza de Ferrocarriles, avanzando su construcción entre finales de 1880 e inicios de 1881, produciéndose la llegada de la primera locomotora a la ciudad de Jaén el 6 de Julio de 1881 e inaugurándose oficialmente el servicio el 18 de Agosto del mismo año.

Finalizando el año 1881, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces suspende las obras en curso entre Jaén y Martos, a consecuencia del impago del Estado de las subvenciones para la construcción de esta línea férrea, deteniéndose de nuevo el proyecto ferroviario.

Ya en el año 1887, tras seis años de demora, una comisión formada por representantes de las poblaciones de las provincias de Jaén y Córdoba por las que está proyectado este FF.CC., miembros de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de la provincia giennense y cordobesa junto con miembros del

gobierno del país, se reúnen el 10 de Mayo en Madrid, consiguiendo que se aprobara con fecha 30 de Junio una nueva Ley de Ferrocarril de Linares a Puente Genil.

De nuevo, es necesario esperar tres años para la reanudación de los trabajos, finalizando oficialmente los que se encontraban en ejecución entre el trayecto de Campo Real a Cabra el 18 de Junio de 1891, y concluyéndose definitivamente los trabajos entre Cabra y Jaén, y entre Espeluy y Linares con fecha 22 de Enero de 1893.

Las estaciones, apeaderos (apd), cargaderos (cgd) y apartaderos (apt) que prestaron servicio en el trayecto entre Linares y Puente Genil fueron los que se señalan a continuación:

Linares-Zarzuela, La Tortilla (apt), Bailén, Espeluy, La Bética (apt), Mengíbar, Villargordo, Grañena (apt), Fernando Aranda (apt), Justino Flórez (apt), Jaén, Gordillo (apt), Moralduro (apt), Torredelcampo, Torredonjimeno, Martos, Los Castillejos (apt), Vado-Jaén, La Muela (apt), La Esperanza (apt), Alcaudete-Fuente de Orbe, Collado de las Arcas (apt), Luque, Baena (ramal enlazado con la línea Linares-Puente Genil en la estación de Luque en 1918), Zuheros (apd), Doña Mencía, Cabra de Córdoba, Cantera de Cabra (cgd), Lucena, Zapateros-Horcajo y Campo-Real.

Si bien las instalaciones ferroviarias señaladas fueron categorizadas según las funciones para las que se construyeron, gran parte de ellas cesaron en sus cometidos originalmente proyectados conforme se iban suprimiendo definitivamente su servicio al tráfico de viajeros o mercancías, mientras que otras, modificaron su categoría e incluso la ampliaron, y por lo tanto también fueron cambiando su denominación, (p.ej: cambio de apeadero (apd) a apeadero-cargadero (apd-cgd) con el transcurso del tiempo).

De igual modo sucedió con la denominación de las estaciones, cambiando algunas de ellas su nomenclatura original a lo largo de su vida ferroviaria, como indica PALOMINO, J.L. (2009) *“Si bien este ferrocarril se denominó “Linares-Puente Genil”, el trazado en sí concluía en la estación de Campo Real, que*

enlazaba con el ferrocarril Córdoba-Málaga, a escasa distancia de la estación de Puente-Genil.

La estación de Zapateros-Horcajo, posteriormente cambiaría su denominación por la de Moriles-Horcajo, concluyendo como Navas del Selpillar.

La estación de Alcaudete, con posterioridad, pasaría a denominarse Alcaudete-Fuente de Orbe.

La población de Baena, se incorporaría a la línea a través de un ramal entre esta y la estación de Luque, inaugurado el 10 de Julio de 1918.

La distancia total del trayecto entre Linares y Campo Real fue de175'859 kms. La del ramal entre Luque y Baena de 7 kms."

Podemos observar que la construcción de esta línea ferroviaria tuvo que sortear numerosos contratiempos desde la concepción inicial del proyecto en 1852 hasta la inauguración definitiva de todo el recorrido del trayecto el 22 de Enero de 1893.

Cabe señalar la importancia estratégica con la que el ferrocarril, en general, ha contribuido en el desarrollo económico y sociocultural de la sociedad, y muy particularmente del que discurriera entre Linares y Puente Genil, permitiendo la comercialización a gran escala de la riqueza olivarera, cerealística y vitivinícola de las poblaciones del trayecto, así como la democratización del acceso al transporte público, atendiendo las demandas sociales del país de finales del siglo XIX ávido de desarrollo y prosperidad.

En este sentido lo expresa RUIZ, E. O. y BARRADO BAUTISTA, A. (2006) señalando la importancia que manifestaba D. Jorge Loring y Oyarzábal (promotor de
este FF.CC) en el enunciado del proyecto de esta línea férrea: "*ligadas ya entre sí las ciudades más importantes de Andalucía por medio del ferrocarril, quedan aún comarcas enteras donde existen manantiales inagotables de riqueza…bien conocida es la gran importancia agrícola de ciudades como Lucena, Cabra, Baena, Martos y Jaén, cuya principal riqueza es la explotación de aceites, granos y caldos y que sin embargo, alejadas de las vías sienten entorpecido su comercio por los tardíos y defectuosos medios de transporte"*

Desde su puesta en servicio en 1893 hasta su cierre definitivo de gran parte del trayecto original en 1985, este FF.CC. prestó servicio ininterrumpidamente durante 92 años, concluyendo una etapa esencial en el transporte de mercancías y personas en la campiña giennense y cordobesa durante su vida ferroviaria, y abriendo una nueva al servicio de los ciudadanos como Vía Verde, facilitando el acceso al disfrute de los múltiples recursos patrimoniales que atesora dentro de un entorno natural privilegiado.

2.3.5.- VÍAS VERDES Y RED NATURA 2000.

La Red [18] *"Natura 2000 es una red ecológica europea de áreas de conservación de la biodiversidad. Consta de Zonas Especiales de Conservación (ZEC) establecidas de acuerdo con la Directiva Hábitat y de Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA) designadas en virtud de la Directiva Aves.*

Su finalidad es asegurar la supervivencia a largo plazo de las especies y los tipos de hábitat en Europa, contribuyendo a detener la pérdida de biodiversidad. Es el principal instrumento para la conservación de la naturaleza en la Unión Europea"

Atendiendo la finalidad de esta red y el propósito de las Vías Verdes, surge el proyecto "Vías Verdes y Red Natura 2000: Divulgación de Espacios Naturales Protegidos y Geoparques a través de la Red Estatal de Vías Verdes" como fruto de la colaboración entre la Fundación Biodiversidad del Ministerio para la Transición Ecológica (MITECO) en colaboración con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), al objeto de integrar y poner en valor la biodiversidad existente en torno a las Vías Verdes.

Teniendo en cuenta la extensa red de Vías Verdes en España (146 itinerarios con más de 2.700 kms), la gran atracción de la ciudadanía por estas plataformas y que los mismas discurren próximos a espacios naturales protegidos, se estimó que las Vías Verdes podrían contribuir a la divulgación

[18] Disponible online: https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/temas/espacios-protegidos/red-natura-2000/ (Consultado 17-09-2022)

medioambiental, pudiéndose articular al mismo tiempo una oferta turística sostenible en torno a estos trayectos.

El programa señala que algo más del 90% de las Vías Verdes del país cuentan con espacios naturales protegidos así como con geoparques, ofreciendo posibilidades turísticas sostenibles a lo largo de sus itinerarios, y desarrollando acciones encaminadas a integrar estos trayectos con los entornos naturales próximos.

El análisis de este programa [19]*"ha vinculado las Vías Verdes con los espacios protegidos que atraviesan o se encuentran en sus proximidades siendo el criterio hasta un máximo de 5 kilómetros de distancia de la vía verde, considerando esta longitud asequible para los visitantes que transiten en bicicleta –y en menor medida a pie- por las vías verdes".*

De este modo se han podido identificar y catalogar los espacios protegidos próximos a cada Vía Verde, describiéndose al mismo tiempo sus principales características.

Los datos que seguidamente se señalan sobre las Vías Verdes en España y los Espacios Naturales Protegidos, nos ofrecen una aproximación de la vinculación entre ambos:

- [20]*"El 91,7% de las Vías Verdes españolas tienen al menos un Espacio Natural Protegido a menos de 5 kms. de algún punto del itinerario.*
- *Únicamente 12 Vías Verdes no cuentan con ningún espacio protegido a menos de 5 kms. de distancia.*
- *La vinculación de las diferentes categorías o figuras de espacios protegidos con Vías Verdes es de 562 espacios que totalizan casi 65.000 kms² de superficie (descontadas las superposiciones entre espacios y los espacios marítimos).*

[19] Disponible online: https://www.viasverdes.com/rednatura2000/maparednatura2000.asp (Consultado 17-09-2022)
[20] Disponible online: https://viasverdes.com/noticias/noticia.asp?id=747&cat=* (Consultado 17-09-2022)

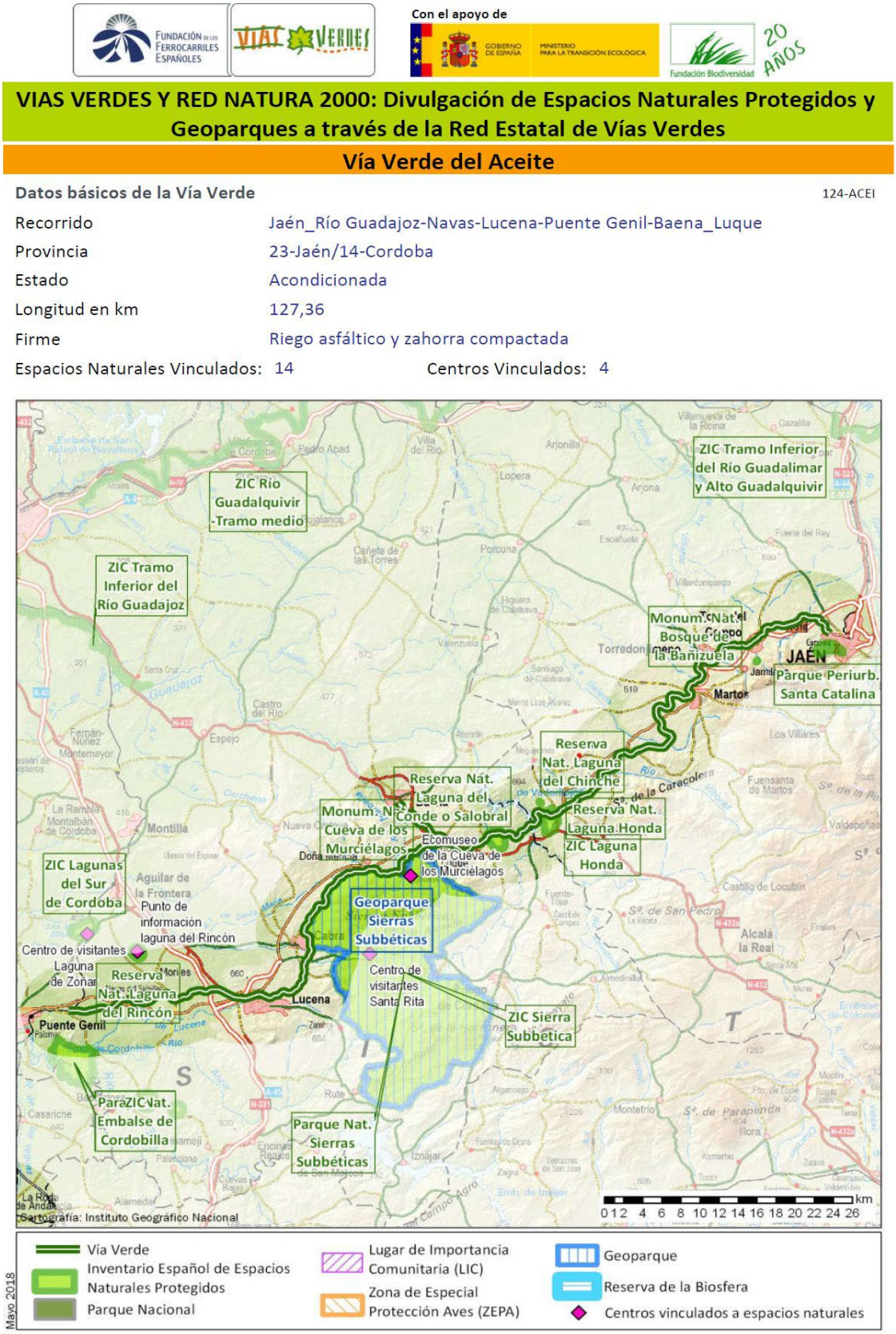
- *La superficie de espacios protegidos que se encuentran en un radio inferior a 5 kms. de las Vías Verdes es de 690.000 Ha o 6.900 kms², lo que supone el 10,6% de la superficie de todos los ENP vinculados (65.000 kms²).*
- *255 espacios del Inventario Español de Espacios Naturales Protegidos (Parques Nacionales y Espacios Protegidos) afectan a 107 Vías Verdes. Cabe destacar los Parques Nacionales de Doñana, Monfragüe y Sierra Nevada, en cuyas cercanías (menos de 5 kms.) se ubica alguna Vía Verde. El resto de espacios se refiere a Parques Naturales, Regionales, Paisajes Protegidos o Monumentos Naturales entre otros.*
- *La Red Natura 2000: 198 Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) se localizan en 100 Vías Verdes, y 89 ZEPAS (Zonas de Especial Protección para las Aves) se vinculan con 66 Vías Verdes.*
- *En España existen 48 Reservas de la Biosfera, de las cuales 17 se vinculan con 23 Vías Verdes.*
- *Respecto a los Geoparques, de los 12 que existen a nivel estatal, 3 Geoparques se localizan en las cercanías de 5 Vías Verdes.*
- *Se ha inventariado 101 Centros Ambientales vinculados a los Espacios Naturales Protegidos que afectan a 87 Vías Verdes".*

Así mismo, si bien con este programa se extiende la divulgación del conocimiento medioambiental en torno a las Vías Verdes, este proyecto [21]*"ayudará a atraer a ciudadanos y visitantes a estas vías verdes de mayor valor ambiental contribuyendo a un impacto socio-económico muy positivo en estos territorios rurales, y acercando el acceso a la naturaleza de una manera sostenible".*

En relación a la Vía Verde del Aceite a continuación se señalan las figuras de protección medioambiental vinculadas a la misma, considerando una distancia máxima de 5 kms. entre esta y los espacios protegidos.

[21] Disponible online: https://www.viasverdes.com/rednatura2000/principal.asp (Consultado 18-09-2022)

5.- Mapa de figuras de protección medioambiental vinculadas al entorno de la Vía Verde del Aceite. Vías Verdes y Red Natura 2000.



Fuente: https://www.viasverdes.com/img/archivos/124-ACEI.pdf (Consultado 18-09-2022)

Tabla 1.- Cuadro de Espacios Naturales Vinculados a la Vía Verde del Aceite. Vías Verdes y Red Natura 2000.

Nombre	Localidad	Figura de protección	Superficie en Ha	Dist. a la Vía Verde en Kms.
Parque Periurbano Sta. Catalina	Jaén	Parque Periurbano	197	1,1
Bosque de la Bañizuela	Torredelcampo	Monumento Natural	2	1,85
Laguna del Chinche	Alcaudete	Reserva Natural	5	0,86
Laguna Honda	Alcaudete	RA/HA/LIC/RAMSAR/ZIC/ZEPA	11	0,13
Laguna del Conde	Luque	Reserva Natural	73	0,16
Cueva de los Murciélagos	Zuheros	Monumento Natural	32	0,96
Sierras Subbéticas	Luque, Zuheros, Cabra	PN/GEOPARQUE/LIC/ZEPA/ZEC	32.056	0
Laguna del Rincón	Aguilar de la Frontera	Reserva Natural	10	4,85

*HA: Humedal Andaluz
*LIC: Lugar de Interés Comunitario
*PN: Parque Natural
*RAMSAR: Humedal de Importancia Internacional
*ZEC: Zona de Especial Conservación de la Red Ecológica Europea Natura 2000
*ZEPA: Zona de Especial Protección para las Aves
*ZIC: Zona de Importancia Comunitaria

Fuente: Elaboración propia.

Atendiendo la variedad de las figuras de protección medioambiental vinculadas al entorno de la Vía Verde del Aceite, podemos deducir que los espacios catalogados ofrecen enormes posibilidades para realizar actividades turísticas sostenibles dentro de estos entornos naturales, destacando el Parque Natural de las Sierras Subbéticas, caracterizado por las diversas figuras de protección ambiental que atesora, así como por encontrarse declarado Geoparque de la UNESCO.

2.4.- RELEVANCIA DEL PAISAJE Y SU VINCULACIÓN CON EL TERRITORIO.

La definición de la Real Academia Española de la Lengua sobre el término "paisaje", nos presenta varias acepciones:

- Parte de un territorio que puede ser observada desde un determinado lu gar.
- Espacio natural admirable por su aspecto artístico.
- Pintura o dibujo que representa un paisaje (espacio natural admirable).

Paisaje protegido:

Espacio natural que, por sus valores estéticos y culturales, es objeto de protección legal para garantizar su conservación.

De las acepciones que presenta esta definición, podemos inferir que el paisaje se compone de los elementos naturales que son inherentes al mismo (vegetación, suelo, ríos, sistemas montañosos…) pudiendo interpretarse sus manifestaciones físicas y estéticas según las percepciones subjetivas que recibamos.

Sin embargo, parece obvio que este contiene unas características que lo define e identifica, siendo parte integrante de la cultura, historia y tradiciones de las poblaciones que se asientan sobre los territorios, manifestándose con diversa incidencia antrópica.

En este sentido lo indica MATA OLMO, R. (2008) al señalar que "*La territorialización del paisaje, es decir, el reconocimiento de que cada territorio se*

manifiesta paisajísticamente en una fisonomía singular y en plurales imágenes sociales, hace del paisaje un aspecto importante de la calidad de vida de la población; porque el paisaje es, ante todo, resultado de la relación sensible de la gente con su entorno percibido, cotidiano o visitado. Por eso mismo, el paisaje es también elemento de identidad territorial, y manifestación de la diversidad del espacio geográfico que se hace explícita en la materialidad de cada paisaje y en sus representaciones sociales"

En el ámbito europeo, la relevancia del paisaje es contemplada tanto por el Consejo de Europa como por la Unión Europea, según indica AYCART, C. (2018) sobre *"los múltiples valores y funciones (estéticos, naturalísticos, histórico-culturales, sociales y económicos) de los que son portadores los paisajes en los diferentes países y regiones europeas, y son conscientes de la relevancia de los paisajes para la identidad y diversidad de Europa".*

Por otro lado, el Convenio Europeo del Paisaje celebrado en Florencia el 20 de Octubre del 2000 (recogido en BOE nº 31 de 5 de Febrero de 2008), identifica la vinculación del territorio y paisaje, aportando la visión política y jurídica al señalar que todo territorio es paisaje y que cada territorio se manifiesta con las características específicas propias de su paisaje, con independencia de su apreciación y calidad.

Según OLMO, R. (2008) el convenio define al paisaje como *"cualquier parte del territorio, tal y como es percibida por las poblaciones, cuyo carácter resulta de la acción de los factores naturales y humanos y sus interrelaciones".*

Así mismo, podemos considerar que la visualización del paisaje y su naturaleza, lleva implícita una actividad turística, en la que el turista muestra su interés por el conocimiento de sus características, los valores culturales del mismo y de sus poblaciones, implicando al mismo tiempo una cierta sensibilización e interés por su preservación.

Consecuentemente, de ello surge la necesidad de interpretar las manifestaciones culturales que las diversas tipologías paisajísticas presentan, como producto de la interacción de los turistas en los espacios naturales con las

poblaciones locales y los recursos patrimoniales que los caracterizan, de lo que podemos deducir la existencia de una considerable diversidad de paisajes culturales.

En este sentido, el Plan Nacional del Paisaje Cultural aprobado en Octubre de 2012, define al Paisaje Cultural como el [22]*"resultado de la interacción en el tiempo de las personas y el medio natural, cuya expresión es un territorio percibido y valorado por sus cualidades culturales, producto de un proceso y soporte de la identidad de una comunidad".*

Igualmente, también dentro de la legislación española, se aprecia que a la figura del paisaje se le presta atención a través de diversas disposiciones, entre las que se encuentran la Ley 33/2015 de 21 de Septiembre por la que se modifica la Ley 42/2007 de 13 de Diciembre "Ley de Patrimonio Natural y Biodiversidad" (recogida en BOE nº 227 de 22 de Septiembre de 2015) en la que se establecen medidas para su protección, Ley 45/2007 de 13 de Diciembre "Ley de Desarrollo Sostenible del Medio Rural" (recogida en BOE nº 299 de 14 de Diciembre de 2007), que considera al paisaje como recurso y tarea de conservación, o la Ley 8/2007 de 28 de Mayo "Ley del Suelo" (recogida en BOE nº 128 de 29 de Mayo de 2007), que incluye expresamente al patrimonio cultural y al paisaje.

Así mismo, la importancia del paisaje queda reflejada a través de la ratificación del Gobierno Español del "Convenio Europeo del Paisaje", en el cual se indica la importancia de la protección, gestión y ordenación del paisaje, y la necesidad de su integración en la formulación de políticas relacionadas con la ordenación territorial y urbana.

Por otro lado, en el ámbito de las competencias autonómicas, el interés en el paisaje y la articulación de medidas que afecten al mismo, se recogen en el Decreto 206/2006 de 28 de Noviembre de 2006 de la Junta de Andalucía con el "Plan de Ordenación del Territorio Andalucía", el cual se figura en BOJA nº 250 de 29 de Diciembre de 2006, en el que, entre otros aspectos, se señala la

[22] Disponible online: https://www.culturaydeporte.gob.es/planes-nacionales/planes-nacionales/paisaje-cultural.html (Consultado 22-09-2022)

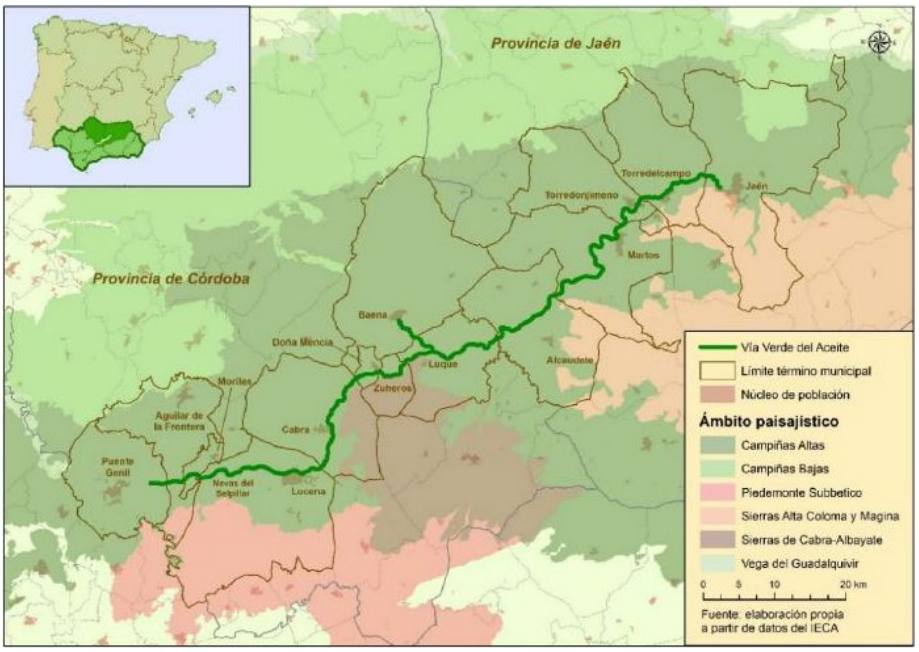
necesidad de incorporar a los paisajes andaluces como parte integrante del patrimonio de la comunidad, al patrimonio entre sí, y de este con el resto del territorio.

Por otra parte, igualmente en el ámbito autonómico andaluz, atendiendo la existencia de los trayectos ferroviarios clausurados insertos dentro de los variados entornos paisajísticos por los que discurren, el informe de seguimiento y evaluación de la Estrategia de Paisaje de Andalucía correspondiente al periodo 2012 a 2014, toma en consideración la [23]*"puesta en valor de las Vías Verdes, a partir de la amplia red de trazados abandonados o en desuso, que en Andalucía suman varios centenares de kilómetros, y que pueden cumplir un valioso papel como recursos para contemplación y conocimiento paisajístico, natural y cultural en ámbitos inéditos o poco accesibles del territorio, que en muchas ocasiones representan paisajes históricos fruto de la acción humana".*

A tenor de lo expuesto, podemos apreciar la importancia del paisaje y las posibilidades para el turismo sostenible que se presentan junto al desarrollo de las Vías Verdes, observándose el interés de las distintas administraciones por su consideración y regulación legislativa a través de una considerable base jurídica que se ha establecido del mismo, presentándose al mismo tiempo como una oportunidad para la difusión cultural y medioambiental de este a través de su puesta en valor, así como por las repercusiones socioeconómicas con las que incide en las poblaciones insertas dentro de su ámbito.

[23] Disponible online: http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal_web/web/temas_ambientales/ordenacion_territorio/paisaje/epa_web.pdf (Consultado 23-09-2022)

6.- Ámbito paisajístico de la Vía Verde del Aceite.



Fuente:http://viasverdes.com/publicaciones/PDF/guaviaverdeaceite.pdf (Consultado 23-09-2022)

2.5.- RECURSOS PATRIMONIALES.

Considerando que los recursos patrimoniales suponen un elemento vital e indispensable para acceder al desarrollo sostenible, especialmente en espacios naturales y en zonas rurales, ya sea a través de sus manifestaciones culturales o naturales, podemos deducir que los mismos presentan una incidencia directa en el desarrollo económico y social dentro del entorno de estos espacios.

Debemos considerar que el medio natural y rural, se encuentra desde hace algún tiempo en proceso de transformación que afecta a la estructura socioeconómica de estos.

En particular, el grueso del sector agropecuario disminuye a costa de elevar la participación del sector terciario particularmente en la economía española, manifestándose esta tendencia en estos espacios con un incipiente interés del turista por los ámbitos rurales y naturales, en los que el patrimonio natural y

cultural de estos territorios se proyectan como elementos determinantes para la actividad turística.

En este sentido lo expresa CEBRIÁN ABELLÁN, F. (2013), significando que en el medio rural "*Ha habido una transformación profunda desde su originaria vocación agropecuario y forestal (que ha marcado las dinámicas y sobre todo ha condicionado su base económica, sectorialmente reducida y vinculada al sector primario), a la plurifuncionalidad, que asigna un protagonismo creciente al medio rural. Se han incorporado actividades vinculadas al sector servicios que han contribuido a alterar estas estructuras"*

En general, y quizás muy particularmente en España, en el ámbito europeo asistimos a una progresiva degradación del medio rural, motivado por diversos factores que hacen poco atractivo este y que, entre otras consecuencias, provoca el declive de su economía, la despoblación de estas zonas, su envejecimiento y el deterioro del patrimonio existente.

En términos similares lo señala CEBRIÁN ABELLÁN, F. (2011), indicando que "*En los espacios rurales se mantiene una crisis estructural, crónica, vinculada al sector primario, pero que se ha extendido al resto de actividades, y que tiene como expresión más representativa la pérdida de población, la emigración, el envejecimiento o la caída de rentas"*

Partiendo de la premisa de que, en términos generales, el turismo es una actividad beneficiosa y generadora de rentas, el medio rural y natural ofrece posibilidades para corregir el paulatino deterioro que este manifiesta, en particular, para frenar el éxodo rural y retener la población local mediante la generación de actividad turística a través de la valorización de los recursos patrimoniales existentes. De ello podemos deducir la necesaria vinculación del patrimonio y desarrollo sostenible (económico, sociocultural y medioambiental) como elemento clave en el éxito para la proyección del turismo en estos espacios.

Referido al ámbito rural, en este sentido lo manifiesta SÁEZ ABAD, R. (2007) al señalar que "*Para atraer al turismo y entrar de lleno en la sociedad del ocio, es necesaria la puesta en valor del patrimonio como un recurso de desarrollo,*

ya que nadie mejor que él es capaz de atraer visitantes dispuestos a sostener las infraestructuras y servicios locales, fijando a un tiempo la población"

Sin entrar en el debate de las diversas definiciones sobre las tipologías turísticas (turismo vede, rural, ecológico, cultural, de naturaleza, agroturismo…) que la literatura nos ofrece, podríamos considerar que, en general, la ciudadanía se identifica con las diversas tipologías del turismo en función de los recursos patrimoniales a los que accede para su experiencia turística, y de modo simplificado, podría resumirse entre los se que se identifican con el patrimonio cultural (incluido el inmaterial) y con el patrimonio natural.

Si estimamos al binomio patrimonio natural-cultural como la materia prima esencial dentro de las diversas tipologías turísticas, y si bien el patrimonio cultural en particular es un recurso destacado para el desarrollo de la actividad turística en lugares con importantes recursos vinculados con la historia y la monumentalidad, el patrimonio natural se configura como la herramienta clave para ampliar las posibilidades de desarrollo turístico sostenible y acceder a los beneficios económicos, socioculturales y medioambientales que repercuten sobre las poblaciones locales dentro de los espacios naturales y zonas rurales, sobre todo por la peculiaridad de sus manifestaciones paisajísticas, históricas o socioculturales, entre otras, y que al igual que en el patrimonio cultural, también se proyecta con una amplia difusión en infinidad de espacios geográficos diseminados por todo el país.

En línea con esta idea lo manifiesta MARTÍNEZ QUINTANA, V. (2017), afirmando que "*Todas las modalidades de turismo, especialmente el turismo de naturaleza, deben albergar los principios de sostenibilidad para el desarrollo y gestión de las zonas de destino turístico, la autenticidad socio-cultural de las comunidades anfitrionas y la participación de todos los agentes".*

Si bien el paisaje tiene un papel destacado como reclamo turístico en los espacios naturales y rurales, este no sería suficiente por sí mismo para atender las actuales demandas turísticas en entornos naturales. Actualmente, el turista busca realizar diversas actividades que en su conjunto le reporten una

experiencia gratificante, por lo que el conjunto de recursos patrimoniales son parte indispensable para lograr sus objetivos.

La Conferencia General de la ONU para la Educación, la Ciencia y la Cultura, en su 17ª reunión celebrada en Paris en 1972, aprueba las siguientes definiciones del término patrimonio:

Patrimonio Cultural:

[24]*"los monumentos: obras arquitectónicas, de escultura o de pintura monumentales, elementos o estructuras de carácter arqueológico, inscripciones, cavernas y grupos de elementos, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia, - los conjuntos: grupos de construcciones, aisladas o reunidas, cuya arquitectura, unidad e integración en el paisaje les dé un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia, - los lugares: obras del hombre u obras conjuntas del hombre y la naturaleza así como las zonas, incluidos los lugares arqueológicos que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista histórico, estético, etnológico o antropológico".*

Patrimonio Natural:

[25]*"los monumentos naturales constituidos por formaciones físicas y biológicas o por grupos de esas formaciones que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista estético o científico, - las formaciones geológicas y fisiográficas y las zonas estrictamente delimitadas que constituyan el hábitat de especies, animal y vegetal, amenazadas, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista estético o científico, - los lugares naturales o las zonas naturales estrictamente delimitadas, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista de la ciencia, de la conservación o de la belleza natural".*

[24] Disponible online: https://whc.unesco.org/archive/convention-es.pdf (Consultado 27-09-2022)

[25] Disponible online: https://whc.unesco.org/archive/convention-es.pdf (Consultado 27-09-2022)

Así mismo, la UNESCO considera que el patrimonio cultural no se circunscribe a monumentos y colecciones de objetos, entendiendo que comprende también [26]*"expresiones vivas heredadas de nuestros antepasados, como tradiciones orales, artes del espectáculo, usos sociales, rituales, actos festivos, conocimientos y prácticas relativas a la naturaleza y el universo, y saberes y técnicas vinculados a la artesanía tradicional",* denominándolo Patrimonio Cultural Inmaterial.

Podemos observar que todos ellos tienen incidencia en la actividad turística, conformando al Patrimonio como un medio para transmitir experiencias y conocimientos entre generaciones, con potencial para el acceso y disfrute a la diversidad cultural a través de sus diversas manifestaciones. Al mismo tiempo contribuye al enriquecimiento del capital social, favorece al sentimiento de pertenencia, tanto individual como colectivo, ayudando al mantenimiento y consolidación de la cohesión social y territorial.

Así mismo, podemos apreciar que la sostenibilidad aplicada al turismo requiere la concurrencia de varios elementos señalados, tal como indica VINUESA, M. Á. T., y TORRALBA, L.T. (2018), al señalar la sostenibilidad del turismo en el marco de *"la dialéctica territorio, patrimonio y turismo, porque el territorio, entendido como construcción social, tiene naturaleza integradora y ello permite avanzar en la identificación de algunas claves de la sostenibilidad de los destinos patrimoniales, entendidos estos como piezas valiosas y diferenciadoras del sistema turístico y de las estructuras urbanas y territoriales del siglo XXI"*

Por otra parte, es posible observar que, en su conjunto, el patrimonio cultural de prácticamente todas las localidades atravesadas por la Vía Verde del Aceite se encuentra dentro de alguna ruta cultural.

Seguidamente se señalan las rutas, poblaciones y patrimonio que se enmarca en las mismas.

[26] Disponible online: https://es.unesco.org/fieldoffice/santiago/cultura/patrimonio (Consultado 27-09-2022)

Tabla 2.- Rutas/Itinerarios Culturales de las poblaciones vinculadas a la Vía Verde del Aceite.

Localidad	Ruta o Itinerario	Patrimonio
Jaén	Ruta de los Nazaríes	Ciudad en su conjunto
Jaén	Ruta de los Castillos y las Batallas	Castillo de Sta. Catalina
Torredelcampo	Ruta de los Nazaríes	Población en su conjunto
Torredelcampo	Ruta de los Castillos y las Batallas	Castillo del Berrueco
Torredonjimeno	Ruta de los Nazaríes	Población en su conjunto
Torredonjimeno	Ruta de los Castillos y las Batallas	Castillo de Torredonjimeno
Martos	Ruta de los Nazaríes	Población en su conjunto
Martos	Ruta de los Castillos y las Batallas	Castillo de la Villa y de la Peña
Alcaudete	Ruta de los Castillos y las Batallas	Castillo Calatravo de Alcaudete
Luque	Ruta del Califato	Población en su conjunto
Baena	Ruta del Califato	Población en su conjunto
Baena	Caminos de Pasión	Población en su conjunto
Baena	Ruta Bética Romana	Parque Arqueológico Torreparedones
Zuheros	Ruta del Califato	Población en su conjunto
Zuheros	Ruta de los Omeyas	Población en su conjunto
Cabra	Ruta del Califato	Población en su conjunto
Cabra	Caminos de Pasión	Población en su conjunto
Lucena	Ruta del Califato	Población en su conjunto
Lucena	Caminos de Pasión	Población en su conjunto
Puente Genil	Caminos de Pasión	Población en su conjunto
Puente Genil	Ruta Bética Romana	Villa Romana de Fuente Álamo

Fuente: Elaboración propia.

Igualmente, en los términos municipales de Jaén y Torredelcampo se encuentran los restos de varias fortificaciones medievales englobadas en la Ruta Arqueológica de los Torreones.

Por otro lado, las localidades de Jaén, Torredelcampo, Martos, Alcaudete, Baena, Doña Mencía, Cabra, Lucena, así como varios tramos de la Vía Verde del Aceite, forman parte del itinerario del Camino Mozárabe de Santiago, bajo el amparo del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente en el marco de la Red Rural Nacional.

Atendiendo lo expuesto, podemos apreciar que los recursos patrimoniales, en sus diferentes definiciones, son parte esencial para el desarrollo de la actividad turística sostenible, contemplándose su repercusión e importancia en el ámbito global a través de su consideración en la UNESCO en el seno de las Naciones Unidas.

Al mismo tiempo, parece razonable considerar que la pervivencia de los recursos patrimoniales depende en gran medida de su vínculo con el desarrollo del turismo sostenible, al objeto de que las repercusiones de este pueden revertir sobre los mismos y prolongar sus efectos en el tiempo sobre el conjunto del patrimonio, los turistas, así como en las poblaciones de acogida.

En este sentido, los diversos recursos e itinerarios culturales que conectan a lo largo de la Vía Verde del Aceite, en sus poblaciones y en los entornos naturales próximos a ella, configuran un importante conjunto de elementos que amplifican sus posibilidades turísticas.

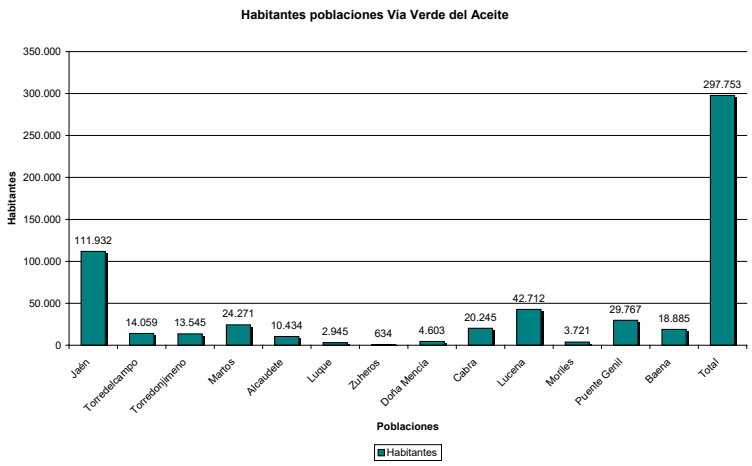
2.6.- MARCO SOCIOECONÓMICO.

La Vía Verde del Aceite discurre en sus 55 kms. de longitud dentro de la provincia de Jaén, partiendo de Jaén capital y atravesando los términos municipales de las localidades de Torredelcampo, Torredonjimeno, Martos y Alcaudete. Los restantes 73 kms. correspondientes a la provincia de Córdoba, se prolongan a través de los términos de Luque, Baena, Zuheros, Doña Mencía, Cabra, Lucena, Moriles, Aguilar de la Frontera y Puente Genil, si bien la Vía Verde del Aceite no atraviesa el núcleo urbano de estas dos últimas poblaciones. No obstante, teniendo en cuenta la proximidad de la población de Puente Genil al inicio de la Vía Verde en el tramo cordobés y al uso que de ella hace su población, se ha considerado conveniente incluirla como parte de las poblaciones afectadas por la dinámica de este trayecto.

La siguiente gráfica refleja el número de habitantes de las poblaciones insertas en la Vía Verde del Aceite. Entre todos los municipios suman una considerable población, con un total de 297.753 habitantes (cifras del INE a fecha 1 de Enero de 2021). La población más habitada corresponde a Jaén capital con 111.932 habitantes, seguida de Lucena con 42.712 habitantes,

Puente Genil (29.767 habitantes), Martos (24.271 habitantes) y Cabra (20.245 habitantes). Seguidamente se encuentra un grupo de localidades cuya población se encuentra entre los 10.000 y 20.000 habitantes, constituido por Baena (18.885 habitantes), Torredelcampo (14.059 habitantes), Torredonjimeno (13.545 habitantes) y Alcaudete (10.434 habitantes). A estos les siguen un grupo con población inferior a los 5.000 habitantes formado por Doña Mencía (4.603 habitantes), Moriles (3.721 habitantes), Luque (2.945 habitantes) y Zuheros (634 habitantes).

Gráfica 1.- Habitantes de las poblaciones de la Vía Verde del Aceite.



Fuente: Elaboración propia a partir del padrón municipal del INE a fecha 1 de Enero de 2021.

La provincia de Jaén es la principal productora de aceite de oliva a escala mundial, con alrededor de 66 millones de olivos repartidos en algo más de medio millón de hectáreas, siendo así mismo muy significativa la producción de aceite de oliva en el área geográfica cordobesa lindante a la Vía Verde del Aceite. Esta discurre prácticamente en su totalidad inmersa en un extenso manto verde de olivos, evidenciándose en el paisaje alrededor de esta y pudiendo deducir con facilidad que la principal actividad económica está ligada a la explotación del olivar y su transformación en las distintas variedades de

aceite de oliva que se producen, destacando la producción de aceite con Denominación de Origen Protegida de Baena, cuya zona geográfica comprende, además de esta localidad, las poblaciones de Luque, Zuheros, Doña Mencía y Cabra, todas ellas dentro del recorrido de la Vía Verde del Aceite, así como el aceite con Denominación de Origen Protegida de Lucena, que incluye la propia localidad de Lucena, Moriles y parte del término municipal de Puente Genil, así mismo dentro del trayecto de la Vía Verde a excepción de su núcleo de población.

En relación a la trascendencia de la actividad oleícola, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación lo señala significando que [27]"*El sector no solo tiene una indiscutible importancia económica, sino que también tiene una gran repercusión social, ambiental y territorial. Más de 350.000 agricultores se dedican al cultivo del olivar, el sector mantiene unos 15.000 empleos en la industria y genera más de 32 millones de jornales por campaña…A nivel regional, la producción de aceite de oliva se localiza en Andalucía con el 80% del total, donde Jaén es la principal provincia productora con aproximadamente el 37% del total. Asimismo, los procesos de transformación y distribución de sus producciones, incluidos sus subproductos, constituyen la principal actividad de numerosos municipios y una industria asociada que vertebra y cohesiona, en muchos casos, el medio rural donde se asienta, apoyándose en un fuerte movimiento cooperativo de base".*

De igual modo, los viñedos comienzan a hacer su presencia a partir de la localidad de Cabra, extendiéndose a Lucena y Campo Real, punto final del recorrido (o de inicio según el sentido con que se aborde) de la Vía Verde del Aceite, y su explotación es parte destacada en la economía de esta zona, donde bodegueros de las localidades de Baena, Doña Mencía, Cabra, Lucena, Moriles y Puente Genil se agrupan bajo la prestigiosa Denominación de Origen de Montilla-Moriles.

[27] Disponible online: https://www.mapa.gob.es/es/agricultura/temas/producciones-agricolas/aceite-oliva-y-aceituna-mesa/aceite.aspx (Consultado 29-09-2022)

Respecto a la actividad industrial, existen industrias de transformación agroalimentaria, textil, del mueble de madera o de componentes auxiliares de automoción, principalmente ubicadas entre las poblaciones de Martos, Alcaudete, Cabra, Lucena y Puente Genil, si bien su repercusión es considerablemente menor que la actividad agraria en torno al olivo y la vid.

Por otra parte, el turismo tiene incipiente relevancia tanto en la capital giennense como en núcleos de cierta población como Martos, Cabra o Lucena, donde el oleoturismo comienza a evidenciarse como actividad turística emergente, junto al importante legado de recursos culturales de estas ciudades, sin olvidar los recursos naturales del conjunto del Parque Natural de las Sierras Subbéticas.

En relación a las infraestructuras de transporte terrestre, el acceso por carretera tanto a la Vía Verde del Aceite como a los recursos entorno a la misma, resulta trascendental para la realización de actividades turísticas, siendo las carreteras A-316, N-432 y A-318 las principales vías de acceso a la Vía Verde del Aceite, cuyos recorridos se dibujan prácticamente paralelas a esta, y desde las cuales parten una serie de carreteras comarcales que permiten acceder a los distintos puntos de interés diseminados en todo el recorrido.

Por otro lado, los accesos mediante ferrocarril quedan restringidos a las estaciones de ferrocarril convencional de Jaén y Puente Genil, las más próximas a la Vía Verde del Aceite, encontrándose ambas en los extremos del recorrido, si bien también la estación de Ave de Puente Genil-Herrera situada a unos 6 kms. del centro urbano de Puente Genil, así mismo permite acceder a esta localidad.

De otra parte, podemos observar que, en su conjunto, las poblaciones afectadas directamente por el recorrido de la Vía Verde del Aceite poseen una dimensión demográfica adecuada para ofrecer servicios propios del sector turístico, *"compuesto principalmente por los alojamientos turísticos, la intermediación turística, la restauración turística, la información turística y la comercialización turística"*, atendiendo la clasificación de PULIDO

FERNÁNDEZ, J.I y CÁRDENAS GARCÍA, P.J. (2013), contribuyendo en gran medida en la economía del sector terciario de estas poblaciones.

Tras lo anteriormente señalado, podemos apreciar que, junto a la red de comunicaciones, la dimensión económica y demográfica del área afectada por el recorrido de la Vía Verde del Aceite presenta un tamaño adecuado para albergar unas razonables posibilidades de desarrollo del pilar socioeconómico dentro de la sostenibilidad turística del conjunto de las poblaciones.

3.- MARCO METODOLÓGICO.

Al objeto de apreciar los recursos patrimoniales y las características de estos a lo largo del trayecto de la Vía Verde del Aceite y en sus espacios próximos, se ha estimado conveniente establecer itinerarios, dividiéndose en tramos comprendidos entre las antiguas estaciones del trayecto, con el fin de presentar sus aspectos más destacables.

Así mismo, y con el ánimo de mostrar sus principales características e identificar más fácilmente su ubicación, se añade una gráfica del perfil altimétrico de todo el recorrido, con indicación de los distintos puntos kilométricos y su altitud sobre el nivel del mar, tabla con distancia kilométrica entre estaciones, diferencia de cota entre las mismas y expresión de la pendiente existente indicada en %, y modelo digital del terreno (MDT) del trayecto y entorno a fin de presentar la proyección espacial de su relieve.

El propósito de dividir el recorrido del trayecto en sectores, se encuentra enfocado en señalar la ubicación e identificación de los recursos, tanto los característicos de la arquitectura industrial del siglo XIX de la Vía Verde del Aceite como de los de diversa índole próximos a la misma, que en su conjunto componen el grueso de elementos para su desarrollo turístico. Tal como se ha apuntado, se muestra un extenso legado de patrimonio industrial que se manifiesta en diversas infraestructuras ferroviarias construidas a finales del siglo XIX (viaductos, pontones, taludes, túneles, viviendas ferroviarias, aguadas…), que caracterizan a estos antiguos ferrocarriles y los distingue singularmente.

Para referenciar los recursos patrimoniales y lugares de interés turístico, se ha elaborado una base de datos de estos mediante el programa de información geográfica “QGIS”, generándose una serie de puntos distribuidos a lo largo del espacio objeto de este estudio, diferenciados según el patrimonio al que pertenecen y conteniendo información sobre su nombre, tipo de recurso, localidad o término municipal al que pertenece e imagen del mismo, trasladándolos a la web por medio de la herramienta “QGIS2WEB” y haciéndolos interactivos para los usuarios de internet.

Por otra parte, y al objeto de contrastar la evolución del paisaje y su entorno, se añaden imágenes de lugares cuando la explotación comercial de este ferrocarril se encontraba en servicio, comparadas en su misma ubicación actual.

3.2.- PERFIL ALTIMÉTRICO DE LA VÍA VERDE DEL ACEITE.

Atendiendo las características constructivas de los trazados ferroviarios, es conveniente significar el grado de accesibilidad y facilidad para el tránsito de personas que han legado para las Vías Verdes, ya que las plataformas ferroviarias se construían y se siguen construyendo salvando la diferencia de cotas del terreno mediante pendientes suaves, al objeto de que el gran tonelaje que han de arrastrar los convoyes pueda ser remolcado por la tracción de las máquinas y los trenes autopropulsados, siendo la pendiente en todo el trayecto no superior al 1,5%, considerándose bajo su grado para transitarlo. Esta circunstancia resulta de gran importancia y trascendencia, ya que la práctica ausencia de dificultad para recorrerlo invita al uso de la Vía Verde y, en general, a sus recursos turísticos, si bien para el acceso a algunos de los existentes en las proximidades de la misma es aconsejable el uso de medios motorizados.

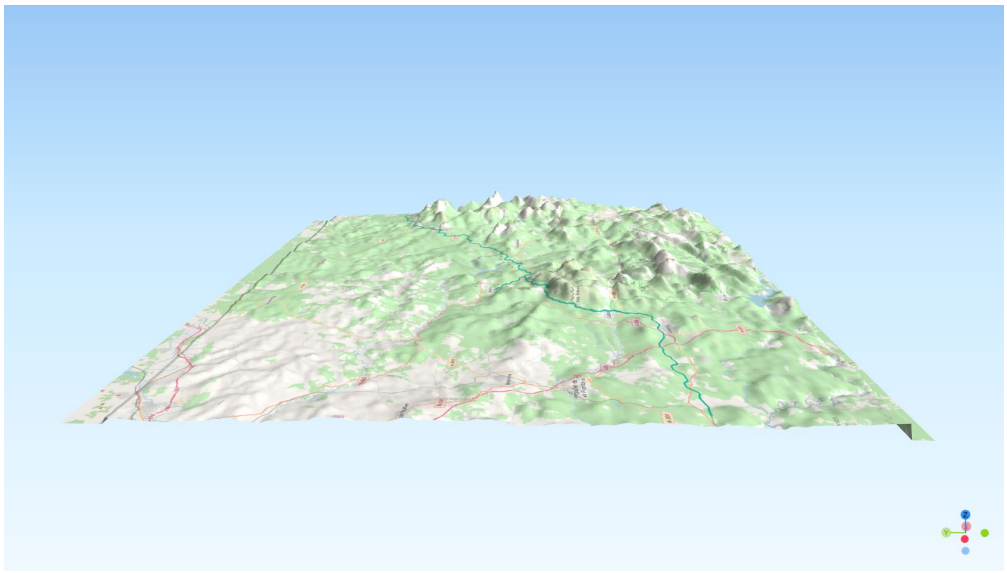
A continuación se inserta gráfico del perfil altimétrico de la Vía Verde del Aceite, indicándose distintos puntos kilométricos del recorrido y su altitud en metros sobre el nivel del mar (m s.n.m), con el fin de obtener una visualización de los desniveles existentes en el trayecto, y un modelo digital del terreno (MDT) en el que se aprecia el relieve de la misma y su entorno a lo largo de su recorrido.

Gráfica 2.- Perfil altimétrico de la Vía Verde del Aceite.



Fuente: Elaboración propia a partir del software QGIS.

7.- Modelo digital del terreno (MDT) del recorrido de la Vía Verde del Aceite y su entorno.



Fuente: Elaboración propia a partir de MDT y del software QGIS.

3.3.- DISTANCIAS KILOMÉTRICAS, COTAS Y % DE PENDIENTE.

Observando el perfil altimétrico señalado anteriormente de la Vía Verde del Aceite, y con el fin de comprobar la ausencia de dificultad para transitarla, a continuación se muestra un cuadro donde se señalan las distancias entre distintos puntos y estaciones, diferencia de cotas y expresión del % de pendiente entre los mismos.

Tabla 3.- Distancias kms., diferencia de cotas y pendiente expresada en %.

Trayecto	Distancia en kms.	Dif. de cota en mts.	Pendiente en %
Jaén-Torredelcampo	11,6	95	0,81
Torredelcampo-Torredonjimeno	4,3	16	0,37
Torredonjimeno-Martos	8,2	32	0,39
Martos-Vado Jaén	12,9	122	0,94
Vado Jaén-Alcaudete	11,4	54	0,47
Alcaudete-Viaducto del Guadajoz	7,2	88	1,22
Viaducto del Guadajoz-Laguna del Salobral	3,9	33	0,84
Laguna del Salobral-Luque	6	69	1,15
Luque-Zuheros	7	77	1,10
Zuheros-Doña Mencía	3	43	1,43
Doña Mencía-Cabra	12,5	95	0,76
Cabra-Lucena	12,5	62	0,49
Lucena-Navas del Selpillar	8,5	116	1,36
Navas del Selpillar-Campo Real	11,5	75	0,65
Luque-Baena	7,9	96	1,21

Fuente: Elaboración propia.

Al objeto de expresar el porcentaje de pendiente existente entre trayectos, se ha utilizado la siguiente formulación:

- Pendiente expresada en % = diferencia de cotas entre trayectos/estaciones en metros X 100 / distancia del trayecto en metros.

Tal como puede apreciarse en el cuadro, el trayecto entre Torredelcampo y Torredonjimeno (p.ej) posee una pendiente del 0,37 %, lo que significa que, de media, cada cien metros que se avanza en el plano horizontal, se asciende o desciende (según el sentido de la marcha) 0,37 metros respecto al punto de origen, con lo que podemos apreciar la suave pendiente existente en el trayecto, no siendo superior al 1,5 % en toda la Vía Verde del Aceite, tal como se indicó anteriormente.

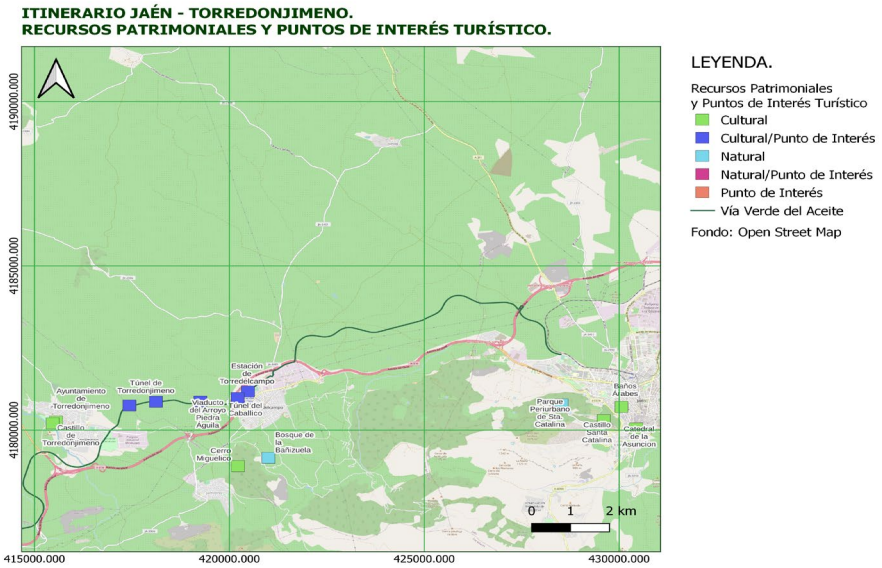
3.4.- ITINERARIOS. ANÁLISIS Y DESCRIPCIÓN.

3.4.1.- JAÉN – TORREDONJIMENO.

Distancia: 15,9 kms.

Pendiente media: 0,72%

8.- Recursos Patrimoniales y Puntos de Interés Turístico. Itinerario Jaén – Torredonjimeno.



Fuente: Elaboración propia a partir del software QGIS.

Se ha considerado iniciar el recorrido a través de la Vía Verde del Aceite tomando como punto de partida la ciudad de Jaén, por encontrarse el punto kilométrico 0 de la misma, si bien es lógico que se puede abordar desde cualquier estación o punto accesible a ella en el sentido que se estime más oportuno.

Respecto a los recursos turísticos que la ciudad de Jaén ofrece, se ha estimado conveniente destacar sólo algunos de los más representativos, ya que significar el conjunto de los recursos existentes (no sólo de Jaén capital, sino también del resto de poblaciones) supondría una extensión considerable de contenido, que quizás merecería abordarse desde otra perspectiva.

La capital giennense atesora un casco urbano caracterizado por sus vínculos en la cultura árabe, judía y cristiana, asentado así mismo sobre vestigios de pobladores de la época calcolítica, íbera y romana. Sus numerosas iglesias y conventos atestiguan el paso de las etapas históricas de la ciudad, fundamentalmente de la conquista árabe, la reconquista cristiana, así como del renacimiento y barroco. Sin embargo, podría considerarse que cobran relevancia por su magnitud y trascendencia histórica tres recursos culturales destacados: Los Baños Árabes, el Castillo de Santa Catalina y la Catedral de la Asunción (todos declarados Bien de Interés Cultural)

Los Baños Árabes tienen su origen en el siglo XI, edificados sobre los restos de otros baños romanos. Se encuentran en el sótano del Palacio de Villardompardo, y destacan por ser unos de los baños árabes mejor conservados de Europa, lo que les llevó a ser distinguidos con el premio Europa Nostra en 1984.

El Castillo de Santa Catalina (o Alcázar Nuevo) remonta sus orígenes al siglo VIII, construyéndose una alcazaba califal en el siglo IX, que a su vez se asentaba sobre vestigios de un oppidum íbero, pasando a manos cristianas en 1246 tras la conquista de la ciudad por Fernando III el Santo en 1246, y sufriendo diversas transformaciones y nuevas edificaciones a partir de este período. Desde su emplazamiento es posible contemplar una espectacular panorámica de la campiña norte, el valle del Guadalquivir, Sierra Morena, Sierra Mágina e incluso la Sierra de Cazorla, Segura y Las Villas. La panorámica sur nos brinda espectaculares vistas de la Sierra de Grajales, la Sierra Sur y de la Sierra de Jabalcuz, configurándose como un mirador privilegiado de casi toda la provincia de Jaén.

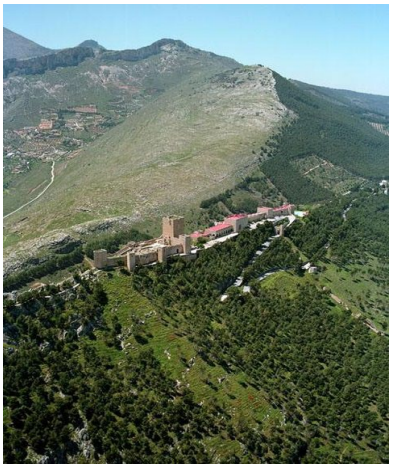
El tercero monumento a destacar en la ciudad de Jaén es la Catedral de la Asunción, obra del arquitecto Andrés de Vandelvira, joya del renacimiento español y modelo para otras catedrales iberoamericanas de México, Chile, Perú y Cuba. Sus orígenes se remontan al siglo XVI, mandada edificar sobre restos de otra de estilo gótico, que a su vez se asentaban sobre una mezquita mayor.

9.- Catedral de la Asunción de Jaén.



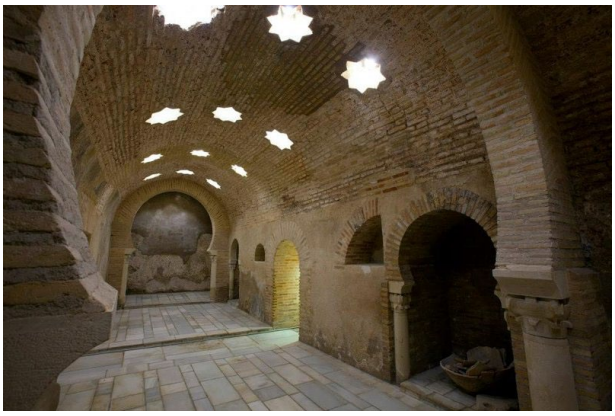
Fuente: Fotografía del autor.

10.- Castillo de Santa Catalina.



Fuente: https://www.andalucia.org/es/jaen-turismo-cultural-castillo-de-santa-catalina

11.- Baños Árabes de Jaén.



Fuente: https://www.andalucia.org/en/jaen-cultural-tourism-centro-cultural-banos-arabes-palacio-de-villardompardo

En relación a los recursos naturales de la capital giennense, cabe destacar el Parque Periurbano de Santa Catalina, situado [28]*"en el monte "Santa Catalina, El Neveral, La Imora y el Almendral", cuya titularidad es del Excmo.*

[28] Disponible online: https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/landing-page/-/asset_publisher/4V1kD5gLiJkq/content/parque-periurbano-santa-catalina/20151 (Consultado 01-10-2022)

Ayuntamiento de Jaén, si bien este monte se encuentra consorciado con la Consejería.

La geología predominante son las calizas del secundario que originan suelos de características generalmente pobres y ocupados por repoblaciones de Pinus halepensis *(Pino carrasco), realizadas durante los años 50.*

Se trata de un espacio natural que tradicionalmente presta un servicio público para actividades de ocio, sobre todo al municipio de Jaén"

Al iniciar nuestro recorrido desde el inicio de la Vía Verde del Aceite en Jaén, se puede observar la magnitud de la extensión de olivar que envuelve al trayecto. En los primeros kilómetros, en el margen izquierdo sentido de la marcha, bordeamos la Sierra de Jabalcuz y de La Grana, apreciándose la vegetación de pinar que se asienta sobre sus laderas y que contrasta con el manto verde de olivar del margen derecho que se extiende hacia el valle del Guadalquivir. Al llegar al km. 2'7, apreciaremos uno de los elementos constructivos característicos del patrimonio industrial del siglo XIX y que se observará a lo largo de todo el trayecto debido a las características geológicas del terreno por el que discurría este ferrocarril. Se trata de los taludes, cuyo fin era contener los frecuentes deslizamientos de terreno que se producían hacia la plataforma ferroviaria mediante la construcción de muros con cierta inclinación sobre el plano vertical. Así lo señalan NIETO, L.M., SÁNCHEZ, M., OLID, J., FERNÁNDEZ, T., LÓPEZ, M.D. y CASTILLO, J.C. (2010). significando que *"los deslizamientos son comunes, pudiendo observarse tanto en vista panorámica como afectando puntualmente a la Vía Verde. De hecho, durante la construcción del ferrocarril (finales del siglo XIX, 1873-1893, LÓPEZ-TEBA, (2002), los deslizamientos produjeron numerosas modificaciones del trazado inicial y conllevaron la utilización de gran cantidad de construcciones correctivas…".* En esta ocasión, el talud se ubica a ambos lados de la Vía y está formado por bloques regulares de sillería caliza, tal como se puede observar seguidamente.

12.- Automotor Jaén-Puente Genil. (c. 1961).



Fuente: https://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=4407&start=100 (Consultado 01-10-2022)

13.- Vía Verde del Aceite. Jaén.



Fuente: Fotografía del autor.

14.- Taludes en el Km. 2,7 de la Vía Verde del Aceite.



Fuente: Fotografía del autor.

15.- Sierras de Jabalcuz y de La Grana.



Fuente: Fotografía del autor.

Al llegar a la antigua estación de Torredelcampo, merece la pena desplazarnos a visitar el Bosque de la Bañizuela, declarado Monumento Natural

(BOJA núm. 49, de 12 de marzo de 2010), donde podremos encontrar especies como la madreselva, la coscoja o el quejigo, destacando el Arrayán de la Bañizuela, catalogado como árbol singular dentro del Inventario de Árboles y Arboledas de Andalucía. De igual modo, en las inmediaciones del pueblo, a la falda de la Sierra de la Grana, se encuentra el Cerro Miguelico, donde se conservan restos de una muralla ciclópea que en su interior alberga restos de la época visigoda e islámica. Posee la declaración de Bien de Interés Cultural.

Pasados unos metros de la estación de Torredelcampo ubicada en el Km. 11,1, nos introducimos en otro icono de la arquitectura industrial del trayecto, el túnel del Caballico, construido en curva y con una longitud de 333 mts. Cabe resaltar la construcción en su interior de unos huecos con estructura similar a nichos, denominados troneras, cuya función era cobijar a los obreros que pudieran verse sorprendidos por la circulación de un tren mientras realizaban trabajos de mantenimiento o reparaciones en su interior.

16.- Boca oeste del túnel del Caballico.



Fuente: Fotografía del autor.

17.- Tronera en el interior del túnel.



Fuente: Fotografía del autor.

A unos 700 mts. de la salida del túnel en el sentido de la marcha, nos encontraremos con, probablemente, el elemento más destacable de la arquitectura ferroviaria presente en la Vía Verde del Aceite: El viaducto metálico.

Se trata del viaducto sobre la arroyada de la “Piedra del Águila”, construido en tres luces, con estructura reticular metálica ensamblada con remaches, apoyado sobre tres pilastras y pilares de roca caliza y de 104,50 mts. de longitud. Al igual

que el resto de viaductos y pequeños pontones existentes a lo largo del recorrido, fue construido por los reputados constructores franceses de estructuras metálicas “Daydé et Pille” (posteriormente integrados en “Eiffel Constructions Métalliques”), quienes realizaron numerosas obras estructurales entre las que destacan el puente canal de Briaire (1895) o la cúpula y nave transversal del Grand Palais (1900) en Francia, así como diversas obras en las colonias del ultramar francés y los viaductos metálicos del ferrocarril de Linares a Puente Genil.

A 1.14 kms. de este viaducto, atravesaremos el viaducto “Bajo”, de similares calidades constructivas del anterior, con dos luces, una pilastra y de 82,80 mts. de longitud.

18.- Viaducto sobre la Arroyada de la “Piedra del Águila”



Fuente: Fotografía del autor.

19.- Viaducto “Bajo”



Fuente: Fotografía del autor.

Tras dejar atrás el viaducto, el margen derecho en sentido de la marcha, nos permite apreciar el dominio del olivar sobre un sinfín de suaves crestas que descienden hasta el valle del Guadalquivir, divisándose en el horizonte la silueta de Sierra Morena.

20.- Vista panorámica de olivar y Sierra Morena en el horizonte.



Fuente: Fotografía del autor.

21.- Variedad de arboleda, arbustos y herbáceas sobre la VVA.



Fuente: Fotografía del autor.

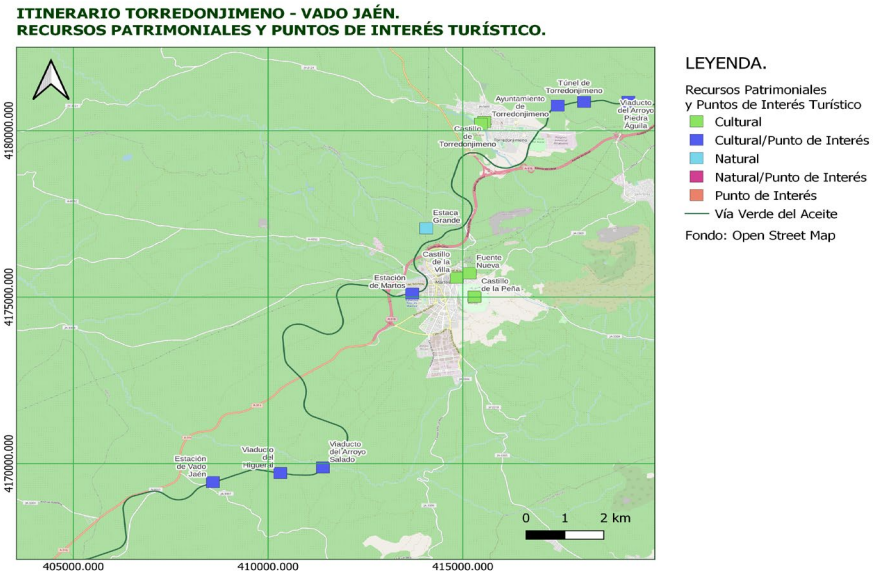
Tras recorrer 1.15 kms encontraremos el túnel de Torredonjimeno, de 165 mts. de longitud y construido en curva. Una vez lo atravesamos, a 500 mts. llegaremos a la ubicación de la antigua estación de Torredonjimeno (actualmente inexistente), final de esta primera etapa.

Cabe resaltar la variada vegetación silvestre presente a ambos lados del trayecto, así como en terraplenes y cunetas, donde se asientan pequeñas arboledas de almendros, encinas, higueras o manzanos silvestres, así como matas de arbustos como el tomillo, majuelo, romero, rosal silvestre o plantas herbáceas características como la amapola, jaramago, hinojo o acanto, entre otras, que aportan sus característicos olores para disfrutar de una gratificante experiencia sensorial mientras caminamos a lo largo de la Vía Verde.

3.4.2.- TORREDONJIMENO – VADO JAÉN.

Distancia: 21,1 kms.
Pendiente media: 0,42%

22.- Recursos Patrimoniales y Puntos de Interés Turístico. Itinerario Torredonjimeno-Vado Jaén.



Fuente: Elaboración propia a partir del software QGIS.

Antes de iniciar este recorrido, es recomendable pasear por el centro histórico de Torredonjimeno, catalogado como Bien de Interés Cultural, con diversas edificaciones religiosas, destacando su Ayuntamiento, mezcla de estilo gótico, mudéjar, renacentista y barroco y el Castillo de la Orden Calatrava, en cuyo interior se custodia un importante tesoro visigodo. Ambos edificios se encuentran declarados Bien de Interés Cultural.

Una vez se inicia la marcha y nos aproximamos a la localidad de Martos, destaca en el horizonte su majestuosa Peña (1.003 m s.n.m), en cuya cima reposan las ruinas de un Castillo de la Orden Calatrava edificado en el siglo XIII sobre los restos de una fortaleza árabe, que a su vez se erigió sobre una primitiva fortaleza íbero-romana. Junto al Castillo de la Villa o “Fortaleza Baja”, fueron declarados monumentos históricos en 1985 y ambos constituían una de las defensas más importantes de la Orden Calatrava frente al Reino Nazarí de Granada mediante un lienzo de muralla y varias torres vigía.

Destaca así mismo en la ciudad la Fuente Nueva, fuente monumental del siglo XVI de estilo renacentista-manierista, así como variadas edificaciones religiosas.

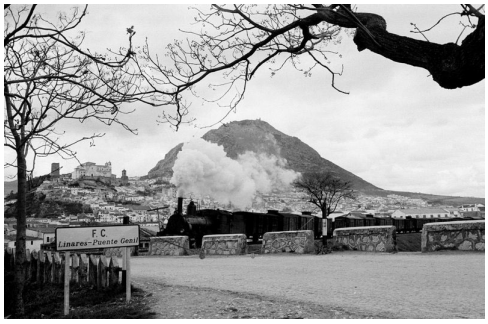
Ambas fortalezas, junto a la fuente, poseen la declaración de Bien de Interés Cultural.

23.- Castillo de la Peña de Martos.



Fuente: https://arqarqt.revistas.csic.es/index.php/arqarqt/article/view/252/442 (Consultado 02-10-2022)

24.- Tren saliendo de Martos. P.N. Ctra. de Santiago.



Fuente: https://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=4407&start=120 (Consultado 02-10-2022)

25.- Antiguo P.N. Ctra. de Santiago con Vía Verde. Martos.



Fuente: Fotografía del autor.

Dentro de los recursos naturales, sobresale la “Estaca Grande”, un olivo de unos 300 años de antigüedad próximo a la Vía Verde del Aceite, catalogado como árbol singular y protegido dentro del Inventario de Árboles y Arboledas de Andalucía, a través de la Ley 8/2003 de la Flora y Fauna Silvestres de la Junta

de Andalucía (BOJA 218/2003 de 12 de Noviembre y BOE nº 288 de 2 de Diciembre de 2003).

Una vez abandonamos la antigua estación de Martos, el trayecto presenta una sucesión de curvas de amplio radio inmersas en la espesura del olivar, para enfilar un descenso que nos lleva a dos viaductos separados entre si por 1,18 kms. El primero es el viaducto del Arroyo Salado (2º viaducto de mayor longitud del trayecto), con una longitud de 208,7 mts, apoyado sobre dos robustos pilares de sillería caliza y con una profundidad máxima de 50 mts. A continuación llegaremos al viaducto del Higueral, en cuyo extremo podremos disfrutar de una espectacular panorámica de la Peña de Martos, Sierra de la Grana y Sierra de Jabalcuz alzándose sobre el tupido manto verde de olivos que cubren las suaves lomas de la campiña marteña.

26.- Viaducto del Salado.



Fuente: Fotografía del autor.

27.- Viaducto del Higueral.



Fuente: Fotografía del autor.

28.- Peña de Martos, Sierra de la Grana y Sierra de Jabalcuz.



Fuente: Fotografía del autor.

29. Sierra de la Pandera desde el viaducto del Higueral.



Fuente: Fotografía del autor.

A partir de este punto del trayecto, el margen izquierdo en sentido de la marcha nos muestra ya la presencia de la Sierra de la Caracolera y comienza a asomar la de Ahíllos, próximas a las estaciones de Vado-Jaén y Alcaudete, respectivamente.

Dentro de la variada vegetación que podemos apreciar, el paisaje aún está dominado en el margen derecho del sentido de la marcha, por la infinita extensión de olivar, si bien las sierras referidas anteriormente muestran sus laderas manchadas de pinares. Así mismo, la característica vegetación mediterránea se manifiesta representada por encinas, majuelos, zarzas, higueras, así como matas de romero, tomillo y pinceladas dispersas de jaramagos, alternándose continuamente en los márgenes, terraplenes y cunetas de la plataforma del antiguo ferrocarril. En este último tramo de trayecto hasta llegar a la antigua estación de Vado-Jaén, el olivar se mezcla con la vegetación boscosa y matorral en las laderas de la Sierra de la Caracolera, dibujando un variado espectro de colores, según indica AYCART, C. (2018) "*Esta diversidad vegetal permite apreciar en el paisaje la estacionalidad climática, conformando estampas diferentes y dinámicas según la época del año. En otoño algunos lugares dispersos de estos cerros y de los márgenes de la Vía se tiñen de colores ocres y rojizos y se tapizan de flores multicolores en primavera".*

Pasado el viaducto del Higueral, se han de recorrer 1,8 kms. hasta llegar a la estación de Vado Jaén, final del itinerario propuesto. Dicha estación se encuentra ubicada en plena campiña, sin paso por núcleo urbano de ninguna población. La misma se construyó para realizar cruces de trenes entre las estaciones colaterales de Martos y Alcaudete, y no ocasionar retrasos a las circulaciones debido a la gran distancia existente entre ambas. Su ubicación geográfica, al igual que la de los municipios de Torredelcampo, Martos y Alcaudete se encuentra dentro de la certificación "Destino Starlight" así como "Reserva Starlight" en la Sierra Sur de Jaén, dotando a este espacio de las condiciones ideales para la creciente actividad del turismo astronómico. [29]"*La Reserva Starlight de la Sierra Sur de Jaén conserva un patrimonio natural fuera de lo común, y su gran tesoro es su magnífico cielo nocturno".* Ambas certificaciones *Starlight* se encuentran avaladas por la UNESCO, la OMT y la Unión Astronómica Internacional.

A escasos metros de la estación, la carretera JA-307 nos permite dirigirnos al Castillo del Víboras (declarado Bien de Interés Cultural), edificación de origen árabe del siglo IX, encomendada a la Orden militar de Calatrava tras su conquista, y ubicada sobre una cima rocosa desde la que se puede divisar una profunda panorámica que nos permite apreciar toda la envergadura del embalse del Víboras, la Sierra de la Pandera, Cerro del Hoyo y Cerro de la Horca dentro de la Sierra Sur de Jaén.

[29] Disponible online: https://www.andalucia.org/es/astroturismo/reservas-y-destinos-starlight/reserva-starlight-sierra-sur-de-jaen (Consultado 02-10-2022)

30.- Castillo de Víboras.



Fuente: Fotografía del autor.

31.- Panorámica del embalse del Víboras y Sierra Sur



Fuente: Fotografía del autor.

3.4.3.- VADO JAÉN-LUQUE Y RAMAL DE BAENA.

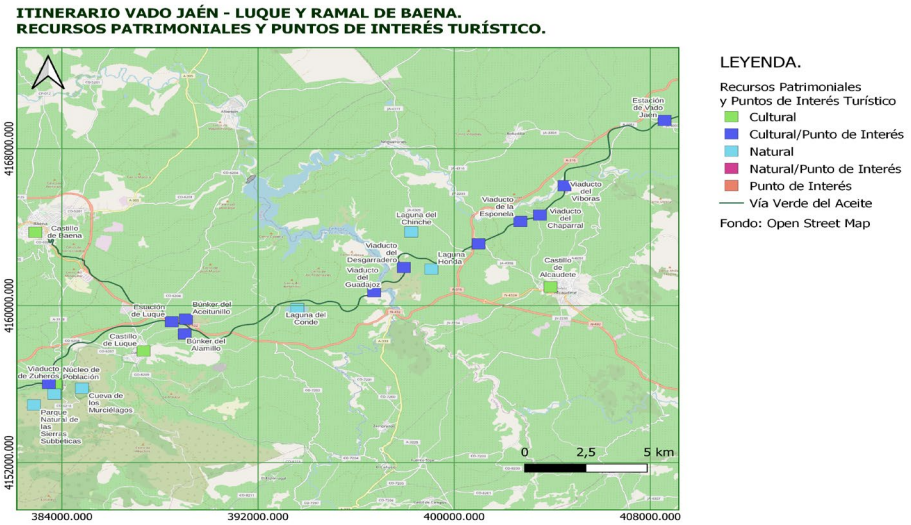
Distancia: Vado Jaén – Luque: 28,5 kms.

Pendiente media: 1,40%

Distancia: Luque – Baena: 7,9 kms.

Pendiente media: 0,82%

32.- Recursos Patrimoniales y Puntos de Interés Turístico. Itinerario Vado Jaén – Luque y Ramal de Baena.



Fuente: Elaboración propia a partir del software QGIS.

El siguiente itinerario se caracteriza por una variada riqueza paisajística y patrimonial, bordeándose la Sierra de la Caracolera, Ahillos y Orbes en su margen izquierdo sentido de la marcha, la Sierra de la Lastra y la Llorosa en el margen derecho, destacando la profundidad visual que nos ofrece el paisaje una vez que se sobrepasa la Reserva Natural de la Laguna Honda y del Salobral, hasta llegar a la falda del Parque Natural de las Subbéticas en la antigua estación de Luque.

33.- La Peña de Martos desde la VVA en Vado Jaén.



Fuente: Fotografía del autor.

34.- Sierra de la Caracolera y Ahillos.



Fuente: Fotografía del autor.

A partir de este punto, se inicia un descenso sobre largos tramos en línea recta que nos llevarán al viaducto del Víboras, el de mayor envergadura de toda la Vía Verde del Aceite, con 222,35 mts. de longitud, una altura máxima de 70 metros sobre el cauce del río y apoyado en tres pilastras de excelente sillería caliza. El mismo viaducto es un excelente mirador que nos permite divisar con extraordinaria profundidad y con un radio de 360º, tanto el paisaje del recorrido ya realizado como del trayecto aún por recorrer próximo a la Subbética cordobesa. Desde el viaducto podemos así mismo observar a escasos metros de distancia sobre el cauce del río Víboras, un pequeño puente medieval precedido por unos metros de una antigua calzada romana próxima a este.

35.- Panorámica desde el viaducto del Víboras.



Fuente: Fotografía del autor.

36.- Viaducto sobre el Río Víboras.



Fuente: Fotografía del autor.

De otra parte, así mismo, cabe destacar las características geológicas que son apreciables particularmente desde los viaductos, tal como señalan Nieto et al., (2010), significando que en esta zona "*hay numerosos viaductos que facilitan las vistas panorámicas de los relieves situados al norte, pertenecientes a la Cuenca del Guadalquivir, y al sur, donde es posible observar las montañas subbéticas…En los barrancos se ven estructuras geológicas como pliegues, fallas y secuencias estratigráficas".*

A 1.9 kms. de distancia de este viaducto, se encuentra el del Chaparral, que salva al arroyo del que toma el nombre, con una profundidad de 20 mts. sobre el cauce del arroyo y con una longitud de 70 mts. Este viaducto presenta la peculiaridad de ser más ancho que el resto (5 mts. aprox.) por tener que insertar un radio de curva algo más amplio para dar paso al tendido ferroviario cuando se construyó. A continuación, recorridos 120 mts. del mismo, encontramos de nuevo otro ejemplo de la arquitectura industrial del pasado siglo XIX. Se trata de una pequeña vivienda que daba morada al operario de la vía. La fotografía que se adjunta puede dar una idea de sus reducidas dimensiones, edificada en dos plantas de unos 24 mts ² cada una y con un pequeño huerto. Avanzando 900 mts. se encuentra el viaducto de la Esponela, que salva el arroyo del que toma su nombre, y otro excelente mirador sobre la campiña olivarera que se extiende infinita sobre el horizonte. Al igual que el anterior viaducto, tiene 70 mts. de envergadura y características constructivas similares.

37.- Antigua vivienda de obrero ferroviario.



Fuente: Fotografía del autor.

38.- Viaducto del Chaparral.



Fuente: Fotografía del autor.

39.- Viaducto de la Esponela.



Fuente: Fotografía del autor.

40.- Panorámica desde el viaducto de la Esponela.



Fuente: Fotografía del autor.

En relación a la vegetación que envuelve a esta parte del trayecto, podemos apreciar la continuidad de las especies arbóreas, matorral y plantas señaladas en la etapa anterior (zarzas, majuelos, higueras, encinas, romero, tomillo, jaramagos…). No obstante, comienzan a apreciarse densos paños de pinares abrigando la ladera de la Sierra Caracolera.

Una vez dejamos atrás este viaducto, sólo restan 2.1 kms. para llegar a la antigua estación de Alcaudete, en cuyo recinto existen aún elementos característicos de las explotaciones ferroviarias del siglo XIX y de buena parte del siglo XX. Nuevamente, antes de llegar a la misma observamos una vivienda

(en aceptable grado de conservación) que albergaba al guardabarrera que protegía el paso a nivel del ferrocarril con la carretera. Seguidamente, a la izquierda, se observan dos enormes depósitos de agua sobreelevados denominados “cubatos”, cuyo fin era almacenar agua para las calderas de las máquinas a vapor de los trenes que circulaban en esta línea férrea, vertiéndose sobre estos mediante dos “aguadas” ubicadas a ambos lados de la estación. Así mismo, junto al edificio de viajeros, podemos apreciar el muelle de mercancías, con una báscula para el pesaje de vagones ubicada al final del mismo.

41.- Casa del guardabarreras en la estación de Alcaudete.



Fuente: Fotografía del autor.

42.- Depósitos de agua (cubatos) en la estación de Alcaudete.



Fuente: Fotografía del autor.

43.- Estación de Alcaudete y aguada.



Fuente: Fotografía del autor.

44- Muelle de mercancías y báscula. Estación de Alcaudete.



Fuente: Fotografía del autor.

La localidad de Alcaudete se encuentra a 5 kms de la Vía Verde del Aceite. Situada a los pies de la Sierra de Ahillos dentro de la comarca de la Sierra Sur de Jaén, con un importante legado histórico que se manifiesta en su casco urbano de origen medieval, destacando sus edificaciones de carácter religioso y, sobre todo, su castillo, declarado Bien de Interés Cultural, de origen Almohade y reestructurado tras la reconquista bajo la Orden de Calatrava.

45.- Castillo de Alcaudete.



Fuente: https://www.andalucia.org/es/alcaudete-turismo-cultural-castillo-de-alcaudete (Consultado 04-10-2022)

El siguiente tramo que abordamos, una vez dejamos atrás la estación, se caracteriza por brindarnos unas excelentes vistas panorámicas sobre la Subbética cordobesa y los relieves montañosos de las Sierras de Albayate, Horconera y de Cabra, formando estas dos últimas parte integrante del Parque Natural de las Sierras Subbéticas. A partir de esta parte del recorrido, el olivar pierde su protagonismo para encontrarnos rodeados de vegetación de matorral, que siembra las cunetas de la Vía Verde y los costados de las suaves lomas y barrancos que caen hacia el embalse de Vadomojón. Así mismo, particularmente la luz solar que se proyecta sobre el horizonte durante la mañana, nos brinda imágenes con contrastes acentuados sobre las sierras que se perfilan en el horizonte, haciendo que destaquen sobre el fondo azul del cielo matutino.

Tras cruzar la pasarela de la Vía Verde sobre la carretera A-316, seguidamente podremos desplazarnos hacia la laguna del Chinche una vez se cruza el recorrido con la carretera JA-4309 y avanzar dirección a la pedanía Los Noguerones. Transcurridos unos 600 mts, se ha de continuar 1.7 kms. hasta llegar a la laguna. [30]*"Esta laguna se encuentra en el límite de las zonas externas de las cordilleras Béticas con la depresión del río Guadalquivir, dentro del término jiennense de Alcaudete. Se declaró como Reserva Natural en 1989 y tiene una superficie total de 129,90 ha, repartidas entre la zona de Reserva, 5,41 ha, y la Zona Periférica de Protección, 124,49 ha".*

[31]*"Es un espacio de relativa importancia para la invernada de algunas aves y un lugar de paso en las rutas migratorias de otras. Se pueden encontrar especies como el porrón común, pato cuchara, ánade real, o pato colorado, entre otras. Por tanto, la mejor época para visitar la laguna es en invierno".*

A 1,5 kms. de la intersección de la Vía Verde con la carretera JA-4305 encontraremos la Laguna Honda, también conocida como Laguna Grande, un excelente lugar para los entusiastas de la contemplación de avifauna, donde aves como la malvasía, focha común, flamenco, cabeciblanca o la grulla la frecuentan, encontrándose distanciada unos 130 mts. de la Vía Verde y con una superficie de 11 Ha. Según nos señala AYCART, C. (2018), "*Esta laguna, declarada Reserva Natural, Humedal Andaluz, LIC y Sitio Ramsar, es una de las pocas que hay en la provincia de Jaén, de forma semicircular, enmarcada por vegetación de tarajes y juncos, tiene aguas con alto nivel de salinidad, poco profundas y de carácter estacional, ya que se seca en verano".*

[30] Disponible online: https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/web/guest/areas-tematicas/espacios-protegidos/legislacion-autonomica-nacional/reservas-naturales/reserva-natural-laguna-del-chinche (Consultado 04-10-2022)

[31] Disponible online: https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/web/ventanadelvisitante/detalle-buscador-mapa/-/asset_publisher/Jlbxh2qB3NwR/content/laguna-del-chinche-5/255035 (Consultado 09-10-2022)

[32]"Además de ser Reserva Natural, sobre el área protegida de la Laguna Honda también recaen otras figuras de protección como son Humedal de Andalucía, y además ha sido incluido como Sitio Ramsar, por su relevantes valores naturales".

46.- Laguna Honda.



Fuente: Fotografía del autor.

47.- Flamencos sobre la laguna.



Fuente: Fotografía del autor.

48.- De izquierda a derecha: Vista de la Sierra de Albayate, Horconera y Cabra desde el Km. 52,9 de la Vía Verde del Aceite.



Fuente: Fotografía del autor.

[32] Disponible online: https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/web/guest/areas-tematicas/espacios-protegidos/legislacion-autonomica-nacional/reservas-naturales/reserva-natural-laguna-del-chinche (Consultado 10-10-2022)

A 2 kms. de distancia de este punto se encuentra el viaducto del Desgarradero, que salva el arroyo y barranco del mismo nombre, y a otros 2 kms. de este, llegaremos al límite geográfico natural que limita a las provincias giennense y cordobesa, el río Guadajoz, salvado por el viaducto del mismo nombre, con una longitud de 207 mts y una altura de 50 mts. aproximadamente sobre el cauce del río. A diferencia del resto de viaductos de la Vía Verde del Aceite, este se asienta sobre pilares de sillería caliza introducidos sobre el lecho del río, los cuales dan soporte a dos estructuras metálicas de celosía que sostienen el tendido que conecta ambos márgenes del río. Esta construcción es un elemento destacado dentro del paisaje que la rodea, y así mismo, un excelente mirador sobre el amplio y profundo cauce del río Guadajoz, la Sierra de Ahillos y de Orbe próximas a Alcaudete, así como sobre la cola del embalse de Vadomojón.

49.- Viaducto sobre el río Guadajoz.



Fuente: Fotografía del autor.

50.- Cauce del río Guadajoz desde el viaducto.



Fuente: Fotografía del autor.

Una vez que llegamos al extremo del viaducto, nos encontramos ya en el trayecto cordobés de la Vía Verde del Aceite. Nada más pisar la provincia cordobesa nos encontramos nuevamente con una vivienda en muy mal estado que daba servicio al operario de vía del antiguo FF.CC. de Linares a Puente Genil, una muestra lamentable del estado de conservación de gran parte de este patrimonio a lo largo del trayecto.

A partir de este punto, un suave descenso de 4.7 kms. nos lleva hasta la Laguna del Conde o del Salobral, catalogada Reserva Natural y Zona Especial para la Protección de Aves (ZEPA), con una extensión de 73 Ha. Desde el mirador habilitado en el margen izquierdo de la Vía Verde, se puede apreciar el profundo campo de visión del entorno, donde ya se vislumbra la presencia de la Subbética. Al igual que en el resto de lagunas existentes en esta zona, sus aguas son salobres y dependientes de la pluviometría, pudiendo encontrarse incluso seca en verano.

[33]*"Debido a la suave inclinación del terreno y la poca profundidad del humedal, acoge numerosas aves limícolas que utilizan la laguna como zona de paso y de reproducción. Las especies de aves más significativas son la cigüeñuela común, el avefría europea, el alcaraván común y el aguilucho cenizo, entre otras numerosas especies"*

A 6 kms. de distancia de la Laguna Honda concluye el itinerario propuesto en la antigua estación de Luque, donde podremos apreciar diversas instalaciones ferroviarias de características similares a las existentes en la anterior estación de Alcaudete.

A 600 mts. antes de llegar a la estación luqueña, cabe señalar la existencia de dos elementos de la arquitectura militar de la Guerra Civil española. Se trata de los búnkeres del Aceitunillo y del Alamillo, ubicados a ambos márgenes de la Vía Verde del Aceite y distanciados unos 800 mts. el uno del otro en línea recta. Fueron construidos para controlar el paso del FF.CC. Linares – Puente Genil y la carretera Córdoba - Granada

[33] Disponible online: https://www.andalucia.org/es/luque-espacios-naturales-laguna-del-conde-o-salobral
(Consultado 13-10-2022)

51.- Laguna del Conde y Subbética Cordobesa.



Fuente: Fotografía del autor.

52.- Nido de ametralladores del búnker del Aceitunillo.



Fuente: Fotografía del autor.

Desde la estación de Luque, parte un ramal que permite a la Vía Verde del Aceite acceder a la localidad de Baena, situada a 7'9 kms. de esta. A mitad del recorrido, aproximadamente, un excelente mirador nos permite apreciar una espléndida panorámica de la silueta de la Subbética cordobesa así como de la localidad de Zuheros y su castillo nazarí. Al final de este ramal, la explanada que albergaba la estación de Baena, nos brinda una magnífica estampa de esta localidad, caracterizada por el conjunto de casas encaladas enraizadas en la tradición árabe. Así mismo destaca su casco histórico con sus edificaciones religiosas y la antigua fortaleza – castillo del siglo IX, declarado Bien de Interés Cultural en BOE nº 155 de 29/06/1985.

53.- Panorámica de Baena.



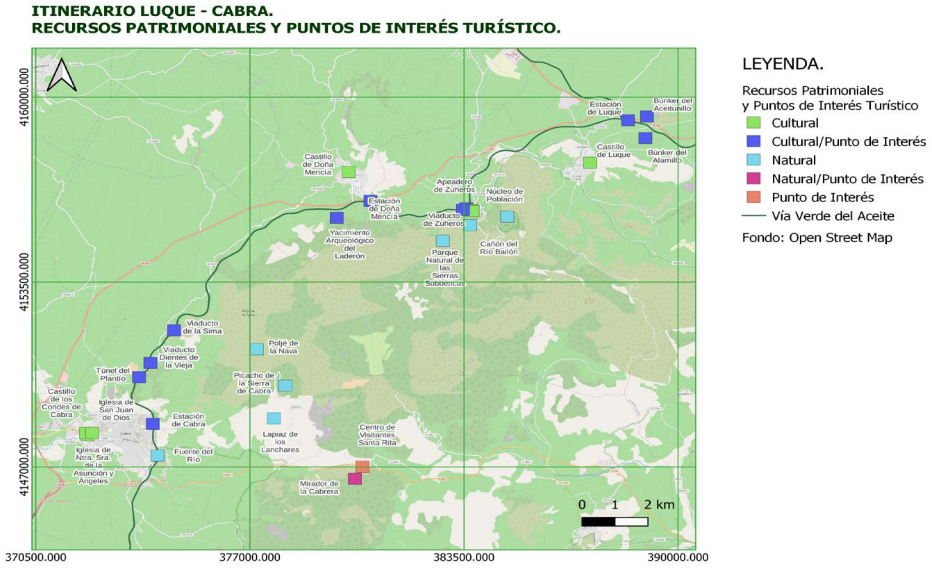
Fuente: https://www.andalucia.org/en/baena (Consultado 13-10-2022)

3.4.4.- LUQUE – CABRA.

Distancia: 22,5 kms.

Pendiente media: 0,11%

54.- Recursos Patrimoniales y Puntos de Interés Turístico. Itinerario Luque – Cabra.



Fuente: Elaboración propia a partir del software QGIS.

La población de Luque sobresale por encontrarse situada a la falda del macizo rocoso de la Subbética, resaltando el blanco de sus edificaciones sobre el fondo del mismo. Como en gran parte de las poblaciones que atraviesa la Vía Verde del Aceite y que fueron frontera con el Reino Nazarí de Granada, el castillo de Luque es el elemento más destacado de su núcleo urbano. Se encuentra catalogado como Bien de Interés Cultural, edificado en el siglo IX, reconstruido en el s. XIII bajo el dominio Nazarí y conquistado por Fernando III el Santo en 1246. Se asienta sobre una mole rocosa que le permite divisar con enorme profundidad la extensa campiña que le rodea.

55.- Castillo de Luque.



Fuente: https://www.andalucia.org/en/luque

El siguiente itinerario que se propone, se distingue por bordear el perímetro del Parque Natural de las Sierras Subbéticas, uno de los recursos naturales más sobresalientes próximos a la Vía Verde, caracterizado por su alto valor ecológico que han originado la declaración de este espacio como "*Zona de Especial Conservación para las Aves (ZEPA) en 2003, se haya incluido en la lista de Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) de la Región Mediterránea en 2006 y se haya reconocido como Geoparque de España (2006) por el Comité Europeo de la Red Europea de Geoparques (European Geoparks Networks),Geoparque Mundial de la Unesco (2015) y Zona de Especial Conservación (ZEC) de la Red Ecológica Europea Natura 2000 en 2012".* Cabe destacar la incidencia en la actividad turística que señala la Red Europea de Geoparques, en la que, entre sus cometidos, se encuentra [34]"*garantizar la conservación y difusión del Patrimonio Geológico, al tiempo que se impulsa el desarrollo local a través del turismo geológico".*

El conjunto de estas acreditaciones, ponen de relieve la importancia de los recursos naturales del Parque Natural de las Sierras Subbéticas, identificándolo al mismo como lugar de alto valor ecológico y atractivo para la actividad turística en un entorno sostenible.

[34] Disponible online: https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/web/ventanadelvisitante/detalle-buscador-mapa/-/asset_publisher/Jlbxh2qB3NwR/content/del-r-c3-ado-bail-c3-b3n/255035 (Consultado 16-10-2022)

Antes de iniciar el siguiente itinerario, observamos que nada más salir de la antigua estación de Luque, el perfil del trazado comienza a ascender suavemente, transmitiéndonos una sensación de dominio sobre la profundidad del paisaje que se perfila en el margen derecho de la falda de la Subbética en la que ya empezamos a adentrarnos. El recorrido que seguidamente se aborda nos brinda uno de los entornos paisajísticos más sobresalientes del conjunto de la Vía Verde, en el que la Sierra Subbética se eleva y domina a sus pies el trayecto del antiguo ferrocarril.

Una vez llegamos al antiguo apeadero de la localidad de Zuheros, destaca el emplazamiento de esta pequeña localidad, declarada Bien de Interés Cultural con la categoría de Conjunto Histórico, ubicada sobre un conjunto rocoso bajo la ladera del cerro de los Murciélagos y en la que sobresale su castillo Nazarí y el conjunto de casas blancas que se agrupan a su alrededor. Así mismo, a 60 mts. del antiguo apeadero ferroviario nos topamos con el viaducto de Zuheros, erigido para salvar el barranco del río Bailón. Tiene una longitud de 104 mts. y se encuentra apoyado sobre dos pilastras de sillería caliza que enlazan tres tramos rectos alineados en forma de curva. El propio viaducto es un excelente mirador desde el que podemos observar el espectacular cañón sobre el río Bailón que se alza frente al mismo, destacando como elementos significativos del entorno, tanto el viaducto por su singularidad constructiva como el cañón sobre el río por su belleza natural.

56.- Zuheros.



Fuente: https://www.andalucia.org/en/zuheros

57.- Cañón del río Bailón desde el viaducto de Zuheros.



Fuente: Fotografía del autor.

Tal como se ha señalado anteriormente, la variedad de recursos geológicos disponibles en este espacio constituyen un elemento significativo del entorno, que los caracteriza e identifica como recursos singulares y de alto valor natural.

[35]*"El diverso paisaje kárstico es uno de los mayores valores del Parque Natural Sierras Subbéticas, con presencia de prácticamente todas las formas geológicas que derivan de la disolución de las rocas calizas. Así, cuevas, grutas, poljés, simas, dolinas, lanchares, gargantas, manantiales…nos acompaña durante todo el recorrido"*

Otro de los atractivos naturales más destacados se encuentra a 4.6 kms. de la localidad de Zuheros, donde se haya la Cueva de los Murciélagos, catalogada como Monumento Natural mediante Decreto 226/2001 de 2 de Octubre por el que se declaran determinados Monumentos Naturales de Andalucía (BOJA nº 135 de 22/11/2001), cuyo interior alberga un impresionante paisaje subterráneo de formaciones geológicas y representaciones gráficas de la prehistoria.

58.- Tren Correo Jaén-Puente Genil en Zuheros (1981).



Fuente: https://www.facebook.com/ferrocarrilenandalucia/photos/a.621771821228891/1407863805953018/?type=3&theater&ifg=1 (Consultado 19-10-2022)

59.- Viaducto de Zuheros.



Fuente: Fotografía del autor.

[35] Disponible online: https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/web/ventanadelvisitante/detalle-buscador-mapa/-/asset_publisher/Jlbxh2qB3NwR/content/del-r-c3-ado-bail-c3-b3n/255035 (Consultado 19-10-2022)

60.- Cueva de los Murciélagos.



Fuente: https://www.andalucia.org/es/zuheros-espacios-naturales-cueva-de-los-murcielagos (Consultado 19-10-2022)

61.- Calle de Zuheros y la Sierra Subbética.



Fuente: https://www.verpueblos.com /andalucia/cordoba/ zuheros/foto/ 1378045/ (Consultado 19-10-2022)

La magnitud de la cueva y sus características nos las describen MATEOS, M.R, FERNÁNDEZ, A.H y ROJAS, R.H. (2019) del siguiente modo:

"*El acceso principal de la cueva tiene 1.000 mts. de altura, una superficie de 324,591 m² y un recorrido de unos dos kilómetros, siendo una de las cuevas más grandes de Córdoba y una de las formaciones más hermosas del parque natural de las Sierras Subbéticas. Ofrece tanto espectaculares formaciones de estalactitas y estalagmitas como la posibilidad de conocer un yacimiento Neolítico con el arte del Paleolítico Superior y pinturas rupestres animalísticas y humanas de gran interés, lo que ha propiciado su declaración como Bien de Interés Cultural, como es el caso de las representaciones de cabras, muy esquematizadas y nítidas, únicas en su estilo, y las figuras humanas pintadas durante el Neolítico (6.000-3.000 a.C) y la Edad del Cobre o Calcolítico (3.000-2.000 a.C). Atravesaremos el macizo calcáreo de la Sierra de Cabra, Acompañando al río Bailón desde su nacimiento hasta su llegada ala Depresión del Guadalquivir, al norte de Zuheros. Recorreremos paisajes de enorme belleza que el agua ha ido modelando sobre las rocas calizas durante miles de años; rocas que se formaron en el mar, hace cerca de 170 millones de años, y que hoy día constituyen las montañas".*

Tras cruzar el viaducto sobre el Río Bailón, 3 kms. de suave pendiente nos separan de la estación de Doña Mencía. A unos 150 mts. antes de llegar a la misma, encontramos otro elemento significativo de la arquitectura industrial del siglo XIX. Se trata de dos taludes a ambos lados de la explanación, construidos en sillería de piedra caliza y ensamblados a un paso superior que da servicio a la carretera CO-6203, evidenciando su robustez constructiva tras 129 años de servicio.

62.- Taludes y paso superior en Doña Mencía.



Fuente: Fotografía del autor.

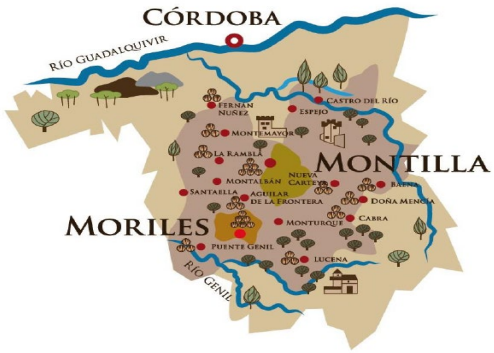
63.- Castillo de Doña Mencía.



Fuente: https://www.andalucia.org/ mencia-cultural-en/dona-tourism-castillo-de-dona-mencia (Consultado 19-10-2022)

La localidad atesora un interesante patrimonio cultural, en el que, junto a sus iglesias, destaca el Castillo de Doña Mencía del siglo XIV (declarado Bien de Interés Cultural), del cual sólo quedan restos de parte del lienzo de la muralla, del patio de armas y su enorme torre del Homenaje. Así mismo, Doña Mencía se encuentra en el área geográfica de la Denominación de Origen Protegida Montilla-Moriles, donde sus bodegas de reputada tradición vinícola se encuentran abiertas a que los visitantes descubran el proceso de elaboración, la historia de sus caldos y degusten las diferentes variedades de vinos.

64.- Distribución geográfica de la D.O.P “Montilla-Moriles”



Fuente: https://www.aprenderdevino.es/montilla-moriles-i/#&gid=1&pid=3
(Consultado 20-10-2022)

Frente a la población, se encuentra el yacimiento arqueológico del Laderón, ubicado sobre un cerro amesetado, cuyos orígenes datan de la edad del bronce, apreciándose vestigios del recinto amurallado íbero y de dos cisternas de época romana. Desde el mismo se proyecta una espectacular panorámica sobre la campiña cordobesa.

Continuando el recorrido en dirección a Cabra, se atraviesa un túnel (último del trayecto de la Vía Verde) y dos viaductos. Se trata del túnel del Plantío, situado en el Km. 80,7 de la Vía Verde, construido en curva y con una longitud de 139 mts. Se encuentra clasificado entre los denominados túneles “falsos”, ya que no fue construido horadando el terreno, sino mediante sillares para posteriormente cubrirse con tierra y evitar posibles desprendimientos del terreno adyacente.

Seguidamente, a 2.3 kms. del túnel, se encuentra el viaducto de la Sima, con calidades constructivas similares a los grandes viaductos anteriores, apoyado sobre dos grandes pilastras que conforman tres luces y con 132 mts. de longitud. El mismo es un excelente mirador sobre el que es posible contemplar otro punto destacado de la Subbética Cordobesa, el Picacho, en el margen izquierdo sentido de la marcha así como el paisaje de olivar que queda bajo la Vía Verde en el flanco derecho sentido del avance. El siguiente viaducto, el de los Dientes de la Vieja, situado a 1.4 kms. del anterior, presenta igualmente

estructura constructiva similar al resto que se han señalado, con una longitud de 25 mts. Desde el mismo podemos distinguir el contraste que perfila la línea paisajística que divide la campiña de olivar, de la arboleda, arbusto y matorral que caracteriza la ladera de la Sierra Subbética.

65.- Túnel del Plantío. Boca norte.



Fuente: Fotografía del autor.

66.- Vía Verde y Olivos en la falda de la Subbética.



Fuente: Fotografía del autor.

67.- Tren Correo Pte.Genil-Linares. Viaducto de la Sima (1966)



Fuente: http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=4407&Stara=280 (Consultado 21-10-2022)

68.- Viaducto de la Sima.



Fuente: Fotografía del autor.

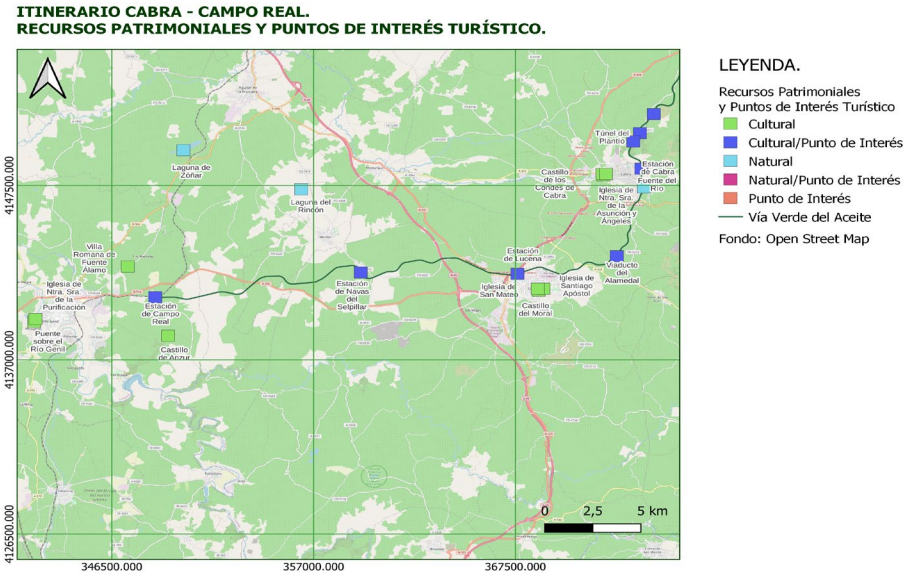
Desde la salida de la boca sur del túnel del Plantío, sólo restan 2 kms. para concluir el recorrido en la estación de Cabra, final del itinerario propuesto.

3.4.5.- CABRA – CAMPO REAL.

Distancia: 32,5 kms.

Pendiente media: 1,28%

69.- Recursos Patrimoniales y Puntos de Interés Turístico. Itinerario Cabra – Campo Real.



Fuente: Elaboración propia a partir del software QGIS.

La localidad de Cabra atesora un rico patrimonio histórico y cultural que se manifiesta en numerosas edificaciones de carácter civil, militar y religioso, destacando las iglesias con características barrocas de la parroquia de Ntra. Sra. de la Asunción y los Ángeles (construida sobre una antigua mezquita aljama y declarada Bien de Interés Cultural en 1982) y la Iglesia de San Juan de Dios (siglo XVI). Dentro del arte religioso sobresalen obras muy representativas de la imaginería andaluza. Así mismo existen varios yacimientos arqueológicos importantes con vestigios de época neolítica, íbera y romana. Respecto a la arquitectura militar, cabe distinguir el Castillo de los Condes de Cabra, (declarado Bien de Interés Cultural), de origen árabe (siglo IX) y encomendado a la Orden de Calatrava en el siglo XIII, del que sólo quedan restos de la muralla, de la torre del Homenaje y otra torre del conjunto fortificado.

Al igual que las localidades de Baena, Doña Mencía y Lucena, la población de Cabra también se encuentra dentro del área geográfica de la Denominación de Origen del vino Montilla-Moriles, con bodegas centenarias dedicadas a la elaboración de las distintas variedades de vino que ampara dicha Denominación de Origen Protegida.

En relación a los recursos naturales disponibles, la proximidad del Parque Natural de las Sierras Subbéticas invita a descubrir sus peculiaridades a través de los senderos establecidos en el mismo, pudiéndose contemplar diversas formaciones como cañones, barrancos o cuevas como la del Murciélago señalada anteriormente, que el curso del agua ha ido modelando a lo largo de miles de años, tras discurrir por arroyos, riachuelos o aflorando en manantiales como el de la Fuente del Río, lugar de nacimiento del río Cabra y catalogado como Bien de Interés Cultural.

Por otra parte, son destacables varios fenómenos asociados al paisaje kárstico presentes en el Parque Natural, como el lapiaz de Los Lanchares, sobre la ladera del Picacho de la Sierra, situado a 1.217 m s.n.m, desde cuyo mirador conocido como el “Balcón de Andalucía” se divisan multitud de localidades de la geografía andaluza repartidas en cinco provincias. Desde este mismo punto se puede observar otro importante fenómeno característico del paisaje kárstico: El poljé de La Nava, una depresión de grandes dimensiones rodeada de roca caliza situado a los pies del Picacho, de cuyas entrañas aflora el río Bailón, que se desliza abruptamente unos kms. más debajo de su curso en el cañón del mismo nombre en la localidad de Zuheros. Frente al Picacho, en la falda del cerro de La Cabrera, se encuentra el mirador del mismo nombre, donde es posible contemplar una amplia panorámica sobre gran parte de la Subbética Cordobesa.

70.- Castillo de los Condes de Cabra.



Fuente:https://www.andalucia.org/es/cabra-turismo-cultural-castillo-de-los-condes-de-cabra (Consultado 22-10-2022)

71.- Poljé de La Nava y Picacho de Cabra.



Fuente: htpps://www.andalucia.org/es/cabra-espacios-naturales-el picacho-de-cabra (Consultado 22-10-2022)

Un punto de interés para los visitantes (próximo al mirador de La Cabrera antes citado), localizado en el km. 11,2 de la carretera A-339 entre Cabra y Priego de Córdoba, es el centro de visitantes de Santa Rita, lugar idóneo para conocer los fenómenos geológicos del Parque Natural, los yacimientos prehistóricos existentes, así como la flora y fauna característica de la zona mediante paneles informativos muy ilustrativos y didácticos.

En relación a la vegetación del Parque Natural de las Sierras Subbéticas, existen más de 1200 especies vegetales catalogadas, contando con 30 endemismos, encontrándose algunos de ellos en peligro de extinción. De las especies arbóreas, matorral y herbáceas destacan las encinas, lentiscos, quejigos, arces, acebuches, retama y romero.

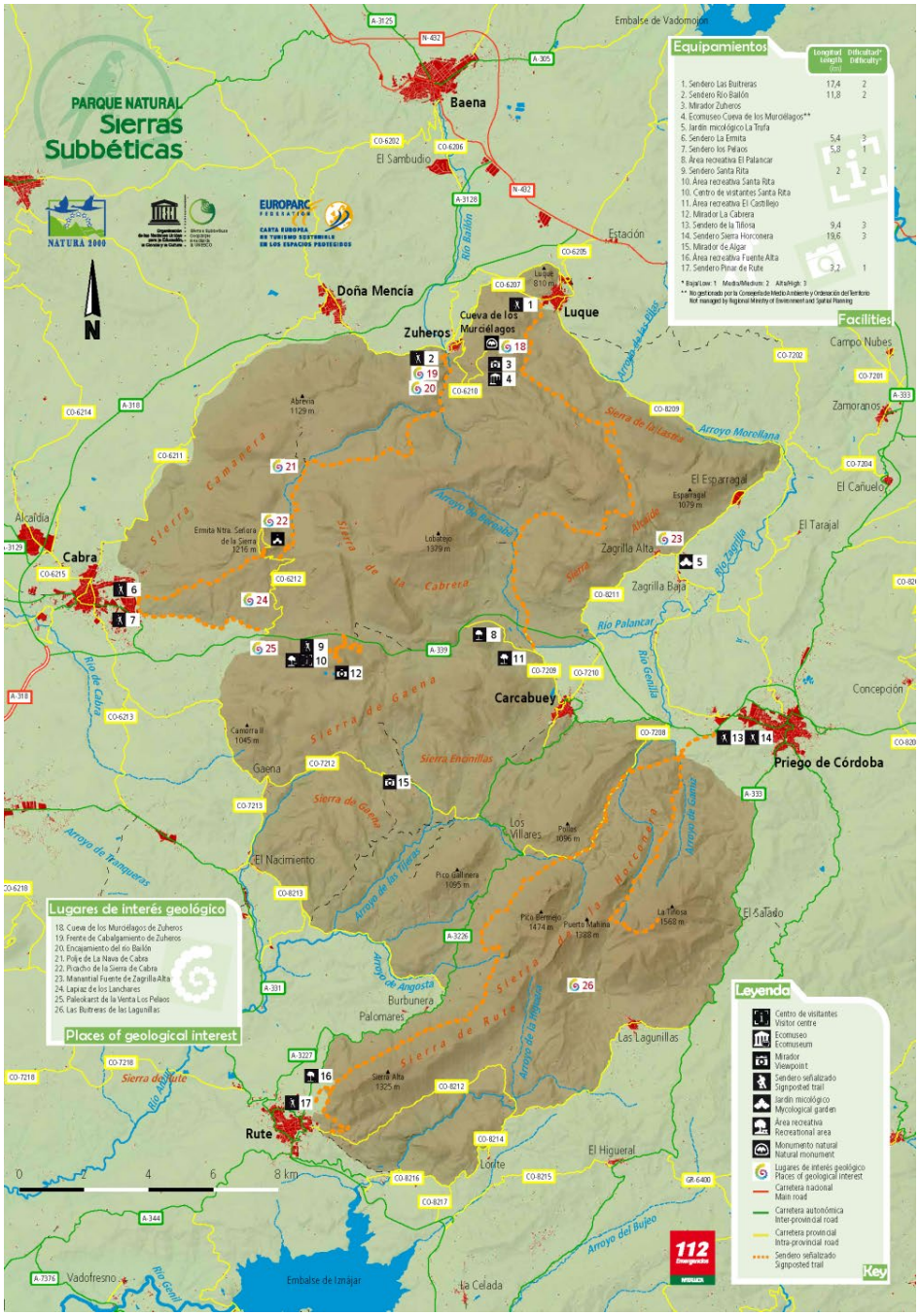
Respecto a la avifauna, sobresale la presencia del buitre leonado, halcón peregrino y el águila real, constituyendo un espacio ideal para el desarrollo del turismo de observación de avifauna.

Una vez observados el conjunto de recursos, equipamientos y servicios disponibles, tanto en las localidades próximas al Parque Natural como en el

mismo, se puede apreciar que se presentan unas atractivas posibilidades para el desarrollo turístico sostenible, dentro del espacio conformado por las propias características de la Vía Verde como por el alto valor ecológico y el entorno privilegiado que manifiesta la Subbética cordobesa.

En este sentido, Rivera et al., (2019) lo manifiestan, indicando "*Como principales instalaciones de atracción turística, el parque natural cuenta con un centro de visitantes (Santa Rita), un ecomuseo y centro de interpretación de la Cueva de los Murciélagos, declarada Monumento Natural, y una red de miradores, senderos y áreas recreativas. Y son precisamente los georrecursos de la zona y diversos equipamientos ligados a los mismos los que se conforman como principales atractivos turístico-recreativos y didáctico-científicos por ser tan ilustrativos de la diversidad biológica, paisajística, arqueológica y cultural del espacio protegido".*

72.- Lugares de interés geológico y equipamientos en el Parque Natural Sierras Subbéticas.



Fuente: https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/web/guest/landing-page-%C3%ADndice/asset_publisher/zX2ouZa4r1Rf/content/conoce-el-geoparque-sierras-subb-c3-a9ticas/20151
(Consultado 23-10-2022)

Situados en la estación de Cabra para iniciar el recorrido en dirección a Lucena, se percibe el ambiente característico de las estaciones ferroviarias de

antaño, conformado en este lugar por la existencia de un vagón de mercancías, un pequeño tractor de maniobras y, sobre todo, por una enorme máquina de vapor. Así mismo se pueden observar dos enormes cubatos de agua y una marquesina, elementos representativos de la infraestructura ferroviaria de este antiguo ferrocarril.

73.- Máquina de vapor en la estación de Cabra.



Fuente: Fotografía del autor.

74.- Fuente del Río. Nacimiento del Río Cabra.



Fuente: https://turismodelasubbetica.es/de/cabra/item/fuente-del-rio (Consultado 26-10-2022)

Tras avanzar 700 mts. en dirección a Lucena, en el margen izquierdo encontramos la Fuente del Río, describiéndola AYCART, C. (2018) como "*un oasis de arbolado, jardines, estanques y saltos de agua donde nace el Río Cabra, fruto de las precipitaciones que se filtran en el sistema kárstico de la Sierra de Cabra, horadada por un sinfín de galerías, grietas y manantiales subterráneos. Este espacio ha recibido diversas catalogaciones por su gran interés paisajístico, como la de 'Bien de Interés Cultural', 'Sitio de Interés Natural' o 'Arboleda Singular"*

A partir de este punto del recorrido, la Vía Verde del Aceite comienza a deslindarse del perímetro del Parque Natural de las Sierras Subbéticas, adentrándose poco a poco en la campiña, donde el olivo, de nuevo, se alza protagonista cubriendo las suaves lomas y la llanura, pero ahora acompañado de extensos viñedos.

Transcurridos 5’8 kms. de trayecto se encuentra el último viaducto de la Vía Verde, el del Alamedal, salvando el arroyo del que toma nombre. Tiene una longitud de 70 mts. y es considerado el primero en España construido en acero. A 5’7 kms. de este, llegaremos a Lucena, segundo núcleo de población más importante del trayecto.

En su casco urbano, la ciudad alberga un variado patrimonio conformado por numerosos monumentos de carácter civil (fundamentalmete palacios y casas señoriales), arquitectura religiosa (iglesias, ermitas, conventos) así como restos arqueológicos de origen romano, abarcando distintos estilos arquitectónicos que van desde el gótico-mudéjar, manierismo o neoclásico, pero sobresale la extensa obra barroca de edificaciones de carácter religioso. Así mismo, su historia destaca la coexistencia de las culturas que se asentaron en la ciudad; [36]*“La convivencia de cristianos, judíos y árabes le dieron el nombre de ciudad de las tres culturas”.* De entre su extenso legado patrimonial cabe destacar el Castillo del Moral, una fortaleza hispano-musulmana del siglo XI. La iglesia de Santiago Apóstol, de estilo gótico-mudéjar y la Iglesia de San Mateo, considerada una de las mejores obras del Barroco andaluz.

Los tres monumentos se encuentran declarados Bien de Interés Cultural.

[36] Disponible online: https://www.andalucia.org/es/lucena-tu-historia (Consultado 30-10-2022)

75.- Castillo de Moral.



Fuente: https://www.andalucia.org/en/lucena-cultural-tourism-castillo-del-mora-y-museo-arqueologico-etnologico-de-lucena (Consultado 28-10-2022)

76.- Iglesia de Santiago Apóstol.



Fuente: https://u12busaj.wordpress.com/2013/12/24/judería-y-barrio-de-santiago/de-lucena (Consultado 28-10-2022)

La ciudad, junto con las localidades de Baena, Doña Mencía y Cabra, forma parte del área geográfica de la Denominación de Origen Protegida de los vinos de Montilla-Moriles antes señalada, con prestigiosas bodegas centenarias. De igual modo, parte del término municipal de Lucena se encuentra bajo la DOP del "Aceite de Lucena". Ambas DOP ponen de manifiesto las raíces ancestrales de la tradición y cultura del olivar y el viñedo, conformando el maridaje de estos que se traduce en la rica oferta gastronómica que caracteriza a este territorio y a Andalucía en su conjunto.

Los 9 kms. que separan Lucena de la antigua estación de Navas del Selpillar (actualmente reconvertida en Centro Enogastronómico Olivino dentro de la Ruta del vino Montilla-Moriles), permiten al viajero observar cómo el otrora paisaje monocultivo de viñedos va perdiendo su hegemonía que paulatinamente le arrebata los extensos paños de olivos que parecen buscar protagonismo, plasmando sobre el terreno la evidencia del maridaje entre olivo y vid que perdura insistentemente con el transcurso del tiempo y que identifica paisajísticamente a este territorio en los últimos kms. del recorrido de la Vía Verde del Aceite.

77.- Estación de Navas del Selpillar. (1984)



Fuente: http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=4407&start=1160

(Consultado 30-10-2022)

78.- Estación de Navas del Selpillar.



Fuente: Fotografía del autor.

Entre los recursos naturales destacables próximos a este trayecto, encontramos la Reserva Natural de la laguna del Rincón, situada a 7 kms. de la antigua estación. Tiene una superficie de 149,42 ha. Así mismo posee la declaración de Lugar de Interés Comunitario (LIC), Zona Especial de Protección de Aves (ZEPA) y Zona de Especial Conservación (ZEC) y es espacio protegido de la Red Natura 2000.

A 11 kms. de esta laguna, se encuentra así mismo la Laguna de Zóñar, con una extensión de 397,20 ha. encontrándose protegida con las mismas figuras de la Laguna del Rincón mencionada anteriormente. Ambas dan cobijo y comparten las mismas especies de avifauna debido a su proximidad, albergando a patos colorados, chorlitejos chicos, garzas imperiales o ánades reales. Otras especies más amenazadas como la malvasía cabeciblanca, la cerceta pardilla o los aguiluchos laguneros también encuentran refugio en estas lagunas.

79.- Reserva Natural Laguna del Rincón.



Fuente:https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/web/guest/areas-tematicas/espacios-protegidos/legislacion-autonomica-nacional/reservas-naturales/reserva-natural-laguna-del-rincon
(Consultado 01-11-2022)

80.- Reserva Natural Laguna de Zóñar.



Fuente:https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/web/guest/areas-tematicas/espacios-protegidos/legislacion-autonomica-nacional/reservas-naturales/reserva-natural-laguna-de-zonar
(Consultado 01-11-2022)

Los últimos 12 kms. de la Vía Verde del Aceite, discurren entre viñedos y olivar, junto a la variada gama de plantas y arbustos silvestres que nos ha acompañado durante todo el recorrido, continuando la tónica del trayecto anterior hasta concluir en la estación de Campo Real, fin del recorrido de la Vía Verde. Esta antigua estación fue la primera construida en el extremo cordobés del antiguo FF.CC. Linares-Puente Genil, para lo que hubo que insertar una bifurcación en el ferrocarril existente entre Córdoba y Málaga, al objeto de iniciar su tendido ferroviario en dirección a la provincia de Jaén.

Frente a la estación de Campo Real, se divisa con claridad el Castillo de Anzur, una antigua fortaleza de origen andalusí del siglo X, de la que actualmente queda su torre vigía. Desde su posición elevada se domina ampliamente buena parte de la campiña cordobesa y sevillana, y en sí mismo, el Castillo constituye un excelente mirador donde es posible contemplar espectaculares panorámicas de 360º con una profundidad visual extraordinaria. Posee declaración de Bien de Interés Cultural.

81.- Estación de Campo Real. (Ruinas)



Fuente: Fotografía del autor.

82.- Castillo de Anzur desde la estación de Campo Real.



Fuente: Fotografía del autor.

83.- Panorámica desde el Castillo de Anzur.



Fuente: https://twitter.com/pablo_mansilla/status/1080080286006808581
(Consultado 04-11-2022)

La última población que se aborda, no inscrita dentro del recorrido de la Vía Verde del Aceite, es la de Puente Genil. Tal como se señaló con anterioridad, se ha estimado apropiado incluir a esta localidad por su proximidad al extremo de la Vía Verde en Campo Real, y por tener incidencia directa de su población en el uso y disfrute de la misma.

Al igual que el resto de ciudades medias que se han comentado previamente, Puente Genil presenta un atractivo patrimonio representado por diversas edificaciones de carácter civil y religioso. De entre las edificaciones civiles cabe mencionar el puente sobre el Río Genil, edificado en el siglo XVI aunque con posteriores intervenciones, que une las dos partes originarias de la ciudad. La iglesia de Ntra. Sra. de la Purificación destaca entre la arquitectura religiosa de la ciudad, con orígenes medievales y con transformaciones posteriores en el siglo XVII y XVIII. Así mismo, el legado de Roma se manifiesta en los restos arqueológicos de la Villa Romana de Fuente Álamo, ejemplo de una explotación rural en la que se puede apreciar la distribución de la edificación con sus distintas dependencias, sobresaliendo sus espectaculares mosaicos.

Tanto la iglesia como la Villa Romana poseen declaración de Bien de Interés Cultural.

84.- Villa Romana de Fuente Álamo.



Fuente: https://www.andalucia.org/es/puente-genil-turismo-cultural-villa-romana-de-fuente-alamo
(Consultado 06-11-2022)

85.- Puente sobre el Río Genil.



Fuente: https://visitpuentegenil.es/sitios-de-interes/
(Consultado 06-11-2022)

86.- Plano situación de la Vía Verde del Aceite entre las provincias de Jaén y Córdoba y clasificación de sus recursos patrimoniales.



Fuente: Elaboración propia a partir del software QGIS.

4.- ANÁLISIS DE RESULTADOS Y DISCUSIÓN.

4.1.- ANÁLISIS DE RESULTADOS.

Seguidamente se presentan los aspectos observados sobre el planteamiento hipotético realizado así como los hallazgos reseñables durante el proceso metodológico.

Atendiendo el desarrollo de los capítulos anteriores, se ha podido apreciar la vinculación de los diversos recursos patrimoniales existentes con el territorio en el que se encuentran inscritos, configurándose como recursos turísticos que caracterizan al conjunto del trayecto de la Vía Verde del Aceite y de los espacios naturales que se encuentran próximos a la misma.

Este nexo entre recursos y territorio se expresa en la capacidad de atracción que ejercen la singularidad de los paisajes de campiña, los sistemas montañosos que yacen junto a la Vía Verde del Aceite y por la proyección de las características socioculturales que las poblaciones locales transmiten al turista.

Se han presentado una serie de recursos de carácter cultural y natural que podrían considerarse los más representativos en el área objeto de este estudio, si bien durante el transcurso del mismo, se han descubierto otros menos conocidos diseminados fuera del ámbito de los núcleos urbanos, que, aunque a priori no tienen la relevancia histórica, monumental o envergadura natural de los que se han comentado, suponen un serie de recursos patrimoniales con un razonable potencial para valorizarse y añadir nuevas perspectivas turísticas dentro del area geográfica estudiada.

Por otra parte, conforme se ha ido avanzando en la investigación, se ha puesto de manifiesto la existencia de multitud de edificaciones dentro de los núcleos de población de diversa funcionalidad, que no gozan de la misma proyección que los más representativos, pero que, sin embargo, ponen de relieve la existencia de un patrimonio mucho más numeroso del que en principio se estimaba, y que ofrece una nueva aproximación y perspectiva de la envergadura patrimonial disponible en el espacio de este estudio.

De los aspectos socioeconómicos que se han tratado, cabe destacar el importante número de población que, tanto por proximidad o porque la Vía Verde del Aceite atraviesa las poblaciones afectadas, tiene acceso al uso y disfrute de la misma y a los recursos señalados. Si bien Jaén capital sobresale en número de población respecto al resto de localidades, varias de ellas superan la considerable cifra de 20.000 hab., lo que puede dar una idea de la dimensión demográfica que incide directamente en el desarrollo turístico de este espacio. Así mismo, aunque la principal actividad económica del ámbito estudiado se encuentra basada en la producción agrícola (fundamentalmente en torno al olivo), la dimensión y envergadura de las localidades estudiadas ofrece una infraestructura adecuada para ofrecer los servicios propios del sector turístico (alojamiento, restauración, intermediación, comercialización e

información turística) que comienza a ganar peso dentro del conjunto de su economía.

4.2.- DISCUSIÓN.

A continuación, se expone la interpretación de los resultados obtenidos y que han sido expuestos en el apartado previo, contextualizándolos en el tiempo y en el espacio geográfico de su entorno.

El espacio geográfico que abarca este estudio posee una considerable dimensión, abarcando tanto la longitud del trayecto de la Vía Verde del Aceite (128 kms: 55 kms) en la provincia de Jaén y 78 kms. en la de Córdoba), como recursos naturales (lagunas, monumentos naturales o el Parque Natural de las Sierras Subbéticas) con extensiones considerables, así como los recursos culturales de sus poblaciones.

La Vía Verde del Aceite es la de mayor longitud de Andalucía, y como se ha indicado anteriormente, transcurre junto a una serie de recursos naturales con acreditaciones y figuras de protección medioambiental que evidencian su alto valor ecológico.

Si bien la concepción inicial de la Vía Verde del Aceite se encontraba enfocada a destinar un espacio para el ocio y esparcimiento más bien limitado a la proximidad de las poblaciones que atravesaba, conforme ha ido extendiéndose su recorrido ha ampliado las posibilidades de conexión del conjunto de recursos diseminados a lo largo de todo el trayecto.

El paso del tiempo, ha puesto de manifiesto la utilidad social de estos recorridos y ha añadido la actividad turística a sus poblaciones junto a actividades de ocio y deporte en sus distintas modalidades (cicloturismo, caminata, contemplación paisajística…).

Podría considerarse que gran parte del atractivo de la Vía Verde reside en el conjunto de experiencias que actualmente brindan a sus usuarios, donde inicialmente el recorrido se reducía a facilitar el transito por el mismo, y que con

el transcurso del tiempo se ha transformado en un conjunto de posibilidades que ha proporcionado el descubrimiento de la contemplación del paisaje y su avifauna, de su vegetación, del patrimonio arquitectónico industrial, de la cultura gastronómica y enológica, de los espacios naturales protegidos, entre otros, diseminados a lo largo de todo el trayecto, y que a día actual conforman los ingredientes indispensables para el disfrute de una experiencia turística gratificante que se nutre de múltiples percepciones sensoriales.

Atendiendo su considerable extensión, los recursos patrimoniales y la envergadura de los espacios naturales que abarca todo el ámbito geográfico señalado, permite configurase al conjunto de la Vía Verde del Aceite y su entorno como un espacio singular, no existiendo otro de proporciones y características similares en la Comunidad Autónoma Andaluza, lo que le aporta un plus para distinguirse como espacio privilegiado para el desarrollo del turismo sostenible en Andalucía.

5.- CONCLUSIONES, LIMITACIONES Y FUTURAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN.

5.1.- CONCLUSIONES.

El cierre de numerosas líneas ferroviarias en España consideradas deficitarias en Enero de 1985, dio lugar con posterioridad a la reconsideración de las Administraciones Públicas de la apertura de gran parte de las mismas como espacios para el aprovechamiento y disfrute de la ciudadanía a través del programa “Vías Verdes”.

Desde el inicio del programa, se han reacondicionado numerosos tramos, existiendo en la actualidad 146 itinerarios diseminados por todo el país, con más de 2.700 kms. de Vías Verdes transitables para el uso de la ciudadanía.

Con el transcurso del tiempo, el aprovechamiento lúdico inicial con que fueron concebidas las Vías Verdes, ha ido transformándose paulatinamente en numerosas posibilidades turísticas, al conectarse a través del trayecto, tanto los recursos patrimoniales existentes en las localidades inscritas dentro de los

recorridos como en los existentes en sus proximidades, de una forma accesible y cómoda para los usuarios, y haciendo posible y compatible la realización de actividades saludables al aire libre con el desarrollo de la actividad turística bajo las premisas de la sostenibilidad.

Atendiendo los Objetivos de Desarrollo Sostenible, la sostenibilidad se presenta como un fin irrenunciable para la sociedad contemporánea, en la que la actividad turística tiene un papel relevante debido a la trascendencia y repercusiones que esta tiene en el conjunto de la actividad económica mundial.

De los ODS, tres de ellos tienen incidencia directa con el turismo, haciendo hincapié en la generación de rentas de las poblaciones locales, la promoción de su cultura y los productos autóctonos. Todo ello supone una oportunidad para que, atendiendo los recursos disponibles y la infraestructura de servicios existente en el espacio objeto de este estudio, se desarrolle satisfactoriamente la actividad turística sostenible.

Así mismo, cabe destacar la importancia y trascendencia del paisaje como elemento de identidad del territorio, incidiendo en la historia y los aspectos socioculturales de sus poblaciones, y que es percibido y valorado por el turista por sus cualidades naturales y culturales.

Por otra parte, se señala la importancia de la puesta en valor del patrimonio en el medio rural, considerándose al turismo como la herramienta adecuada para evitar la pérdida de población, frenar su envejecimiento y para la generación de rentas de la población residente.

Si bien la denominación “Vía Verde del Aceite” nos puede sugerir que la misma transcurre rodeada por el característico paisaje de olivar que predomina en la campiña giennense y cordobesa, los itinerarios propuestos presentan una amplia variedad paisajística, junto a sus recursos patrimoniales naturales y culturales, sin olvidar el importante legado de la arquitectura industrial ferroviaria del pasado siglo XIX, cuyos vestigios aún se manifiestan a lo largo de su recorrido.

En consecuencia, la suma de las peculiaridades paisajísticas que acompañan a la Vía Verde del Aceite a lo largo de su recorrido, así como de los recursos naturales de su entorno, suponen la caracterización singular de la misma, configurándose como un espacio de alto valor ecológico refrendado por las diversas figuras de protección medioambiental que acredita.

Por otro lado, es conveniente significar que gran parte del patrimonio cultural de las poblaciones o alguno de sus monumentos, se encuentra inscrito en alguna ruta cultural, contribuyendo a ensalzar su valor e importancia como recurso turístico.

La georreferenciación de los recursos diseminados a lo largo de la Vía Verde del Aceite, en sus poblaciones y en los entornos próximos, se presenta como un elemento destacado para la identificación y ubicación de estos, ayudando considerablemente al turista a su acceso y facilitando de este modo que su experiencia sea más satisfactoria.

Atendiendo las consideraciones anteriores, se aprecian razonables expectativas para el desarrollo turístico sostenible de la Vía Verde del Aceite, presentándose como el hilo conductor que enlaza el conjunto de los recursos patrimoniales que la acompañan a lo largo de su recorrido. La actividad que se genera en torno a la Vía Verde contribuye al desempeño de actividades turísticas en entornos saludables, la dinamización económica de la zona, y en consecuencia, a la generación de rentas en sus poblaciones, lo que a su vez incide en el asentamiento y estabilización de su demografía.

En ese sentido lo expresa AYCART, C. (2013) al señalar que las Vías Verdes "*han demostrado que son unos recursos excelentes para promover el turismo sostenible, el ocio saludable y la movilidad no motorizada, contribuyendo a la creación de empleo local y a la fijación de la población en el medio rural*"

5.2.- LIMITACIONES Y FUTURAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN.

Respecto a las limitaciones que se han presentado durante la investigación, se debe señalar la dificultad para encontrar datos desagregados sobre diversos parámetros, tanto de la actividad turística como de la actividad económica de las poblaciones estudiadas.

Así mismo, se han descubierto un considerable número de recursos naturales próximos a los más representativos, que han propiciado cierta confusión a la hora de estimarlos como adecuados para su inclusión en este trabajo. De igual modo ha sucedido con los recursos culturales de las poblaciones y de su entorno, evidenciándose un numeroso conjunto de edificaciones de diversa funcionalidad que, aunque no gozan de la proyección de los más representativos, también suponen un importante patrimonio a considerar, lo que igualmente ha suscitado dudas sobre su inclusión en esta investigación.

Este aspecto pone en valor la conveniencia de la georreferenciación de los recursos patrimoniales, al objeto de identificar y ubicar adecuadamente los mismos, facilitándose con ello la posibilidad de acceder eficazmente a los mismos y el disfrute de una experiencia satisfactoria para el turista.

Por otro lado, para documentar adecuadamente los múltiples recursos disponibles y debido a la longitud del recorrido, la disposición de estos a lo largo del trayecto y del entorno de la Vía Verde del Aceite, ha sido necesario acceder a ellos en numerosas jornadas, sobrepasando la estimación inicial de tiempo para este cometido.

De otra parte, atendiendo el programa “Vías Verdes y Red Natura 2000: Divulgación de Espacios Naturales Protegidos y Geoparques a través de la Red Estatal de Vías Verdes”, se pone de manifiesto que más del 90% de las mismas cuentan con espacios naturales protegidos, lo que puede ser indicativo para profundizar en el estudio de la capacidad del tándem Vías Verdes – Espacios Naturales para el desarrollo del turismo sostenible.

6.- BIBLIOGRAFÍA Y WEBGRAFÍA.

BIBLIOGRAFÍA.

- ABAD, R. S. (2007). El Patrimonio como Modelo de Desarrollo. El Modelo de Albarracín (I). *Rehalda. Revista del Centro de Estudios de la Comunidad de Albarracín,* (6), 71-78.
- AYCART, C. (2013) Veinte años de Vías Verdes. 2.000 kms. de itinerarios sostenibles: más de cien Vías Verdes para recorrer España. *Boletín del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico, 21(84), 8-9.*
- AYCART, C. (2018). Guía Paisajística del Entorno de la Vía Verde del Aceite. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía.
- CEBRIÁN ABELLÁN, F. (2011). Los Ferrocarriles Olvidados. Reconversión y Reinvención como Instrumentos de Revitalización Recreativa y Turística: El Baeza-Utiel a su Paso por la Provincia de Albacete. *Cuadernos de Turismo* (27), 205-225. Recuperado a partir de https://revistas.um.es/turismo/article/view/139841
- CEBRIÁN ABELLÁN, F. (2013). La Función del Paisaje como Recurso Territorial Turístico en Zonas de Interior. Revista Dpto. de Geografía y Ordenación del Territorio (16), 37-54. Universidad de Castilla La Mancha.
- Decreto 226/2001 de 2 de Octubre del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, por el que se declaran determinados Monumentos Naturales de Andalucía y se dictan normas y directrices para su ordenación y gestión. *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía 135 de 22 de Noviembre de 2001*.
- Decreto 206/2006 de 28 de Noviembre de 2006 de la Junta de Andalucía con el "Plan de Ordenación del Territorio Andalucía". *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía 250 de 29 de Diciembre de 2006*.
- Decreto 48/2010 de 23 de Febrero por el que se declaran determinados Monumentos Naturales de Andalucía y se dictan normas y directrices para su ordenación y gestión. *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía 49 de 12 de Marzo de 2010.*
- INE. Cuenta satélite del turismo de España. Serie contable 2016-2020. Revisión estadística 2019. Aportación del turismo al PIB de la economía española por valor absoluto/porcentaje/índice, tipo de indicador y periodo.
- Instrumento de ratificación del Convenio Europeo del Paisaje (Nº 176 del Consejo de Europa), hecho en Florencia el 20 de Octubre de 2000. *Boletín Oficial del Estado 31 de 5 de Febrero de 2008*.
- Ley 16/1985, de 25 de Junio, del Patrimonio Histórico Español. *Boletín Oficial del Estado 155 de 29 de Junio de 1985.*
- Ley 8/2003 de 28 de Octubre, de la Flora y Fauna Silvestres. *Boletín Oficial del Estado 288 de 2 de Diciembre de 2003*.
- Ley 8/2003 de la Flora y Fauna Silvestres de la Junta de Andalucía. *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía 218 de 12 de Noviembre de 2002*.
- Ley 8/2007 de 28 de Mayo "Ley del Suelo". *Boletín Oficial del Estado 128 de 29 de Mayo de 2007*.
- Ley 45/2007 de 13 de Diciembre "Ley de Desarrollo Sostenible del Medio Rural". *Boletín Oficial del Estado 299 de 14 de Diciembre de 2007*.
- Ley 33/2015 de 21 de Septiembre por la que se modifica la Ley 42/2007 de 13 de Diciembre "Ley de Patrimonio Natural y Biodiversidad". *Boletín Oficial del Estado 227 de 22 de Septiembre de 2015*.
- MARTÍNEZ QUINTANA, V. (2017). El turismo de naturaleza: un producto turístico sostenible. *Arbor*, 193 (785), a396-a396.
- MATA OLMO, R. (2008). El Paisaje, Patrimonio y Recurso para el Desarrollo Territorial Sostenible. Conocimiento y Acción Pública. *Arbor*, 184(729), 155-172.
- MATEOS, M.R, FERNÁNDEZ, A.H, y ROJAS, R.H. (2019). Demanda turístico-recreativa y equipamientos de uso público en monumentos naturales protegidos: La "Cueva de los Murciélagos" en el Parque Natural de las Sierras Subbéticas*. Pirineos, 174,* e044-e044.

- MORAL, M. M. (2016). La puesta en valor de un recurso turístico cultural sostenible en el medio rural. El caso de las Vías Verdes en España. *Revista Interamericana de Ambiente y Turismo-RIAT*, *12*(2) 161-175.
- NIETO, L.M., SÁNCHEZ, M., OLID, J., FERNÁNDEZ, T., LÓPEZ, M.D. y CASTILLO, J.C. (2010). La Vía Verde del Aceite (Provincia de Jaén, S. de España); Una ruta para el geoturismo y el arqueoturismo. *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses,* (201), 343-361.
- OLMO, R. (2008). "El Paisaje, Patrimonio y Recurso para el Desarrollo Territorial Sostenible. Conocimiento y Acción Pública". *Arbor*, 184 (729), 155-172.
- PALOMINO, J.L. (2009). El Ferrocarril del Aceite. Arteria de la Campiña Oriental Andaluza. En *V Congreso de Historia Ferroviaria*: *Palma de Mallorca, Octubre 2009* (p. 4). Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- PULIDO, J.I. (2011). "La Sostenibilidad del Modelo Turístico Español en un Escenario de Cambio Global". Papeles de Economía Española. (128), 38-52.
- PULIDO FERNÁNDEZ, J.I y CÁRDENAS GARCÍA, P.J. (2013). *Estructura Económica de los Mercados Turísticos*. Editorial Síntesis.
- PULIDO, J.I. y PULIDO, M.C. (2015) ¿Sigue vigente el paradigma del turismo sostenible? Reflexiones a la luz de la literatura vigente. *Pasos*. *Revista de Turismo y Patrimonio Cultural.* 13(6), 1315-1335.
- RUIZ, E.O. y BAUTISTA, A.B. (2006). Antecedentes Anglosajones del Ferrocarril Málaga-Córdoba (1860-1865). Apuntes sobre la Vida de Jorge (George) Loring James. En *IV Congreso Historia Ferroviaria: Málaga, Septiembre 2006* (p. 4). Consejería de Obras Públicas y Transportes.
- VINUESA, M. Á. T., y TORRALBA, L.T. (2018). Visión territorial del patrimonio y sostenibilidad del turismo. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (78), 212–244.

WEBGRAFÍA.-

- https://www.aevv-egwa.org/es/nosotros/
- https://www.aevv-egwa.org/es/vias-verdes-2/
- https://www.andalucia.org/es/astroturismo/reservas-y-destinos-starlight/reserva-starlight-sierra-sur-de-jaen
- https://www.andalucia.org/es/lucena-tu-historia
- https://www.andalucia.org/es/luque-espacios-naturales-laguna-del-conde-o-salobral
- https://www.culturaydeporte.gob.es/planes-nacionales/planes-nacionales/paisaje-cultural.html
- https://es.unesco.org/fieldoffice/santiago/cultura/patrimonio
- https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0621&from=ES
- https://www.ine.es/jaxi/Datos.htm?tpx=33434
- https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/landing-page/-/asset_publisher/4V1kD5gLiJkq/content/parque-periurbano-santa-catalina/20151
- https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/web/guest/areas-tematicas/espacios-protegidos/legislacion-autonomica-nacional/reservas-naturales/reserva-natural-laguna-del-chinche
- https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/web/ventanadelvisitante/detalle-buscador-mapa/-/asset_publisher/Jlbxh2qB3NwR/content/del-r-c3-ado-bail-c3-b3n/255035
- https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/web/ventanadelvisitante/detalle-buscador-mapa/-/asset_publisher/Jlbxh2qB3NwR/content/laguna-del-chinche-5/255035
- https://www.mapa.gob.es/es/agricultura/temas/producciones-agricolas/aceite-oliva-y-aceituna-mesa/aceite.aspx
- https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/temas/espacios-protegidos/red-natura-2000/
- https://www.oitcinterfor.org/evento/documento-final-conferencia-r%C3%ADo20-conferencia-naciones-unidas-sobre-desarrollo-sustentable

- https://turismo.gob.es/es-es/estrategia-turismo-sostenible/Documents/directrices-estrategia-turismo-sostenible.pdf
- https://www.un.org/es/ga/president/65/issues/sustdev.shtml
- https://www.un.org/spanish/esa/sustdev/agenda21/index.htm
- https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/economic-growth/
- https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/oceans/
- https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/sustainable-consumption-production/
- https://www.unwto.org/es/desarrollo-sostenible
- https://viasverdes.com/noticias/noticia.asp?id=747&cat=*
- https://www.viasverdes.com/pdf/Folleto_ViasVerdes_25anios.pdf
- http://www.viasverdes.com/programa_vv/reconocimientos.asp
- https://www.viasverdes.com/rednatura2000/maparednatura2000.asp
- https://www.viasverdes.com/rednatura2000/principal.asp
- https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2019-10/gcetpassportglobalcodees.pdf
- https://whc.unesco.org/archive/convention-es.pdf

ÍNDICE DE TABLAS.

Tabla 1.- Cuadro de Espacios Naturales Vinculados
a la Vía Verde del Aceite. Vías Verdes y Red Natura 2000…….. 32

Tabla 2.- Rutas/Itinerarios Culturales de las poblaciones
vinculadas a la Vía Verde del Aceite…….. 41

Tabla 3.- Distancias kms., diferencia de cotas y pendiente
expresada en %. ……..…… 48

ÍNDICE DE GRÁFICOS.

Gráfica 1.- Habitantes de las poblaciones de la Vía Verde del Aceite…..…… 43

Gráfica 2.- Perfil altimétrico de la Vía Verde del Aceite…… 47

Humanización de la Rúa Concordia de Ourense: una obra pionera de movilidad urbana vertical. Principales retos y actuaciones

Francisco Javier Prego Martínez

Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Departamento de I+D+i. **EXTRACO, S.A. y MISTURAS, S.A.** Ourense. España
Grupo de Geotecnologías Aplicadas (**GEOTECH**). Universidade de Vigo (UVigo)
Vigo (Pontevedra). España
e-mail: i-d-i@extraco.es;
web: http://www.extraco.es

Lucrecia Rey Campos

Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos
Directora de **Rey Campos Ingenieros, S.L.** A Coruña. España
e-mail: lucreciareycampos@reycamposingenieros.com
web: https://reycamposingenieros.com/

RESUMEN

La movilidad en el espacio urbano europeo ha experimentado desde principios del siglo XXI un cambio de paradigma, pasando de ciudades especialmente pensadas para el tránsito de vehículos a motor a poner el foco en el peatón y sus necesidades. Aspectos clave como el cambio climático, el progresivo deterioro medioambiental de nuestro entorno o el envejecimiento de la población ponen de manifiesto la necesidad de implementar nuevos sistemas de movilidad que mejoren la calidad de vida del ciudadano, especialmente en poblaciones en las que la topografía dificulta los recorridos a pie. En este artículo se presenta un resumen de la humanización de la Rúa Concordia de Ourense, proyectada por el estudio de Ingeniería Rey Campos y ejecutada por la constructora EXTRACO, S.A. Se trata de una actuación de movilidad vertical desarrollada por iniciativa del Concello de Ourense, dentro de su Plan "Ourense Vertical". Es una intervención urbanística pionera en Galicia, que pretende dar prioridad a los recorridos a pie en la ciudad y poner en valor el espacio público urbano, contribuyendo a su regeneración y actualización.

PALABRAS CLAVE: Ourense; movilidad vertical; Rúa Concordia.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Un cambio de paradigma en la relación ciudad-peatón

El progresivo empeoramiento de las condiciones medioambientales y climáticas de las ciudades europeas, afectadas por la creciente contaminación atmosférica y olas de calor cada vez más frecuentes, ha puesto sobre la mesa la necesidad de **repensar los desplazamientos urbanos**: resulta prioritario abandonar los medios de locomoción dependientes del petróleo y sus derivados, buscando alternativas de transporte más sostenibles y ecológicas que permitan avanzar hacia los objetivos de descarbonización de la Unión Europea.

Las sociedades modernas han pasado de potenciar el uso del vehículo privado a motor (años 60 y 70 del siglo XX) a la búsqueda de nuevos enfoques centrados en los desplazamientos a pie, reservando el coche particular para ir a la periferia o para recorridos exclusivamente interurbanos. Sin olvidar la implantación de redes de transporte colectivas cada vez más eficientes y accesibles, especialmente en entornos urbanos. A esta coyuntura se une el paulatino envejecimiento poblacional de Europa en la primera mitad del siglo XXI, que obliga a buscar soluciones urbanísticas adecuadas para personas con movilidad cada vez más reducida.

El proceso de “gentrificación” urbana es, si cabe, más preocupante cuando existen diferencias de cota relevantes entre diferentes barrios y zonas de las ciudades, que pasan a convertirse en verdaderas barreras físicas y psicológicas para el peatón, mermando la calidad de los espacios urbanos y condicionando el uso que los ciudadanos hacen de los mismos. Supone, demás, un factor determinante en la elección del medio de desplazamiento que éstos emplean para realizar sus movimientos en la ciudad.

1.2 Nuevas soluciones de movilidad: la movilidad urbana vertical

Una solución empleada para enfrentar estos problemas es la implantación de infraestructuras de **movilidad urbana vertical**. Esta denominación agrupa al conjunto de elementos mecánicos de uso público destinados a salvar los desniveles y pendientes existentes entre espacios urbanos. Ascensores, escaleras, rampas mecánicas, funiculares y teleféricos conforman novedosos sistemas de transporte

mecanizados que garantizan la accesibilidad de los peatones, ciclistas y sillas de ruedas, contrarrestando el “efecto barrera” ocasionado por los cambios bruscos de nivel en el tejido urbano [1]. Además, este tipo de elementos permite el acceso a destinos clave en tiempos razonables, rebajando los costes energéticos y ambientales que supone el uso de medios de transporte motorizados privados.

El Concello de Ourense ha tomado conciencia de las nuevas necesidades de movilidad urbana, promoviendo la reforma de varios espacios públicos degradados para lograr una nueva distribución del tráfico y de la circulación peatonal. Su objetivo es limitar el tránsito de vehículos y dar prioridad a las personas, mejorando la accesibilidad a través del **Plan de Movilidad Urbana Sostenible** (PMUS) del municipio. Se busca, en última instancia, la humanización del entorno y la recuperación del espacio urbano para uso y disfrute ciudadano, incluyendo la instalación de novedosos sistemas de movilidad vertical dentro del denominado **Plan “Ourense Vertical”** [2], destinado a salvar la acusada diferencia de cotas entre la zona alta y baja de la ciudad.

2. HUMANIZACIÓN DE LA RÚA CONCORDIA

2.1 Antecedentes

La **Rúa Concordia** de Ourense es una de las más importantes vías de comunicación de la zona centro de la ciudad, conectando la zona baja de la urbe (Rúa Progreso, a la cota del Puente Romano a su paso sobre el río Miño) con las rúas do Paseo y de Santo Domingo, en sentido ascendente y en perpendicular a ambas arterias del casco histórico.

La calle, antiguamente denominada Capitán Eloy, presentaba importantes problemas de tráfico y accesibilidad por su acusada pendiente, especialmente complicada para la población de edad avanzada que habita esta parte de la ciudad. Ello motivó que el gobierno local licitase un proyecto constructivo para la **renovación completa** de este espacio urbano, muy degradado y en plena zona noble de la ciudad, en el eje urbano que desde la Rúa do Paseo llega, en dirección sur, a la Plaza de Santa Eufemia, en las inmediaciones de la Catedral y de la Praza Maior de Ourense.

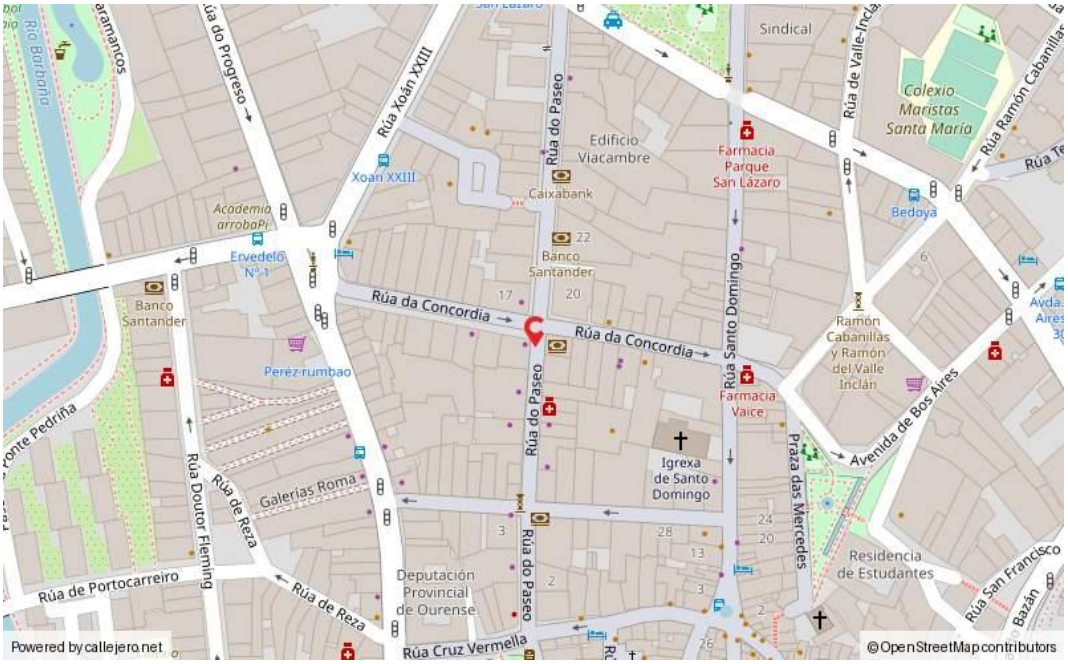


Figura 1. Ubicación de la Rúa Concordia en el callejero de Ourense. Fuente: Callejero.net

El primer proyecto de humanización de Concordia planteaba diversas intervenciones encaminadas a la renovación de la zona y a la remodelación del tráfico urbano, tanto rodado como peatonal, diseñando zonas de descanso e incorporando nuevos elementos de movilidad urbana. Además, proponía rehabilitar y rediseñar las instalaciones de las redes de abastecimiento, saneamiento, electricidad, alumbrado y telecomunicaciones, por estar obsoletas y, en muchos casos, deterioradas.

Como principal novedad, el proyecto incluía la instalación de las **primeras rampas mecánicas para uso público** de la ciudad **en exteriores**.

Este primero proyecto resultó **inadecuado** para las necesidades planteadas por el Concello de Ourense, lo que ocasionó tener que abordar cambios técnicos en el documento proyectual que, en su conjunto, eran susceptibles de desembocar en un nuevo **proyecto modificado**, como finalmente sucedió.

Entre las principales razones técnicas que motivaron el nuevo proyecto modificado había aspectos relevantes relacionados con la **geometría y la ubicación de las rampas peatonales** que se querían implantar.



Figura 2. Ortofotografía del entramado urbano de Ourense (arriba) y detalle de la confluencia de las Rúas Concordia y Paseo. Fuente: Google Maps.

Desde el inicio de las obras, los técnicos de la empresa contratista detectaron que la ubicación de las rampas podría comprometer el acceso a las cajas y cámaras de las redes de servicio existentes, como consecuencia de inexactitudes en la posición de las cajas y de las redes de suministro, entre lo que decía el proyecto y su ubicación real.

Además, el proyecto primitivo contemplaba dejar en desuso las redes de servicios de telecomunicaciones, electricidad y abastecimiento: en la práctica, esto resultó

técnicamente inviable, ya que una vez iniciadas las obras se constató la falta de espacio físico para mantener a la vez las redes preexistentes y el saneo de las nuevas redes, pues en muchos lugares la ubicación de éstas no coincidía con las del proyecto, como ya se avanzó antes.

Como alternativa, se decidió mantener algunas de las redes que estaban en buenas condiciones, a fin de simplificar la actuación y que se pudiesen desarrollar los trabajos lo más rápidamente posible, minimizando así las molestias a los vecinos de la calle.

Por los motivos expuestos, el Concello de Orense encargó a **Rey Campos Ingenieros** el **proyecto modificado nº1**, que es el que finalmente se ejecutó, a fin de subsanar los defectos del original [3].

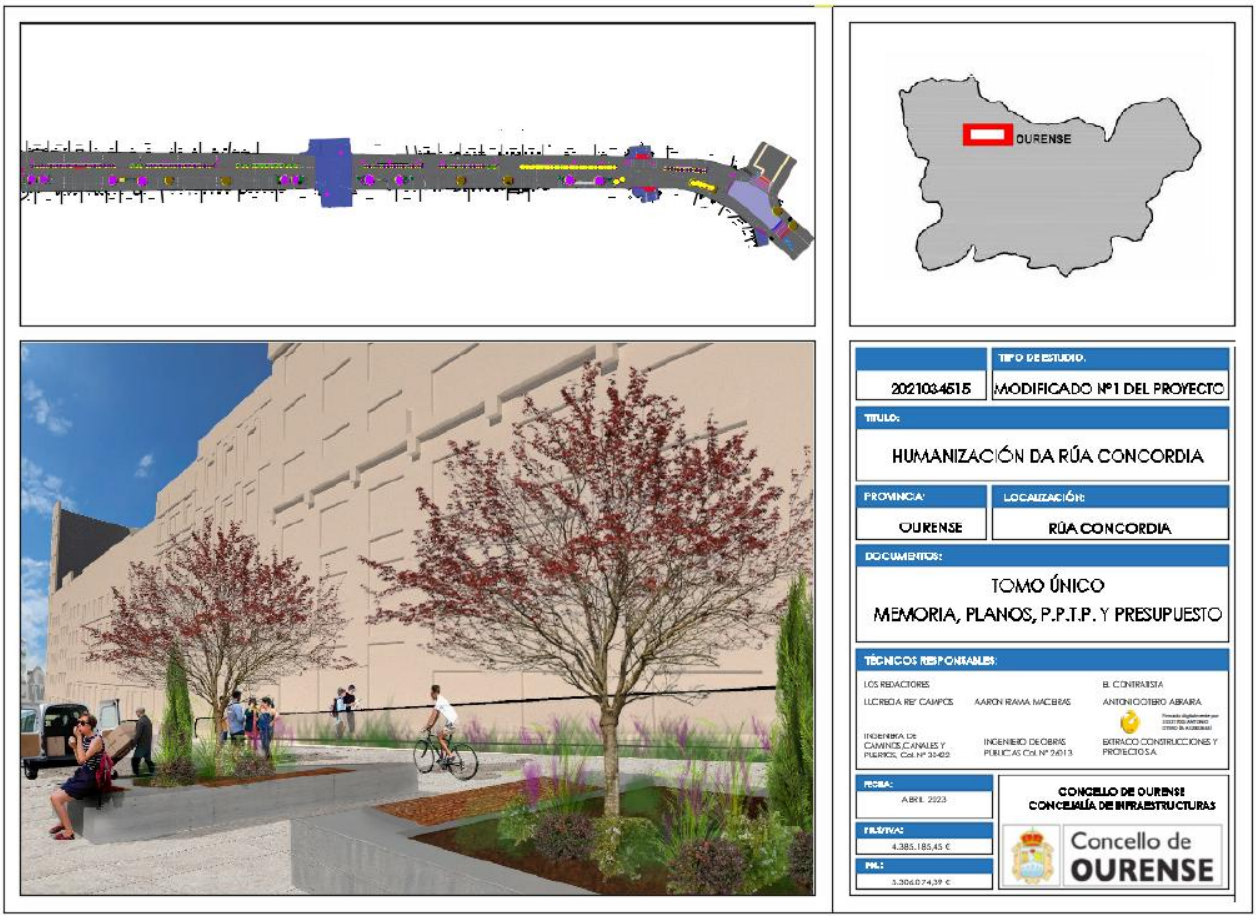


Figura 3. Portada del Proyecto modificado nº1 de “Humanización da Rúa Concordia”, elaborado por Rey Campos Ingenieros [3].

2.2 Elementos singulares del proyecto modificado

Como se deduce de los apartados previos, las “joyas de la corona” del proyecto de humanización son las **rampas móviles para peatones** que jalonan la calle, una vez remozada. Se trata de 7 rampas del modelo *Iwalk* de la compañía especializada TK Elevadores, suministradas con diferentes longitudes, en función de los requerimientos del proyecto constructivo.

Los ingenieros de Rey Campos plantearon su ubicación una a continuación de otra, de forma que el peatón pueda ascender desde la Rúa do Progreso hasta As Mercedes salvando el desnivel existente, enlazando paseos a pie (principalmente en la confluencia con otras calles) entre una rampa y la siguiente.

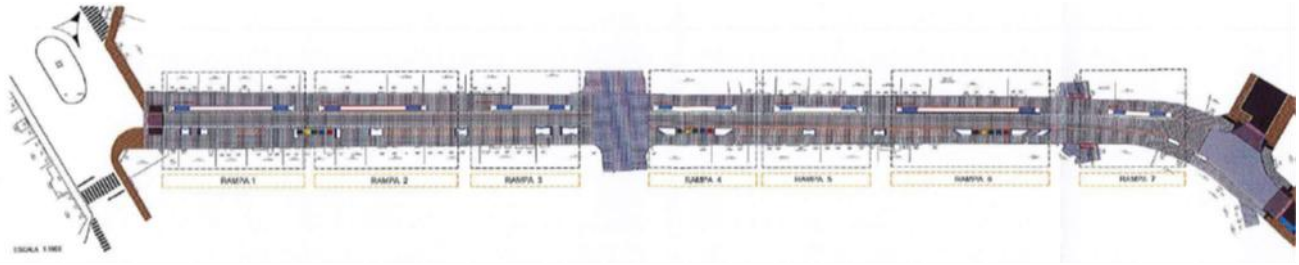


Figura 4. Planta de la Rúa Concordia y ubicación de los 7 tramos de rampas móviles proyectadas [3].

Las longitudes de cada uno de los tramos de rampa móvil instalados en la calle son los siguientes:

Pasillo de la plataforma (m)	Unidades	Longitudes totales instaladas (m)
35	2	70
25,5	1	25,5
25	1	25
24,5	1	24,5
40	1	40
18	1	18
Totales	**7**	**203**

Tabla 1. Longitudes de las rampas móviles instaladas en la humanización de la Rúa Concordia. Elaboración propia a partir del proyecto constructivo de Rey Campos.

Aunque las longitudes de las 7 rampas no son iguales, tienen muchas **características comunes**. Se resumen a continuación:

- Pendientes: son variables, según el tramo considerado; oscilan entre 3´51º, 4´11º y 4´61º grados.
- Anchura: 1565 mm
- Ancho de paleta (superficie de paso): 1100 mm
- Velocidad: 0,5 m/s
- Capacidad máxima: 6000 personas/hora.
- Foso: 38 cm de profundidad.
- Balaustrada: modelo SLIM con cristales de 12 mm de espesor.
- Pasamanos: de goma negra con alma de acero.
- Zócalos: de acero inoxidable tipo AISI 316.
- Revestimiento exterior: 2 laterales y fondo en acero inoxidable tipo AISI 316.
- Potencia del motor: 9 KW
- Tensión de fuerza: trifásica, 400 V- 50Hz
- Tensión de alumbrado: monofásica, 230 V



Figura 5. Uno de los tramos de rampas peatonales instaladas. Se aprecia la zona de paso (paleta); las bandas amarillas de marcación en sus márgenes; los cristales de la balaustrada y los pasamanos de goma negra. Fuente: EXTRACO, S.A.



Figura 6. Detalle de la primera de las rampas peatonales instaladas, en el extremo oeste de Concordia (intersección con la Rúa Progreso). En primer plano, el zócalo de acero inoxidable en el suelo. Fuente: EXTRACO, S.A.

Se comentan a continuación **otras peculiaridades** de estos elementos de movilidad vertical, a fin de que el lector conozca las novedades que aporta este tipo de equipamientos urbanos al peatón:

- Accionamiento de bajo ruido:

Cada rampa lleva un reductor de ruido compacto, en disposición horizontal, dotado de engranajes helicoidales de gran rendimiento y transmisión por cadena de rodillos dúplex. Este dispositivo consigue minimizar todavía más el ruido instalando bandas de paletas sin lubricación, con consumo de aceite nulo (como se detallará más adelante).

- Interruptores:

Las pasarelas automáticas se ponen en marcha con un llavín; cuentan además con dos pulsadores para situaciones de parada y emergencia.

- Anchos de paleta ampliados:

Sin necesidad de modificar el ancho exterior de los dispositivos, el modelo *Iwalk* se ha adaptado a la nueva normativa de referencia, ampliando el ancho de paleta a 1100 mm. Con ello, se facilita un manejo más cómodo y seguro de carros de la compra o de equipajes que puedan llevar los peatones que circulan sobre las rampas.

- Sistemas de ahorro energético:

Los modelos de rampa peatonal automática instalados en la Rúa Concordia están dotados de un innovador sistema llamado STOP->SLOW->FAST. Es un dispositivo de última generación que incluye un variador de frecuencia y sistemas de arranque automáticos por radar y semáforos. Mediante este sistema, cada pasarela pasa de la situación de parada (STOP) a velocidad lenta (SLOW) cuando detecta a un usuario acercándose, a través de un radar situado a la entrada del pasamanos. El variador de frecuencia acelera progresivamente el dispositivo hasta alcanzar la velocidad nominal de funcionamiento (FAST). Tras un período de tiempo (programable) sin pasajeros, la rampa vuelve a la velocidad lenta o de espera y termina por detenerse hasta que aparezca un nuevo usuario, con el consiguiente ahorro de energía en momentos sin uso.

- Sistema de Monitorización y Telemando por web INSIGHT:

Este sistema permite la visualización, en tiempo real, del estado de las unidades cuando se detectan incidencias de uso, aportando datos como estadísticas de funcionamiento o índices de averías. Todas estas funciones se ponen al servicio del cliente (en este caso, el Concello de Ourense) y son accesibles desde cualquier dispositivo digital (PC, Smartphone y/o Tablet).

La monitorización de las pasarelas incluye cámaras de intemperie para videovigilancia (un par por cada unidad instalada), con sus correspondientes adaptadores para montaje en postes y farolas. El modelo aquí instalado también lleva un módulo de videograbación CCTV, PLC con tarjeta de comunicaciones para envío de señales e imágenes y configuración del software de explotación de los equipos. Todo ello es accesible de manera remota, facilitando así su vigilancia y control.

- Iluminación bajo los pasamanos:

Cada pasarela rodante lleva bajo sus correspondientes pasamanos spots tipo LED, de color blanco; se sitúan en la parte inferior del pasamanos.

- Perfiles:

Los perfiles cubre-zócalos de cada rampa y de sus exteriores se fabricaron en acero inoxidable de calidad AISI 316, por tratarse de la más adecuada para su uso en exteriores, preparada para estar expuesta a las inclemencias meteorológicas.

- Pintura de paletas:

Las paletas están provistas de bandas de demarcación, de 38 mm, en ambos laterales, de color amarillo (RAL 1016). Su función es delimitar visualmente sus bordes laterales, alertando al usuario sobre la proximidad del zócalo y de la paleta adyacente.

- Display de diagnóstico:

Cada una de las 7 rampas lleva un panel de diagnóstico para informar del motivo de la parada del pasillo, con mensajes asociados a las alertas de uso.

- Sistema automático para la detección de personas:

Las pasarelas peatonales están provistas, cada una, de parejas de fotocélulas emisor-receptor, a cada lado de la banda de paletas, formando una barrera fotoeléctrica para detectar la presencia de personas.

Este sistema se utiliza, fundamentalmente, para el funcionamiento en remoto de la unidad, permitiendo parar y arrancar la pasarela sin necesidad de verificar *in situ* la presencia de personas sobre el dispositivo. Se ahorra con ello el desplazamiento de operarios en los trabajos de mantenimiento, evitando visitas innecesarias.

- Temporizadores de horario nocturno:

Las rampas móviles llevan instalados sistemas para maniobras de arranque automático especial. El paso de modo de arranque automático al modo de funcionamiento continuo lo determina un reloj programable, que se puede adaptar al horario nocturno, con el consiguiente ahorro energético del dispositivo.

- Semáforos:

Cada una de las 7 rampas instaladas lleva semáforos que indican el sentido de la marcha de la unidad. En principio, se han configurado para circular en sentido ascendente, salvando el desnivel existente entre la Rúa Progreso y la Praza das Mercedes.

- Micro contactos en los zócalos:

Los modelos de pasarela aquí instalados llevan incorporados micro interruptores que las detienen cuando un objeto entra en el espacio que queda entre los peines de las paletas y el zócalo del dispositivo.

- Seguridad de los peines:

Los equipos disponen, en las placas de peines, de contactos eléctricos de parada, para evitar posibles atrapamientos. También cuentan con un sistema de frenos de accionado mecánico, situado en el eje principal, en el lateral de la rueda de la cadena del eje principal; su función es actuar en caso de una eventual rotura de la cadena.

- Cadenas ecológicas:

Las cadenas sin mantenimiento o “ecológicas” están concebidas para que no sea preciso engrasarlas durante toda su vida útil. Ello se consigue con mallas galvanizadas y pernos con rodamientos de agujas estancos y juntas de fieltro.

- Sistemas de calefacción:

Las plataformas peatonales de la Rúa Concordia llevan integrados sistemas de calefacción, tanto en las rampas (calefactores en el tubo estriado de la banda) como en los peines, con sensores de temperatura para su control.

Por otro lado, de acuerdo con las especificaciones del fabricante, todas las rampas instaladas en la obra cumplen los requisitos de la norma EN 115-1:2008+A1:2010. “Seguridad de escaleras mecánicas y andenes móviles”.

La inversión realizada en la **adquisición e instalación de las 7 rampas móviles** ascendió, en conjunto, a más de **2 millones de euros**. El precio total de esta unidad

de obra se explica por el precio de cada una de las unidades instaladas, que oscila entre los 251.000 € de la más barata y los 326.000 € de la más cara (en función de su longitud).

Este tipo de rampas peatonales ya se había puesto en funcionamiento en zonas interiores (por ejemplo, aeropuertos y zonas comerciales), pero **nunca en exteriores**: ha supuesto un importante reto para todos los intervinientes en la humanización; tanto para TK Elevadores como para la empresa constructora y para los proyectistas. Fue necesario adecuar específicamente los equipos y la zona de implantación para albergar estos innovadores elementos de movilidad vertical. Es la **primera vez que se usan a la intemperie**.

2.3 Ejecución de las obras de humanización

Las obras comenzaron en abril de 2022 y se ejecutaron durante casi 13 meses, finalizando oficialmente en mayo de 2023, junto antes de la celebración de las elecciones municipales de ese año que, de nuevo, ganó el actual regidor de la capital ourensana, Gonzalo Pérez Jácome [4].

Jácome es una *rara avis* en el panorama político del país, al concurrir a los comicios municipales bajo las siglas de una agrupación independiente, de carácter local (Democracia Ourensana), fundada por él mismo y que se ha impuesto en mandatos sucesivos a los tres grandes partidos tradicionales en esta capital de provincia. A saber: PP, PSOE y BNG.

En su afán por modernizar y actualizar la urbe, Gonzalo Pérez Jácome ha apostado decididamente por impulsar este tipo de actuaciones en la que es, por número de habitantes, la **tercera ciudad de Galicia** (únicamente superada por Vigo y A Coruña). Con un presupuesto de ejecución material total de 4.598.690,07 € (sin IVA), actuaron como jefes de obra **Martín Rejo** (al inicio de los trabajos) y **Borja Alonso**, ambos ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la empresa constructora EXTRACO, S.A., adjudicataria de la humanización, que inicialmente contaba con 10 meses de plazo para su realización.

Entre los **principales retos** logrados con esta actuación destacamos los siguientes:

- **Transformación completa de la Rúa Concordia en una vía peatonal**, mejorando la accesibilidad de los transeúntes a partir de la implantación de una **plataforma única** compartida.



Figura 7. Implantación de plataforma única en toda la Rúa Concordia. Fuente: EXTRACO, S.A.

- **Importante mejora estética y funcional del centro urbano de la ciudad de Ourense**: además de incorporar nueva iluminación y ornamentación vegetal, adecuadas para la zona, se emplearon materiales nobles en los acabados, como son el granito y la piedra, unificando criterios estéticos con otras zonas adyacentes de la urbe.



Figura 8. Colocación de nuevas jardineras y arbolado en Concordia a la finalización de las obras. Fuente: EXTRACO, S.A.

- **Implantación de elementos de movilidad vertical que dotan a la calle de accesibilidad universal**: fueron instaladas 7 rampas mecánicas para salvar la pendiente de la calle, facilitando el tránsito a personas con movilidad reducida y de edad avanzada en el recorrido ascendente desde la Rúa do Progreso hacia la parte alta de la ciudad.



Figura 9. Rampas mecánicas vistas desde la confluencia con la Rúa de Santo Domingo. Fuente: EXTRACO, S.A.

- **Reordenación de espacios y restricción del tráfico en la zona**: tras la finalización de las obras, únicamente se permite el paso con vehículo privado a los residentes (garajes) y para operaciones de carga/descarga en horario comercial, mejorando de manera sustancial la calidad de vida los vecinos.



Figura 10. Aspecto de la sección de la calle antes (izquierda) y después de la intervención. Fuente: EXTRACO, S.A.

2.4 Problemas detectados durante a la ejecución de las obras

Los trabajos de humanización se planteaban, en primera instancia, como una actuación fácil de ejecutar, pues no incluían unidades de obra especialmente complejas (como son, por ejemplo, las que se refieren a la construcción de elementos estructurales complejos), ni tampoco la instalación de equipamientos extremadamente complicados en la calle.

Recordemos que, como se explicó en el apartado 2.2, en la definición del proyecto se recurrió a **modelos comerciales de rampas móviles,** con prestaciones contrastadas y experiencias de funcionamiento positivas en otros lugares, avalando con ello su eventual idoneidad para su uso en Ourense. La salvedad es que se implantaban aquí, por vez primera, **a la intemperie**.

En lo que se refiere a la ubicación de las obras, el ámbito de actuación tampoco se extendía más allá de los límites físicos de la propia Rúa Concordia, por lo que no se preveían afecciones a las calles aledañas.

Pese a todo, los trabajos resultaron ser **más complicados de lo que se esperaba**, como explicamos a continuación.



Figura 11. Imagen de la Rúa Concordia al inicio de las obras. Fuente: EXTRACO, S.A.

El primer problema a afrontar durante la ejecución de los trabajos fue su duración, que hubo de ampliarse: la obra se alargó más de previsto, principalmente por las importantes **inclemencias climatológicas** que sufrió la capital ourensana a principios

del año 2023. Las abundantes precipitaciones dificultaron sobremanera la ejecución de las obras tal y como se habían planificado. Por ello, fue necesario solicitar una ampliación de plazo al Concello de Ourense, alargándose los trabajos hasta mayo de ese año. Finalmente, la obra duró 13 meses, en lugar de los 10 inicialmente previstos.

Otros problemas detectados estuvieron directamente relacionados con las tareas planificadas en el proyecto de humanización. Entre otros, destacamos los que se relacionan a continuación:

- **La inclusión de elementos de movilidad vertical singulares en exteriores,** por primera vez en la ciudad: en este caso, se recurrió a rampas móviles de pequeño foso (38 cm), más fáciles de encajar en la maraña de servicios enterrados preexistentes en la zona de intervención, optimizando lo más posible las excavaciones previstas.



Figura 12. Primero de los 7 tramos de rampas instaladas en la Rúa Concordia. Al fondo, la Rúa Progreso. Fuente: EXTRACO, S.A.

- **La coexistencia de las obras con el tráfico rodado y peatonal de una zona con gran afluencia de público y muy bulliciosa**: si ya es habitual en las obras urbanas encontrarse con gente que mira el desarrollo de los trabajos, en este

caso fue notablemente superior; quizás por darse varios condicionantes a la vez: actuar en la zona centro de la ciudad, con sedes oficiales de diferentes administraciones públicas en los alrededores, que concitan un gran trasiego poblacional; por la cercanía de las obras a los portales de las viviendas, a ambos lados de la calle, y por la edad media de los habitantes de la zona, gente ya jubilada con tiempo suficiente como para pararse a contemplar las obras.

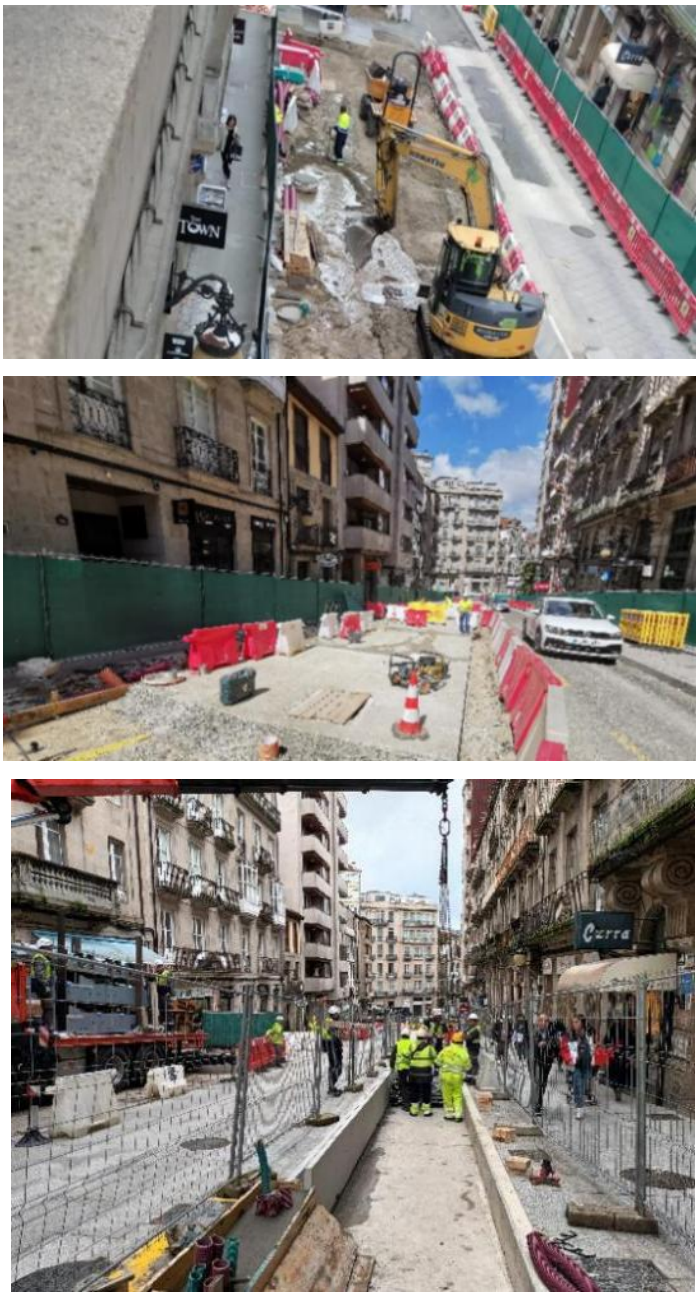


Figura 13. Coexistencia de las obras con el tránsito de peatones y de vehículos. Fuente: EXTRACO, S.A.

- **Actuación relevante en la zona noble de la ciudad, dentro de un ámbito de alto nivel de protección urbanística** (Plan Especial de Reforma Interior, PERI), que requirió del máximo cuidado en la planificación y ejecución de los trabajos. Este hecho obligó a los proyectistas de Rey Campos Ingenieros a una exhaustiva selección de los materiales de obra y de los acabados, eligiendo los de mayor calidad (granito gris), acordes con las características de la zona.



Figura 14. Colocación del nuevo pavimento de granito en la Rúa Concordia. Fuente: EXTRACO, S.A.

- **Dificultades para la localización exacta de los servicios enterrados:** hubo que lidiar con la falta de información de las empresas suministradoras, incapaces de aportar la ubicación exacta de arquetas y canalizaciones. Especialmente complejo fue situar los arquetones de las líneas telefónicas.



Figura 15. Localización y renovación de redes de servicios urbanos. Fuente: EXTRACO, S.A.

- **La renovación de redes de servicios en canalizaciones que resultaron estar llenas**, entorpeciendo y ralentizando así estas operaciones.



Figura 16. Zanjas para la localización de redes de servicios enterrados y trabajos de renovación de las canalizaciones. Fuente: EXTRACO, S.A.



Figura 17. Hormigonado de la calle tras la renovación de las redes de servicios. Fuente: EXTRACO, S.A.

3. CONCLUSIONES

En esta comunicación se han analizado, de forma resumida, las **principales características** de la obra de humanización de la Rúa Concordia de Ourense, realizadas por la constructora EXTRACO, S.A. a partir del proyecto modificado nº1 redactado por Rey Campos Ingenieros.

Entre los detalles analizados destaca especialmente la instalación de rampas peatonales públicas, por primera vez en exteriores, en una calle de la capital provincial.

La implantación de estos dispositivos en Ourense sigue la estela de iniciativas parecidas desarrolladas con éxito en otras zonas de Galicia, como por ejemplo la ciudad de Vigo (Pontevedra) [5], la de mayor tamaño de la Comunidad Autónoma.
En el artículo se han revisado aspectos relacionados con la localización de la obra, su diseño y encaje territorial, analizando las soluciones que aporta para solventar los problemas de accesibilidad peatonal y de tráfico que acuciaban la zona.

Se puede concluir que la finalización de la obra ha permitido:

- **Mejorar sustancialmente la movilidad peatonal en la ciudad de Ourense**, enlazando la zona baja de la urbe (Rúa Progreso) con la zona más alta (Rúa do Paseo, calle de Santo Domingo, Praza das Mercedes y, desde ahí, hacia el barrio de San Francisco).
- **La renovación de espacios urbanos degradados**, mediante la reorganización del tráfico y del aparcamiento (restringidos), actualizando redes de servicios y recuperando zonas de ocio y esparcimiento para los ciudadanos.

La obra descrita en esta comunicación se suma a la pléyade de actuaciones urbanísticas iniciadas por el Concello de Ourense en los últimos 4 años, dentro del ya citado Plan “Ourense Vertical”.
Este tipo de intervenciones “blandas” han demostrado mejorar la calidad de vida del ciudadano, logrando humanizar y actualizar la urbe y sus servicios con inversiones que son, en general, muy ajustadas desde el punto de vista presupuestario, en comparación con otras obras de mayor envergadura. Se trata de actuaciones económicamente asumibles por las entidades locales que, además, son especialmente bien recibidas por los vecinos.
El Concello de Ourense amplió en el bienio 2025/2026 la humanización del eje urbano formado por la Rúa Progreso-Rúa Concordia-Praza das Mercedes con otros proyectos constructivos que, desde As Mercedes, reformaron la plaza del mismo nombre, la C/ de Pérez Serantes y el acceso desde ésta a la calle de San Francisco, en las inmediaciones del auditorio municipal y del Claustro y Cementerio de San Francisco, importantes monumentos de la ciudad [6, 7].

A partir de la experiencia adquirida en la humanización de Concordia, en esta otra actuación se recurrió, de nuevo, a la instalación de elementos de movilidad vertical, incorporando también escaleras mecánicas, además de rampas móviles. A diferencia de las de Concordia, las rampas están aquí **cubiertas,** para proteger de la lluvia a los usuarios [8]. Sin duda, un avance interesante respecto de la otra actuación.



Figura 18. Escaleras mecánicas y rampas cubiertas en otra humanización posterior, en la C/ Pérez Serantes y Praza das Mercedes [8].

El itinerario peatonal resultado de estas actuaciones es, eminentemente, ortogonal a las Rúas Progreso, do Paseo y de Santo Domingo, y se espera que culmine con otra intervención que salve la cota existente entre la calle de San Franciso y el propio Auditorio Municipal (Proyecto actualmente en fase de redacción por parte de Rey Campos Ingenieros).



Figura 19. Imágenes de la Rúa Concordia tras acabar los trabajos de humanización. Arriba: plataforma única. Abajo: aspecto general de uno de los tramos de pasarela peatonal. Fuente: EXTRACO, S.A.

4. BIBLIOGRAFÍA DE REFERENCIA

[1] **Toda Eraso, Mª Cruz**. Desarrollo, caracterización y análisis de las infraestructuras de movilidad urbana vertical en España. Tesis doctoral dirigida por Juan José Pons Izquierdo. Departamento de Historia, Historia del Arte y Geografía. Universidad de Navarra, 2015.

[2] **Ascón, Miguel.** "El plan «Ourense vertical» de Jácome tiene ya una decena de proyectos en trámite"**.** Publicado en prensa. La Voz de Galicia (Edición Ourense), 09/08/2022. Accesible en línea en:

https://www.lavozdegalicia.es/noticia/ourense/ourense/2022/08/09/ourense-vertical-jacome-decena-proyectos-tramite/0003_202208O9C1991.htm

(Último acceso: julio de 2026)

[3] **Rey Campos, Lucrecia y Rama Maceiras, Aarón.** Proyecto "Humanización da Rúa Concordia". Modificado nº1. Concello de Ourense. Concejalía de Infraestructuras. Ourense, abril de 2023.

[4] **VV.AA.** "Ourense estrena sus primeras rampas mecánicas en la calle Concordia". Publicado en prensa. Faro de Vigo, 20/05/2023. Accesible en línea en:

https://www.farodevigo.es/ourense/2023/05/20/ourense-estrena-primeras-rampas-mecanicas-87621347.html

(Último acceso: agosto de 2026)

[5] **Centrón Castaños, Jerónimo.** Estrategia Vigo Vertical, la transformación urbana sostenible. Revista de Obras Públicas: Órgano profesional de los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, ISSN 0034-8619, Nº3632, págs. 136-145. Año 2021.

[6] **Feijoo Mariño, P; Noriega García, E.** Proyecto de humanización y movilidad vertical en el entorno de la Plaza de las Mercedes y la Rúa Arturo Pérez Serantes. Urbamas, Consultora de Urbanismo y Arquitectura, S.L. Con la colaboración del ingeniero Wilfredo Santana Alonso (en la parte de instalaciones). Ourense, septiembre de 2021.

[7] **Rey Campos, Lucrecia**. Modificado nº1 del proyecto constructivo: Proyecto de humanización y movilidad vertical en el entorno de la Plaza de las Mercedes y la Rúa Arturo Pérez Serantes. Con la colaboración del ingeniero Hadrián Arias Durán (en los cálculos estructurales). A Coruña, septiembre de 2024.

[8] **Prego Martínez, Francisco Javier; Rey Campos, Lucrecia; Pereira Martínez, Jéssica; Aneiros Mandiá, Adrián**. Urban *rehabilitation and humanisation of the Plaza de As Mercedes and Arturo Pérez Serantes street in Ourense: an example of new vertical mobility*. Congreso REHABEND 2026. Construction Pathology, Rehabilitation Technology and Heritage Management. Bilbao (España), 26-29 de mayo de 2026.

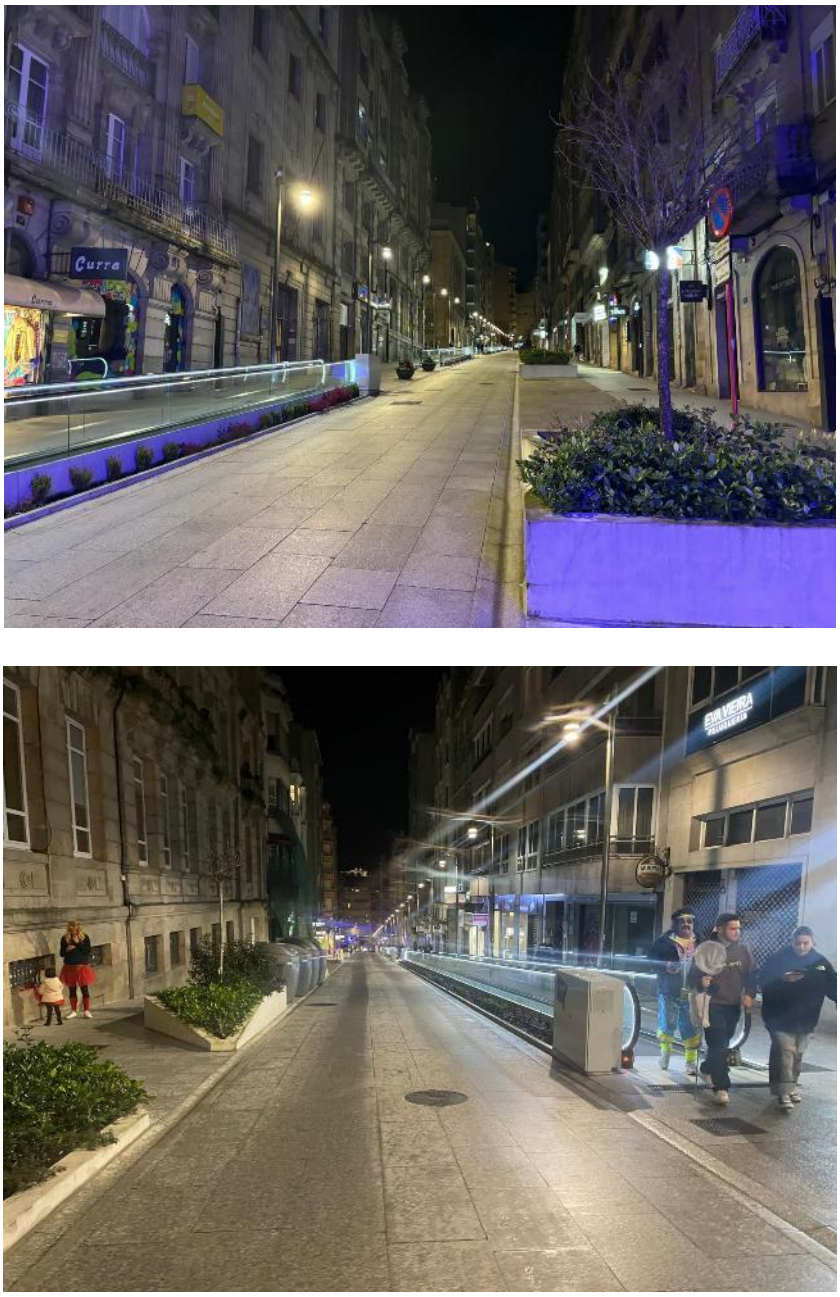


Figura 20. Varias imágenes nocturnas de las rampas peatonales de la Rúa Concordia de Ourense con iluminación ornamental. Fuente: EXTRACO, S.A.

5. AGRADECIMIENTOS

Los autores agradecen a las empresas **EXTRACO, S.A.** (adjudicataria de las obras de humanización) y **Rey Campos Ingenieros** (proyecto modificado y dirección de obra) las facilidades dadas para la elaboración de esta comunicación. Agradecimiento que se hace extensivo a los ingenieros de EXTRACO, S.A. **Martín Rejo** y **Borja Alonso**, que trabajaron como jefes de obra durante la ejecución de los trabajos presentados.

Este documento pasará a formar parte del "Portafolios de Innovación" de EXTRACO, S.A., dentro del Sistema de Gestión de la Innovación de la compañía, certificado por AENOR según el referencial ISO 56.001.

La catástrofe del Urquiola, en el 50º aniversario de la primera marea negra que asoló A Coruña

Francisco Javier Prego Martínez

Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Departamento de I+D+i. **MISTURAS, S.A.** y **EXTRACO, S.A.** Ourense. España
Grupo de Geotecnologías Aplicadas (**GEOTECH**). Universidade de Vigo (UVigo)
Vigo (Pontevedra). España
e-mail: i-d-i@misturas.es;
web: http://www.misturas.es

RESUMEN

El 12 de mayo de 1976 el petrolero de bandera española Urquiola sufre un grave accidente a la entrada del puerto de A Coruña, tras chocar con unos bajos no señalados en las cartas de navegación. En la maniobra de salida, una explosión en el buque ocasiona la primera gran marea negra que asoló las costas del Golfo Ártabro. Además de las pérdidas humanas (fallecimiento del capitán), el accidente provoca una gran catástrofe ecológica y económica de la que los lugareños tardarán años en recuperarse. Con motivo del 50º aniversario del accidente, se analizan las características del buque y se rememora la sucesión de decisiones que, sumadas, explican los motivos de aquel desastre, a partir de numerosas fuentes documentales. Se pretende también contribuir al reconocimiento y rehabilitación pública del capitán del barco, el marino mercante Francisco Eduardo Rodríguez Castelo, que pasó de héroe a villano en pocos días.

PALABRAS CLAVE: A Coruña; petrolero Urquiola; marea negra.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los accidentes marítimos

Los accidentes marítimos de todo tipo (encallamientos, embarrancamientos, hundimientos y naufragios) son una parte consustancial de la historia de las vías de comunicación, desde la antigüedad hasta nuestros días. En este contexto, las costas de Galicia son una de las zonas del mundo con mayor número de pérdidas de

embarcaciones por diferentes causas: grandes temporales, combates navales o la actividad corsaria en épocas pretéritas, ya que frente al Finisterre gallego discurrían algunas de las rutas más importantes de comunicación por el Océano Atlántico [1]. A través de ellas, los barcos de las monarquías del norte de Europa se comunicaban con sus colonias en África y Oriente, y los buques españoles y portugueses las navegaban en los viajes de ida y vuelta a América [2].

En la actualidad, Galicia sigue soportando un denso tráfico de buques de mercancías en su fachada marítima, muchas de ellas peligrosas. Cada día, docenas de buques cargados con todo tipo de materiales rodean la península Ibérica a apenas unos kilómetros de las costas gallegas a través del llamado “Corredor de Fisterra” (oficialmente, Dispositivo de Separación de Tráfico de Finisterre: *TSS. Traffic Separation Scheme*).



Figura 1. Esquema del Corredor Marítimo de Finisterre y del sistema de control de buques [3].

Según la actual normativa de navegación, todos los barcos que circulan por este corredor tienen que informar al Servicio de Tráfico Marítimo de Finisterre al cruzar las líneas de demora 130 a Cabo Vilano y 75 a Cabo Finisterre. Las vías de circulación marítima están (empezando por la más próxima a la costa) a 21,7 millas (40 Km); 28,3 millas (52,4 Km); 35,5 millas (65,7 Km) y 39,5 millas (73 Km) del Cabo Fisterra (Cabo

de Finisterre), respectivamente. Según el Servicio de Tráfico Marítimo, los barcos que navegan por esta “autopista del mar” son unos 40.000 buques al año [3].

1.2 El accidente del Urquiola: un caso muy documentado

En los últimos tiempos ha crecido el interés por dejar constancia de esta parte de la historia de la navegación, siendo numerosos los autores que han estudiado y documentado los naufragios y accidentes de las costas gallegas, una parte fundamental de nuestra historia que no debería olvidarse.

Así, por ejemplo, los estudiosos Ramón Patiño Gómez [2] y Fernando Patricio Cortizo [4, 5] han abordado la temática desde la propia Galicia, con una perspectiva moderna y actual, ampliando la información disponible para los interesados en una materia tan singular.

Dado que el autor de esta comunicación no es especialista en este campo, el presente artículo **no pretende aportar nuevos datos** sobre el siniestro del Urquiola, ya de por sí muy estudiado y analizado por numerosos autores, versados en la materia.

El hundimiento del petrolero Urquiola fue un evento tan importante (por catastrófico) para la ciudad de A Coruña que es posible localizar, con cierta facilidad, todo tipo de material bibliográfico; algunos de estos documentos aparecen reseñados al final de esta comunicación (apartado de Bibliografía de referencia). Desde informes técnicos de la época [6], pasando por artículos en prensa [7], revistas especializadas en Derecho [8] e, incluso, tesis doctorales [9, 10, 11] que, de un modo u otro, tratan la tragedia desde diferentes puntos de vista, conectándola incluso con naufragios posteriores.

Como veremos en los siguientes apartados, la proliferación de páginas web especializadas también ha contribuido a difundir información (casi inédita) sobre el desafortunado incidente marítimo, incluyendo numeras fotografías y material gráfico que ayudan a comprender mejor lo sucedido.

En cualquier caso, toda esta documentación no hace más que confirmar la **magnitud del accidente**, que dejó una profunda huella en la sociedad coruñesa de entonces.

La **principal motivación de esta comunicación** es **recordar el evento y sus consecuencias**, especialmente las medioambientales, en un momento histórico en el que se teme un retroceso en la protección de la naturaleza, a nivel mundial: baste

recordar las políticas expansionistas de Donald Trump en Groenlandia o el escaso nivel de control ambiental de la industria china, muy alejada de los estándares de calidad de la Unión Europea.

También, en la medida de lo posible, se quiere recordar y homenajear a sus principales protagonistas, Francisco Eduardo Rodríguez Castelo, el capitán del Urquiola (fallecido en el accidente) y Beningo Sánchez Lebón, el práctico del puerto de A Coruña que participó en los intentos por alejar el buque de la costa, poniendo en riesgo su vida.

2. EL PETROLERO URQUIOLA

2.1 Principales características del buque

El Urquiola fue un petrolero de bandera española construido por **Astilleros Españoles** en su factoría de Sestao (Vizcaya) para la **Naviera Artola**, botado el 2 de junio de 1973. El buque tenía 276,54 m de eslora; 39,07 m de manga y 15,19 de calado, con un peso muerto de 111.225 toneladas [12].

La botadura del buque fue ampliamente celebrada en la prensa bilbaína de la época, en la que se daba cuenta de sus características técnicas y de la glamurosa ceremonia de botadura: el barco fue amadrinado por Concepción Luzuriaga de Artola, acompañada para la ocasión por director de la factoría, Víctor García Rodrigo.

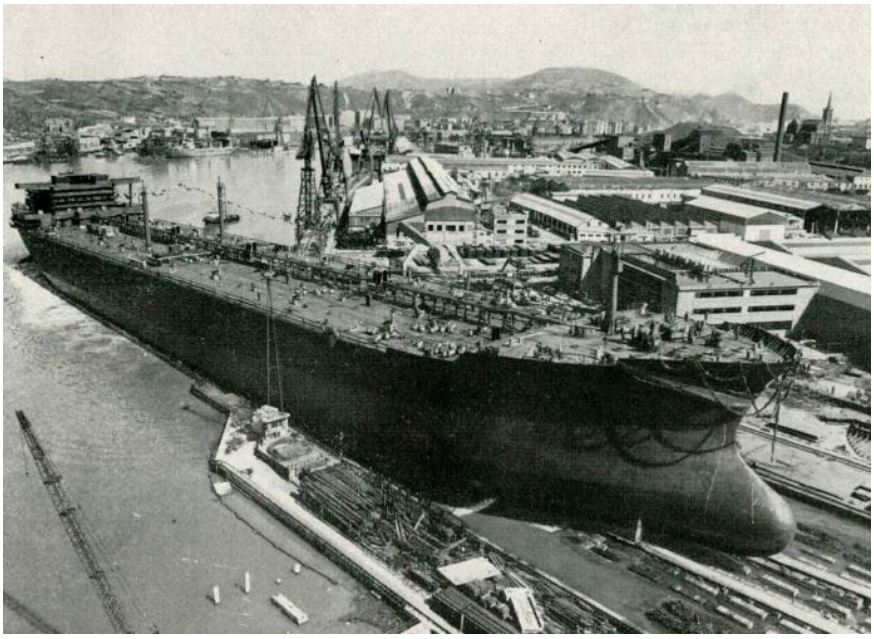


Figura 2. Botadura del petrolero Urquiola en Sestao en 1973 [12].



PAGINA OCHO HOJA DEL LUNES DE BILBAO

PARA LA COMPAÑIA NAVIERA ARTOLA, S. A.

El sábado fue botado en Sestao el petrolero "Urquiola", construido por Astilleros Españoles, S. A.

En el grabado de Félix vemos a la madrina, doña Consuelo Lazuriaga de Artola, acompañada del director de AESA (Factoría de Sestao), don Víctor García Rodrigo.

Figura 3. La Hoja del Lunes de Bilbao informa de la botadura del buque en los astilleros de Sestao en junio de 1973, destacando sus prestaciones técnicas [12].

El Urquiola había sido clasificado por la compañía Lloyd´s y en el momento de su botadura tenía un desplazamiento de 21.500 toneladas. Al descender hacia el agua alcanzó una velocidad máxima de 7 metros por segundo, unos 25 kilómetros por hora. Una vez en el agua, el frenado del buque se efectuó empleando un total de 560

toneladas de cadenas, que fueron arrastradas por el barco sobre la superficie de la grada de Sestao. Además, se dispusieron a ambos costados del buque pantallas de acero y madera de 45 metros cuadrados de superficie, que contribuyeron al frenado del barco en su bautismo de agua.



Figura 4. Entrega del Urquiola en la ría de Bilbao, tras su botadura en Sestao [12, 13].

El petrolero estaba asegurado en 1.280 millones de las pesetas de la época (unos 159 millones de euros actuales, considerando la inflación) y contaba con la más moderna tecnología del momento: su propulsión se debía a un motor principal de 25.000 BHP (*Brake Horse Power*, caballos efectivos de potencia al freno), cuatro generadores auxiliares para la potencia eléctrica del buque y tres calderas (una de generación de vapor a través de los gases de escape).

El buque podía alcanzar una velocidad máxima de 15 nudos y contaba con tres turbo-bombas que permitían efectuar la descarga de crudo del buque en un plazo de aproximadamente 24 horas [13].

En contra de lo que medios no especializados dijeron después del accidente, el Urquiola no entraba en la categoría de superpetrolero (o, más técnicamente, VLCC -*Very Large Crude Carrier*-). Se trataba, en el momento de su construcción, del tipo más pequeño de petrolero concebible con criterios de rentabilidad, pensado para

poder entrar en puertos pequeños y distribuir los crudos por todas las refinerías españolas. Sólo a partir de las 100.000 Toneladas de Registro Bruto (TRB) puede hablarse de superpetrolero con propiedad [14].

2.2 Rutas que realizaba el buque siniestrado y tipo carga

La misión principal del Urquiola era el suministro de crudo a la refinería de Petrolíber de A Coruña (hoy día en manos de la compañía Repsol) desde la terminal de carga saudita de Ras-Tanura. Se trata de un puerto petrolero situado en una provincia oriental de Arabia Saudí [14]. Todavía hoy es uno de los centros de operaciones clave de las petroleras de la zona, como por ejemplo la compañía estatal Saudi Aramco.
El día del accidente, el Urquiola transportaba cerca de 108.000 toneladas de crudo tipo Arabian Medium y Light procedentes de Oriente Medio con destino al puerto coruñés.
La carga se distribuía en 16 tanques, de los que 4, los de mayor capacidad, eran centrales, y 6, los laterales por cada banda. Además, en su popa llevaba los correspondientes tanques de fuel, gasoil y diésel para el consumo propio, así como tanques de agua [14].

3. EL ACCIDENTE

3.1 Las maniobras del buque al arribar a puerto

A las 8:20 horas del 12 de mayo de 1976, el petrolero Urquiola realizaba las maniobras de entrada al puerto de A Coruña para efectuar la descarga del crudo que transportaba en la refinería de la ciudad.
Todo parecía en orden: el mar estaba en calma y había buena visibilidad. El buque entra perfectamente y enfilaba el canal Norte de la rada coruñesa, atendiendo las orientaciones de la correspondiente carta de navegación, de uso obligado, del **Instituto Hidrográfico de la Marina**.
Pero en estas maniobras el Urquiola toca fondo: **sufre un accidente al encallar contra una aguja rocosa** en el canal de navegación, que no está señalizada en las cartas náuticas de la época. No era la primera vez que el buque entraba en este

puerto: hay constancia de que lo había hecho, al menos, 16 veces, al mando del mismo o de otros capitanes [14, 15].

La entrada en el puerto coruñés, de acuerdo con la Carta Náutica nº9290 del Instituto Hidrográfico de la Marina, puede efectuarse por dos canales de aproximación. Uno se llama **canal del Seixo Branco** (al Norte) y discurre entre dos bajos rocosos de envergadura: el Banco de Yacentes y los Bajos de La Mula; para enfilar este canal se utilizan como referencias las dos torres construidas en Punta Fiaiteira, en las cercanías de la playa de Bastiagueiro, municipio de Oleiros: basta mantener a ambas alineadas para saber que la posición de un buque en el canal es la correcta. Este canal, marcado con letra A en la figura anexa (Figura 5), fue el utilizado por el Urquiola el día del accidente.

De acuerdo con la mencionada carta, las sondas más pequeñas del canal del Seixo Branco son de 22 metros en bajamar escorada (es decir, en la bajamar más extrema del año). Por tanto, tendría calado suficiente para que el buque arribase a puerto sin problemas, como ya había hecho otras veces.

El otro canal de acceso al puerto coruñés está marcado como B en la carta náutica que se adjunta: es el denominado **canal del Oeste o de Punta Herminia**, y discurre entre el Banco de Yacentes y la citada Punta Herminia, en las inmediaciones de la Torre de Hércules. Su enfilación se logra visualmente mediante dos torres ubicadas en Punta Mera, en las cercanías de ese núcleo de la costa de Oleiros, al otro lado de la ría de A Coruña.

Este segundo canal ofrece sondas mínimas de 28 metros: es, por tanto, más profundo que el canal Norte, o del Seixo Branco, pero más estrecho. Por ello, no solían utilizarlo los buques de gran tonelaje.

De acuerdo con los análisis realizados por el **Sindicato Libre de la Marina Mercante** (SLMM), se sabe que el buque sufrió los siguientes daños en este percance [14]:

- Escape de fueloil (combustible para uso propio, no crudo transportado) por la parte de popa estribor, que indicaba que alguno de los tanques de fuel tenía una vía de agua.
- La cámara de bombas, situada delante del puente, se estaba inundando por el fuel que procedía (seguramente) del tanque anterior. Para achicarla se utilizaron las mismas bombas, descargando el fuel en el tanque nº1 central.

- El *cofferdam* de proa (tanque de profundidad (*deep-tank*) situado en la punta del buque, entre el *peak* de proa y el tanque nº1) presentaba también importantes vías de agua.

El petrolero tenía serias averías, pero los expertos que analizaron el caso coinciden en que **su situación no era peligrosa** y la posibilidad de hundirse o embarrancar era prácticamente nula, considerando los medios de los que disponía el buque [14].

El capitán llamó a las 8:23 h por los canales de radio VHF al práctico del puerto, Benigno Sánchez Lebón, el cual estaba de camino al Urquiola, diciéndole que acababa de tocar fondo. Y el práctico le contestó que ello no era posible si el buque estaba en la enfilada del puerto siguiendo las cartas náuticas oficiales.

3.2 Salida del puerto y explosión posterior

Alrededor de las 8.40 horas, el práctico subió a bordo del Urquiola e informó de las averías a la Comandancia de Marina. Se le comunica al segundo comandante, de guardia en el puerto, la situación del buque, que permanecía varado en el punto donde las enfilaciones de ambos canales de acceso al puerto confluyen.

La primera respuesta recibida a bordo fue que el Urquiola debía esperar órdenes y mantener las máquinas preparadas.

A las 9.30 horas se recibe la orden de la Comandancia de Marina de que el buque debe dar la vuelta y salir a mar abierto, a una distancia de doscientas millas de la costa.

Los profesionales que analizaron el siniestro destacan que esta decisión fue **una orden, no una decisión mancomunada de capitán, comandante y práctico**, como después se insinuó en la prensa [14].

Los medios de comunicación explicaron días después algunos de los motivos de la Comandancia de Marina para no permitir la entrada del buque en A Coruña y ordenar su alejamiento: la posibilidad de que el crudo se incendiase, con el riesgo de explosión extendida a los depósitos de la refinería de Petrolíber, con la amenaza para la vida de cientos de miles de personas que ello significaba.

Además, si el Urquiola tenía la cámara de bombas inundada por el fuel del buque, no hubiera podido descargar el crudo por sus propios medios en el pantalán petrolero, al

que, por otro lado, no podía atracar, dado el aumento de calados a proa producido por las vías de agua que tenía, tras la primera tocada al fondo.

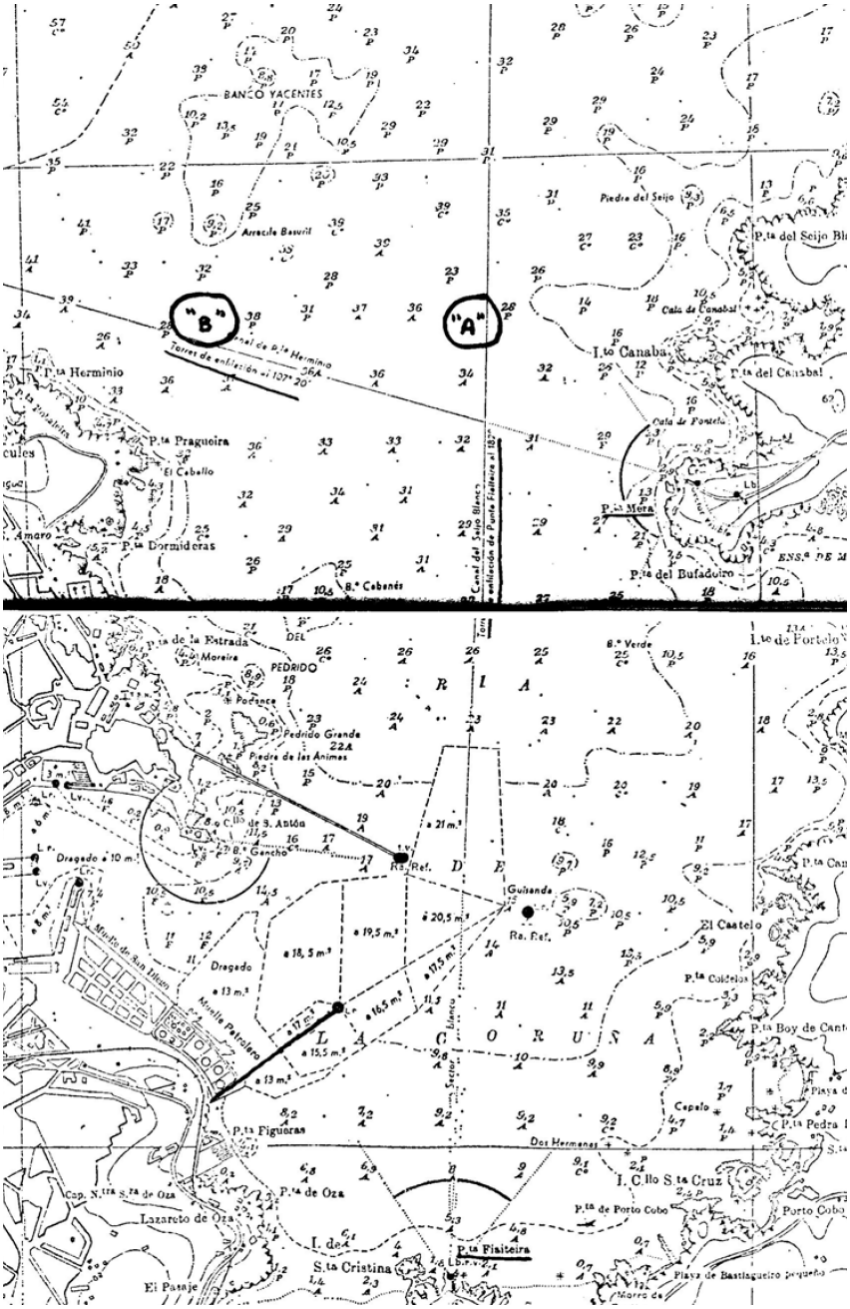


Figura 5. Carta náutica con los accesos al puerto de A Coruña: canal del Seixo Branco (A) y canal de Punta Herminia (B) [14].

Por otro lado, la Comandancia de Marina decide que la salida a mar abierto se haga por el mismo canal de acceso que se había empleado en las maniobras de aproximación a puerto. ¿Acierto o error?

La Comandancia de Marina y el práctico explicaron en la prensa el porqué de esta decisión: según ellos, no habría ninguna razón de peso para aconsejar lo contrario. Salir por el canal del oeste (Punta Herminia) con un barco muy aproado y seriamente averiado sería una temeridad, por ser este canal más estrecho (aunque más profundo).

En palabras del práctico: "*Un percance en él hubiese inutilizado completamente el puerto. Entonces sí que cabría haber preguntado: ¿Por qué no utilizaron ustedes el canal del Norte, que ya podía suponerse el más adecuado?*" [14].

Esta decisión resultó crucial para los catastróficos acontecimientos posteriores: el hecho de que el Urquiola hubiese tocado con el fondo una hora antes, al pasar por ese canal, debería haber sido una razón suficiente para no volver a pasar por el mismo lugar. Si con 15,60 metros de calado el buque había varado al entrar… ¿qué pasaría al salir, con el buque un poco hundido de proa debido a la vía de agua y la marea más baja?

Para las maniobras de salida se emplearon dos remolcadores de apoyo, a proa y popa, para ayudar en la maniobra de ciabogar -dar la vuelta- hacia mar abierto. La ciaboga se efectuó hacia estribor, dado que las grandes profundidades al sur del Banco de Yacentes permitían realizar esta operación con holgura. Se sabe, además, que el propio buque ayudó con sus máquinas en la maniobra, que se realizó con éxito.

Una vez de nuevo en el canal del Seixo Branco, el buque toma rumbo al cabo Prioriño Chico, según declaración del práctico y del 3º oficial del buque, y se ordena desde el puente a las máquinas "avante toda" [14].

El 3º oficial declaró días después del siniestro: "*Antes de que los motores hubieran llegado a alcanzar el número revoluciones correspondiente a la marcha "avante toda", más o menos dos minutos después de la orden a las máquinas, se oyó un fuerte impacto en el buque, seguido de una fortísima vibración*" [14].

Las declaraciones del primer oficial del buque también explicaron que "… *se sintió algo parecido a una explosión acompañada de un enorme ruido…*" [14].

A continuación, comenzó a salir a la cubierta del buque el crudo de los tanques de proa, tanto por los tapines como por los tubos de ventilación (concretamente, en los tanques 1 estribor, 1 y 2 centro y 2 estribor).

Los peritos especialistas indicaron que esta salida del crudo a cubierta por las escotillas de los tanques significaba que se habían producido **graves averías y vías**

de agua en el fondo del buque y que el agua, al entrar en los tanques por abajo, empujaba con fuerza al petróleo hacia arriba, haciéndole romper los tapines [14].

Inmediatamente después de este segundo impacto, el buque se hunde acusadamente de proa y escora a estribor, con una inclinación aproximada de 10°. El capitán ordenó entonces parar las máquinas y el buque perdió rápidamente velocidad.

¿Podría afirmarse que **el buque ha tocado por segunda vez contra el mismo bajo**? Las declaraciones de todos los testigos, incluido el práctico del puerto, son terminantes: el buque estaba en el canal, las torres de Punta Fiaiteira se veían a popa perfectamente alineadas y todo indicaba que efectivamente así había sucedido.

En sus primeras declaraciones, el práctico dijo, al relatar los hechos, que "*aunque no tomé demoras exactas para precisar la posición del buque, puedo afirmar categóricamente cuál era esta posición en base a mi conocimiento de la zona: la Punta Torrella se veía conjuntamente con la isla de Marolete, y el final del rompeolas del puerto se alineaba con el comienzo de la playa de Santa Cristina; y sé perfectamente por mi propia experiencia que si la playa de Santa Cristina se ve al lado del rompeolas el buque tiene que estar en el canal*" [14].

Por tanto, como era previsible, **el buque se había estrellado por segunda vez con el mismo obstáculo** encontrado al entrar a puerto. Si los daños eran más graves en esta segunda ocasión se debía a dos factores concurrentes, ya comentados: la marea estaba al salir aún más baja (la bajamar aquella mañana era a las 9:41 h) y el buque salía algo aproado, como consecuencia de los daños del primer impacto.

Al tocar fondo por segunda vez, el Urquiola frena su marcha, se escora a estribor y se hunde rápidamente de proa, llegando el agua hasta los escobenes de las anclas. Los miembros de la tripulación que actuaron como testigos en los procesos judiciales posteriores explicaron que el petróleo que salía de los tanques corría por la cubierta del buque [14]. Hoy sabemos que, días después, los buceadores de la compañía de salvamento que participó en el socorro del accidente encontrarían un desgarrón en el casco de unos 60 metros de largo por 0,5 de ancho [16].

El capitán Rodríguez Castelo ordenó que la dotación abandonase el buque, dado lo peligroso de la situación y, sobre todo, porque nada podía hacerse ya desde el buque para salvarlo.

Se ordena parar todas las máquinas y todos los aparatos del buque, incluyendo el radar, para evitar que la más pequeña chispa o energía liberada pudiese provocar una explosión de la carga.

A pesar de que nada pueda hacerse, el capitán y el práctico del puerto quedan a bordo. Este es uno de los puntos más oscuros de la tragedia, ya que **no había motivos claros para que permaneciesen allí por más tiempo**, y el capitán lo sabía. ¿Se le ordenó al capitán quedarse a bordo? Una versión que circuló por los medios marineros de A Coruña atribuyó la orden a una persona, alto cargo de la Naviera Artola, propietaria del buque, que se hallaba aquel día en A Coruña. Pero no es posible demostrarlo [14].

En este punto, el buque carecía ya de propulsión y de posibilidades de maniobra y la presencia de dos hombres en el puente nada alteraba la situación. Se decidió entonces que el remolcador Prioriño diese un cable de remolque al Urquiola, por lo que momentáneamente tuvieron que subir de nuevo abordo el contramaestre y dos marineros, a fin de hacer firme la línea.

Dado que el Prioriño no era capaz de mover al Urquiola por sí solo, otro remolcador, el Artik, salió en ayuda del petrolero siniestrado. Mientras la compañía armadora *Bugsier Reederei GmbH*, de Hamburgo, negociaba por telégrafo una oferta de contrato de salvamento con la Naviera Artola, en Bilbao, el Urquiola se incendió y explotó [14], provocando la primera gran marea negra que asoló las costas del Golfo Ártabro.

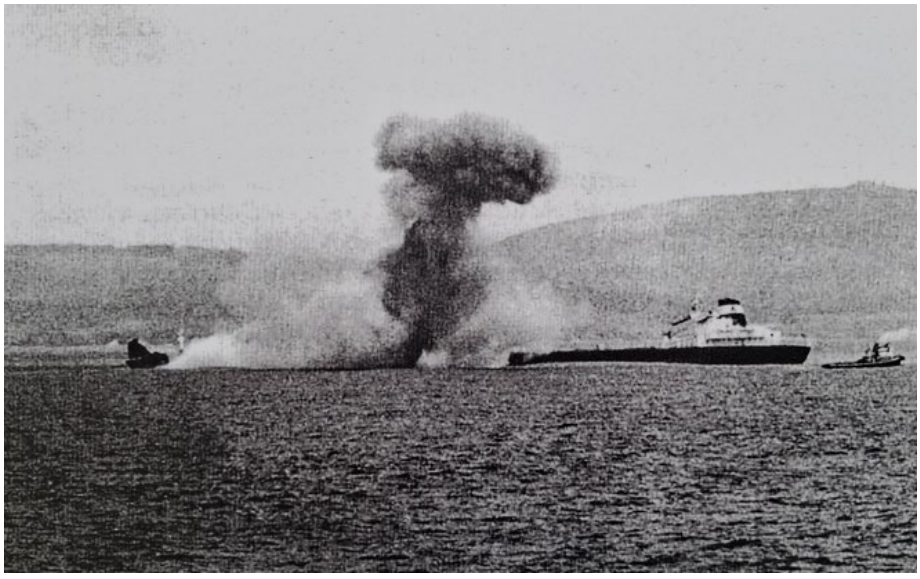


Figura 6. Explosión del Urquiola durante las maniobras de salida del puerto. Fuente: Foto Blanco (A Coruña) [13, 15].



La Voz de Galicia

6ª EDICION

Amenazadora "marea negra" en aguas de La Coruña a causa del incendio y destrucción del "Urquiola"

- Puente aéreo para el transporte de detergentes y anticontaminantes
- Todas las compañías de refino de España colaborarán en la acción
- Acusadísima inquietud entre los pescadores de un extenso litoral

El práctico Sr. Sánchez Lebón recorrió, a nado, más de dos millas hasta alcanzar la costa de Canabal, cerca de Mera

- Tardó tres horas en llegar
- Se lanzó al agua en unión del capitán del petrolero, que ha desaparecido

(En páginas interiores)

Alberto Martí Villarlefranca, desde Adormideras, captó el instante de la explosión en la proa del «Urquiola», que generó el incendio del buque. En el grabado inferior, un aspecto del siniestro, en los primeros momentos. — (Fotos BLANCO)

Figura 7. Portada del diario La Voz de Galicia del 13 de mayo de 1976 informando de la catástrofe del Urquiola [13].

4. LAS CAUSAS DE LA TRAGEDIA

Como en otros eventos catastróficos similares, **no se puede hablar de una única causa:** más bien, de la concatenación de hechos que, en su conjunto explican el resultado final de este grave accidente marítimo.

El volumen “Urquiola: la verdad de una catástrofe”, publicado en 1976 por el Sindicato Libre de la Marina Mercante (SLMM), hace un análisis muy pormenorizado de las circunstancias que se dieron en este accidente, apuntando en varias direcciones [14].

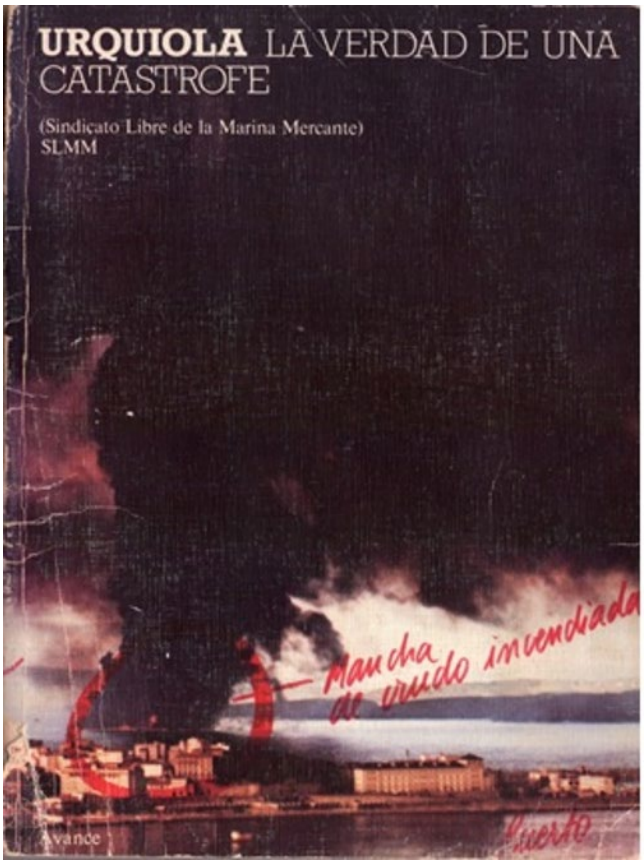


Figura 8. Portada del libro del Sindicato Libre de la Marina Mercante que analiza a fondo el siniestro del Urquiola [14, 15].

4.1 Las cartas náuticas no actualizadas

Según varias notas del Instituto Hidrográfico de la Marina, publicadas en el verano de 1976, “*no hay agujas en el canal de acceso al puerto de A Coruña*”, en referencia a la existencia de posibles bajos que afectasen a la navegación de la zona. La realidad era otra, bien distinta [14, 15].

Hoy puede aserverarse que sí existían, y que incluso **estaban ya localizadas**, señaladas en los “Avisos a los Navegantes” del propio Instituto Hidrográfico de la Marina: numerosos buzos, marinos y profesionales del mundo del mar las habían visto, bien directamente o a través de las radiosondas de los barcos que pasaban por el canal N de acceso al puerto coruñés.

Las cartas náuticas y batimetrías empleadas en el momento del accidente se habían levantado en 1957: indicaban que la mínima profundidad que se señaló en el canal norte de acceso a A Coruña era de 22 metros, y la correspondiente al punto donde el Urquiola tocó fondo era de 29 metros.

La técnica de localización de obstáculos de entonces era simple, pues se sondaba con medios mecánicos, a mano, y la posibilidad de pasar por alto una elevación del fondo que no fuese demasiado extensa en su área no era descabellada. Esto explicaría que se pasasen por alto gran cantidad de agujas actualmente descubiertas en la bahía de A Coruña y alrededores.

Lo que ya no parece posible es que en casi 20 años (de 1957 a 1976) ningún buque mercante o de pesca, provisto de ecosonda eléctrica, hubiese detectado la presencia de estas agujas marinas. Se sabe que, efectivamente, **se habían detectado** y además **se habían denunciado en repetidas ocasiones a la Comandancia de Marina**. Basten unos pocos ejemplos que prueban estas aseveraciones.

En 1974, el *bulk-carrier* Magdalena del Mar, de la empresa madrileña Líneas ASMAR, S. A., entraba en A Coruña con la sonda en funcionamiento y pasó sobre estas agujas del canal Norte con gran susto en el puente, al pensar que iban a encallar. El capitán del buque, Paulino Echevarría, denunció entonces la existencia de aquellas rocas en la Comandancia de Marina, quedando una copia del informe presentado y de la gráfica que la sonda mostraba. Pero no se tomó medida alguna.

Tres años antes, en 1971, la empresa hispano-holandesa CYNDRA, filial de Dragados y Construcciones, fue contratada para el dragado del pantalán de petroleros a 9 metros. Por los vertidos de fangos que hacían fuera del puerto, se localizaron ésta y otras agujas. CYNDRA informó a la Comandancia de su existencia y se ofreció a volarlas. Pero no se hizo nada al respecto.

En 1967, un buzo de la empresa coruñesa “Santacruz” realizó un reconocimiento de fondos debido a varias roturas inexplicables en las mallas de algunos pesqueros: encontró las agujas y lo denunció en la Comandancia de Marina.

Está claro que se sabía que las rocas existían: las denuncias sobre ellas, desde años atrás, eran numerosas; los profesionales de A Coruña sospechaban su existencia y los patrones de los pesqueros de la zona hasta las habían bautizado con el nombre de “**Papa poutada**”. Pero nada más se había hecho para subsanar su presencia.

El “Aviso a los Navegantes” del 14 de agosto de 1976, publicado por el Instituto Hidrográfico de la Marina (avisos 1.068 a 1.100), informó finalmente de la necesidad de introducir **“*substanciales cambios en las cartas número 9.290 y 9.291*”**; pues se señalaban nueve (9) agujas rocosas, entre las que destaca la que el Instituto sitúa en las coordenadas 43° 24’ 02,2’’ Norte- 8° 22’ 13,4’’ Oeste, cuya profundidad es de 11,2 metros (en lugar de los 29 m que, casi al lado de ese punto, señala la carta náutica oficial). Esta aguja es la que, precisamente, se localiza en pleno canal de acceso norte al puerto, a unos 130 metros a estribor (entrando) de la línea teórica de enfilación, coincidiendo con la situación del Urquiola cuando embarrancó [14].

4.2 Un cúmulo de decisiones polémicas

Tanto el Sindicato Libre de la Marina Mercante (SLMM) como el estudioso del accidente Luis Jar [14, 15] señalaron una concatenación de decisiones que, sumadas, contribuyeron al devenir de los de acontecimientos y al posterior desenlace catastrófico. El libro editado por el Sindicato, recogido en la bibliografía [14], explica con detalle estas polémicas decisiones, rebatiéndolas en muchos casos.

A continuación, a modo de resumen, se presentan las que son, a juicio del autor de esta comunicación, las más relevantes para comprender mejor lo sucedido en el accidente:

- **No acoger el barco en el puerto**, cuando su situación todavía era remediable: las vías de agua en el *deep-tank* de proa podían provocar su total inundación, con el consiguiente aumento de calados a proa, pero nada más. La vía de agua en el tanque de fuel popa-estribor estaba controlada y el tanque estaba siendo vaciado. Y la inundación, por fuel, de la cámara de bombas terminaría también por ser controlada, dado que las bombas mismas funcionaban. En el peor de los casos, lo único que podía suceder es que el Urquiola quedase sin bombas propias para la descarga del crudo. Se podría entonces trasvasar a otro buque.
- **Ordenar al barco salir del puerto por la misma vía de acceso**, sin dar veracidad a la existencia de unos bajos no identificados en las cartas náuticas oficiales: si se decidió salir por el mismo canal norte fue porque no se creía que el buque hubiera realmente tocado fondo en el canal al entrar. No se tomaba

en consideración lo que el capitán del Urquiola decía. No se le hizo caso, con funestas consecuencias.

Peritos especializados en materia naviera afirmarían meses después de la tragedia que el Urquiola no se hundió únicamente por unas rocas no señaladas en las cartas náuticas oficiales; también lo hundieron las **decisiones precipitadas y absurdas de la Comandancia de Marina**. La primera, la de salir a mar abierto sin plantear un lugar de refugio; segunda, la de salir por el mismo camino utilizado al entrar en el puerto [14,15].

5. LAS CONSECUENCIAS DE LA TRAGEDIA

5.1 Fallecimiento del capitán del buque

De las 38 personas que integraban la tripulación del petrolero, los únicos que quedaron a bordo antes del estallido del barco fueron el capitán, **Francisco Rodríguez Castelo**, y el práctico del puerto, **Benigno Sánchez Lebón**. Cuando el buque explotó se lanzaron al mar sin posibilidad de ser rescatados por las embarcaciones de las cercanías.

El Sindicato Libre de la Marina Mercante (SLMM) se mostraría muy crítico por no haberse dispuesto más medios en esta parte del accidente, a fin de recoger a los dos hombres que se tiraron al mar en un momento tan peligroso.

El práctico consiguió llegar a nado a la cala de Canabal, a unas 2 millas naúticas de distancia, en la costa de Oleiros, siendo uno de los principales testigos de la tragedia “desde dentro”.

El capitán falleció en el transcurso de estos acontecimientos: su cadáver aparecería quemado y cubierto de petróleo en el mar, dos días después del accidente [16].

Para el difunto capitán Castelo, al principio todo fueron elogios por parte de las autoridades: a los siete días de su muerte se le concedió la Cruz del Mérito Naval a título póstumo. A los veinte días, la Medalla de Oro del Mérito Social Marítimo.

Poco tiempo después, todo cambiaría radicalmente. Una sentencia de acuerdo con la **Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante** lo hacía “directamente responsable” del accidente, junto al jefe de máquinas y al 1º oficial y, subsidiariamente, al 3º oficial y al 1º oficial de máquinas del Urquiola [16].

Esta condena fue muy polémica y contestada por otros oficiales de la Marina Mercante, que no dudaron en alzar la voz ante lo que consideraron una grave injusticia [15].

En 1979, el Ministerio de Defensa denegó (por transcurso de plazo) la indemnización solicitada por la viuda del capitán, Isabel Rodríguez: ésta acudió a los tribunales, llegando el caso a la Sala Cuarta del Tribunal Supremo, que declaró probado que la muerte de Castelo se había producido a consecuencia de una **sucesión de acontecimientos ocasionados por el mal funcionamiento de la Administración**.

En su Sentencia de 18 de julio de 1983, la Sala puntualizó que ello había acontecido "..*sin que en esta serie encadenada de acontecimientos interviniera culpa o negligencia del citado capitán, que cumplió en todo momento con los deberes de su cargo de manera irreprochable y con tal dedicación y heroísmo que perdió su vida por su fidelidad a las tradicionales virtudes de los hombres de la mar y de su profesión de capitán de la Marina Mercante, a la cual honró en conducta ejemplar compartida por el práctico...*"

La sentencia sentó las bases para que las compañías aseguradoras ejercieran **acción de regreso contra el Estado** [8], que hubo de indemnizarlas en virtud de otra Sentencia del Tribunal Supremo, de fecha 6 de marzo de 1985.

Habría que esperar al año 2011 para que la ciudad rindiera homenaje a los protagonistas de la tragedia del Urquiola, cuando el Ayuntamiento de A Coruña les dedicó una placa en el lugar de punta Herminia en la que se recuerda a Castelo (el capitán), Sánchez Lebón (el práctico del puerto) e Ignacio Arnáiz, jefe de seguridad de la refinería que iba a bordo de una embarcación junto al petrolero y que también sobrevivió a la explosión del barco [17, 18].



Figura 9. Descubrimiento de una placa en recuerdo del Urquiola. A la izquierda, en primer término, el práctico y a su lado la viuda del capitán Castelo, Isabel Rodríguez. A la derecha, en primera fila, Ignacio Arnáiz; a su lado Enrique Tello, concejal de A Coruña [18].

5.2 Los efectos de la marea negra: una catástrofe ambiental de gran magnitud

Tras la explosión inicial del buque, se produjo un incendio de crudo que arrasó el petrolero durante dos días; afortunadamente, la ligereza del tipo de crudo permitió que casi las tres cuartas partes de las 108.000 toneladas ardieran en una descomunal hoguera sobre el mar o se evaporaran en las horas siguientes a la explosión. Se calcula que se consumieron unas 72.000 toneladas de crudo de esta manera [16].



Figura 10. Humareda causada por la explosión e incendio del petrolero en la bocana del puerto de A Coruña [13].



Figura 11. Imágenes del petrolero ardiendo tomadas desde la zona de San Diego por el fotoperiodista de La Voz de Galicia Xosé Castro [13].



El 12 de mayo la ciudad de La Coruña se sobresaltó. La inmensa humareda que la cubrió indicaba que una catástrofe se había originado. Pero esa catástrofe pudo haber sido aún mayor. Una ciudad como La Coruña no puede estar supeditada a que un buque pueda explotar en su puerto, habiendo como hay, en el mismo corazón de ella, depósitos de materiales inflamables y explosivos.

(Foto Murán)

Figura 12. Noticias del accidente publicadas en el diario La Voz de Galicia, en la que se aprecia el denso humo afectando a la zona centro de A Coruña (Obelisco y Avda. de la Marina al fondo) [13].



Figura 13. Imágenes del crudo vertido en el accidente ardiendo sobre el mar. Fuente: diario La Voz de Galicia [19].

En la extinción definitiva del incendio del petrolero tendrían una actuación destacada el CASI de Ferrol y el remolcador de la Armada RA-1 [16].



Figura 14. Estado del Urquiola tras el incendio que lo arrasó. Fotografía de E.R. Gundlach publicada en [12, 15].

Una vez estabilizada la situación del buque, el petrolero Camporraso, propiedad de la compañía CAMPSA, se amarró a boyas a unos cien metros del casco del petrolero siniestrado. Con la intervención del buque de salvamento holandés Smit Lloyd 106, trasegó unas 7.700 toneladas de crudo que aún quedaban abordo. Esta operación fue muy criticada en los medios especializados por su falta de seguridad [16].



FOTO González
FOTOGRAFIA
CARNETS
XEROCOPIAS
COPIAS PLANOS

EL PUEBLO GALLEGO

AL SERVICIO DE LOS INTERESES DE GALICIA

Director: JUAN FRANCISCO M. HERRERA

SABADO 22 de Mayo de 1976

10 PESETAS

Plastificación de documentos.
(SIEMPRE COMO NUEVOS)
Carnets de conducir, deportivos, sociales, etc.
Precios especiales para autoescuelas, clubs y sociedades.
ENTREGA AL MOMENTO
FOTO González
POLICARPO SANZ, 36 VIGO

CONSEJO DE MINISTROS

La zona afectada por el suceso del "URQUIOLA"

Declarada catastrófica

● EL GOBIERNO DETERMINARA RESPONSABILIDADES

● SERAN ARBITRADOS LOS OPORTUNOS ANTICIPOS POR LOS DAÑOS PRODUCIDOS

● LA IMPORTACION DE DETERGENTES PARA COMBATIR LOS DAÑOS, EXENTA DE ARANCELES

-★-

COMENZO EL TRASVASE

● LAS OPERACIONES A RITMO LENTO

● EL PLANCTON NO HA SIDO DAÑADO POR LOS DETERGENTES

A primeras horas de la tarde de ayer, ha dado comienzo la operación de trasvase de los crudos que quedan en los tanques del «Urquiola» al petrolero de Campsa «Camporraso», con una capacidad de nueve mil toneladas.

También se encuentran otros petroleros acodados al «Urquiola» con el fin de seguir el ritmo de los trabajos del trasvase, que se calcula durarán de cuatro a cinco días.

Por otra parte, puede observarse que en zonas afectadas en días pasados por la marea negra comienza a vislumbrarse una clarificación de aguas e incluso en la playa de Riazor, ayer tarde, existían ya bañistas dispuestos al chapuzón, sin importarles la contaminación de las aguas, síntoma de que la situación, afortunadamente, comienza a ir mejorando. (Pyresa).

INFORMACION EN PAGINAS 4, 5 Y 6

Figura 15. Portada de El Pueblo Gallego (22 de mayo de 1976), informando del inicio del trasvase de crudo del Urquiola al petrolero Camporraso. Fuente: El Pueblo Gallego (Hemeroteca).

Se calcula que otras 4500 toneladas de crudo fueron recogidas a flote o en las playas cercanas al lugar del siniestro. La carga restante se extendió por las rías de Ferrol, Ares y Betanzos, arruinando la actividad pesquera y el marisqueo durante una temporada en esta zona del Golfo Ártabro [16].



Figura 16. Playa de Mera (costa de Oleiros) petroleada tras la explosión del buque (verano de 1976). Fotografía de Xosé Castro, fotoperiodista del diario La Voz de Galicia.



Figura 17. Acumulación de crudo en la costa de Canabal, en el municipio de Oleiros, horas después del accidente. Fotografía de Xosé Castro, fotoperiodista de La Voz de Galicia.



Figura 18. Retirada manual del crudo acumulado en la zona de A Naval, en Santa Cruz, Oleiros, días después de la marea negra. Fotografía de Xosé Castro, fotoperiodista de La Voz de Galicia.

Se calcula que entre 10.000 y 15.000 toneladas de crudo fueron tratadas en el mar con dispersantes y detergentes (también lesivos para el medio ambiente, especialmente para las aves marinas). Y que otras 2000 toneladas quedaron dispersas por la costa, adosadas a las rocas y pedregales.

Situación del crudo	Cantidad estimada (toneladas)
Quemado	72000
Trasegado al Camporraso	7700
Recogido en la costa	4500
Tratamiento con dispersantes químicos	15000
Pegado en la costa	2000
Cantidad total:	**101200**

Tabla 1. Estimación del crudo vertido en el hundimiento del Urquiola. Elaboración propia a partir de diversas fuentes documentales.

Uno de los colectivos afectados más reivindicativos en la solicitud de indemnizaciones al Estado por la catástrofe fue el de las **mariscadoras de A Pasaxe**, en A Coruña: se trataba de un grupo de trabajadoras del mar que vieron cómo los bancos de bivalvos de la zona quedaron arruinados por largo tiempo, poniendo en peligro su medio de vida.



Figura 19. Maruxa Rey, líder de las mariscadoras de A Pasaxe, mostrando el banco de bivalvos muertos por la marea negra en la ría de O Burgo. Fotografía de Xosé Castro.



Figura 20. Mariscadoras de A Pasaxe mostrando su enfado e indignación a los medios por la contaminación de los bancos marisqueros de O Burgo, entre A Coruña y Oleiros. Fotografía de Xosé Castro.

En lo que se refiere a las **indemnizaciones derivadas del accidente**, las reclamaciones judiciales y pleitos alargaron en el tiempo su resolución. Seis años después de la catástrofe, el 14 de mayo 1982, el pleno del Parlamento de Galicia aprobó una iniciativa para que la Xunta solicitase al Gobierno Central el pago de las indemnizaciones a los pescadores y cofradías afectadas por el hundimiento, que

continuaban todavía esperando una compensación económica por los daños ocasionados.

En 1985, una Sentencia del Tribunal Supremo dictaminó que la catástrofe del petrolero costaría al Estado más de 7.000 millones de pesetas en indemnizaciones (Sobre 176 millones de euros a fecha actual).

Hasta el año 1989 los pescadores no empezaron a recibir las primeras cantidades consignadas, cifradas en unos mil millones de pesetas.

El 17 de noviembre de 1992, el Ministerio de Agricultura autorizó un gasto superior a los 423 millones de pesetas para abonar las últimas indemnizaciones derivadas de los daños causados por el Urquiola: habían pasado más de 16 años desde la marea negra que tiñó de negro la costa coruñesa [20].

6. REUTILIZACIÓN DE RESTOS DEL BUQUE TRAS EL SINIESTRO

6.1 El *bulkcarrier* Argos

Aunque cueste creerlo, tras el incendio y el trasvase del crudo “sobrante”, los restos del Urquiola fueron reflotados y trasladados al puerto de Ferrol: allí se desguazó la proa y **se reutilizó la parte de popa**, que tenía la sala de máquinas casi intacta, a pesar de todo lo ocurrido [16].

Ese extremo del buque sería reutilizado en la construcción del *bulkcarrier* Argos, botado en 1983 por la naviera Argos. Fue construido en la factoría de la Empresa Nacional Bazán de Ferrol, aprovechando la cámara de máquinas, a la que se añadió un nuevo cuerpo de carga y nueva superestructura, para dar lugar a un *bulkcarrier* de 106.000 toneladas de peso muerto (TPM) “prácticamente nuevo” [12].



Figura 21. Fotografía del Argos, cuya popa reciclaba partes del Urquiola [12].

6.2 Del Argos al Urduliz

En 1988 la Naviera Vizcaína compró el Argos y lo rebautizó como Urduliz. El buque fue adquirido el 18 de junio de 1988: tras una revisión a fondo y puesta a punto en la Bazán de Ferrol, entró en servicio como granelero el 15 de julio de ese año, fecha en la que inició su primer viaje a las órdenes del capitán Juan Luis Plaza Gabicagogeascoa. Su nuevo cometido era la importación de carbón desde el Puerto de Norfolk, en los EE.UU., a Gijón.

Aquel mismo año, el Urduliz (con la popa del Urquiola reciclada) tuvo un curioso incidente con el portaaviones de EE.UU. Eisenhower en el puerto de Hampton Roads, cuando estaba esperando para cargar carbón en Norfolk.



Figura 22. El granelero Urduliz saliendo por la bocana del puerto de Ferrol, con el Castillo de San Felipe al fondo [12].

El día 29 de agosto de 1988, el Urduliz se encontraba fondeado en espera de carga a la entrada del Puerto de Norfolk. Por su parte, el portaaviones norteamericano Eisenhower regresaba de prestar servicios de vigilancia en el Golfo Pérsico a su base de Norfolk. Mientras en la cubierta del portaaviones se celebraba el acto protocolario de retorno a la base (con banda de música y la tripulación militar formada), el buque cambió su rumbo repentinamente, invadiendo la zona de fondeo y colisionando con el Urduliz por su proa, al que arrastró una milla náutica.

En esta colisión ambos buques sufrieron importantes daños. La US Navy llevó a cabo una investigación del incidente, demostrándose su total responsabilidad en el accidente: se debió a que el Eisenhower tuvo que alterar su rumbo inesperadamente, para evitar la colisión con un submarino que en ese momento partía de la Base Naval de Norfolk [12].

La propietaria del buque, la Naviera Vizcaína, fue indemnizada por el Gobierno de EEUU, quien pagó la reparación del buque y los gastos provocados por su paralización temporal. El coste aproximado ascendió a 317.128 dólares en daños para el bulkcarrier español y dos millones para el portaviones [15].

6.3 El final del buque con el nombre de “Castillo de Quermensó”

Un año después de la colisión con el Eisenhower, en julio de 1989, el Urduliz pasó a manos de la Empresa Nacional Elcano, rebautizándose con el nombre de Castillo de Quermensó y pabellón de las islas Bahamas.

El Castillo de Quermensó permanecería en activo hasta 2002: en enero de ese año fue desguazado en Chittagong, Bangladesh, [12, 15, 16], dando así por terminada la azarosa historia del buque original (o de lo que quedaba de él).



Figura 23. Popa del Castillo de Quermensó, construido con material reciclado del Urquiola [15].



Figura 24. El Castillo de Quermensó varado en Bangladesh antes de ser desguazado [13, 15].

7. CONCLUSIONES

Esta comunicación ha presentado un **resumen de la catástrofe del buque Urquiola**, en el 50º aniversario del grave accidente que manchó de negro una parte de la costa coruñesa. El petrolero explotó en la bocana del puerto de A Coruña el 12 de mayo de 1976, ocasionando la primera gran marea negra del Golfo Ártabro.

A partir de diversas fuentes documentales, se ha constatado la gravedad medioambiental del accidente, comentando supuestos intentos de las autoridades marítimas de entonces para eludir las responsabilidades de la catástrofe, culpando en primera instancia al capitán del barco.

Además de los cuantiosos daños ecológicos y económicos, parte de los cuales fueron sufragados por el Estado, el siniestro se cobró la vida de **Francisco Rodríguez Castelo**, comandante del petrolero, cuya viuda tuvo que litigar contra el Estado a fin de ser indemnizada por el fallecimiento de su marido en acto de servicio.

Lamentablemente, la marea negra del Urquiola no fue más que el preludio de otras catástrofes marítimas que han golpeado posteriormente la costa coruñesa, en los

últimos 50 años. Entre los más graves, cerramos este artículo citando al petrolero griego Mar Egeo (embarrancado y posteriormente incendiado a los pies de la Torre de Hércules el 3 de diciembre de 1992) y el petrolero de bandera de Bahamas Prestige, hundido frente a las costas de Galicia el 19 de noviembre de 2002, con vertidos que anegaron la mayor parte del litoral gallego, llegando incluso a Francia y Portugal. El accidente del Prestige fue calificado como la mayor catástrofe ecológica marina sufrida en España por este tipo de siniestros [20].

Lejos de olvidarlos, más que nunca conviene tener presentes estos accidentes y sus dramáticas consecuencias, a fin de **aprender de los errores cometidos**. Siendo, además, conscientes de la fragilidad de nuestros ecosistemas y de la economía de muchas regiones ante este tipo de catástrofes.

Hay que poner todos los medios para evitar que situaciones como la analizada se repitan. Y, en caso de repetirse, **estar preparados** para afrontarlas convenientemente.

8. BIBLIOGRAFÍA DE REFERENCIA

[1] **Pajuelo Moreno, Vicente** y **García Redondo, José María** (Editores). Navegaciones en época moderna: hombres, barcos y naufragios. Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica. Doce Calles. ISBN 9788490918913. Madrid, 2024.

[2] **Patiño Gómez, Ramón.** Adiciones a naufragios en las costas gallegas. Glaucopis: Boletín del Instituto de Estudios Vigueses, ISSN 2254-9749, Nº 25, págs. 9-48. Vigo (Pontevedra), 2020.

[3] **VV.AA**. “40.000 barcos atravesan cada ano o Corredor de Fisterra”. Publicado en línea en el blog “*Qué pasa na costa*”, 10/08/2026. Accesible en:

https://www.quepasanacosta.gal/articulo/camarinas/40-000-barcos-atravesan-cada-ano-o-corredor-de-fisterra/20140616085842075770.html

(Último acceso: agosto de 2026)

[4] **Patricio Cortizo, Fernando.** Historia da costa galega e os seus naufraxios (séculos I ó XIX). Edit. Lea. ISBN: 84-95444-00-3. Año 2000.

[5] **Patricio Cortizo, Fernando.** Historia da costa galega e os seus naufraxios (século XX). Edicións Xerais de Galicia. ISBN: 84-9782-164-5. Vigo (Pontevedra), 2004.

[6] **Palomo Pedraza, Carlos; Acosta Yepes, Juan; de Andrés, J.R., Herranz Cano, Pedro; Rey Salgado, Jorge; Sanz Alonso, José Luis**. Contribución al estudio del impacto causado en el litoral de La Coruña (España) por el derrame de crudos originado en el accidente del petrolero Monte Urquiola (mayo de 1976). Boletín del Instituto Español de Oceanografía, ISSN 0074-0195, Tomo 4, Parte 1, págs. 131-162. Madrid, 1978.

[7] **De Rus, Miguel Ángel**. Debate sobre los puertos gallegos. Seguridad ante la catástrofe. Revista Cambio 16, ISSN 0211-285X, Nº1859, págs. 40-43. Madrid, Julio de 2023.

[8] **Arquillo Colet. Begoña**. *L'acció de regrés de les companyies asseguradores a la jurisprudència: l'aplicació de l'art. 43 de la Llei del Contracte d'Assegurança.* Indret: Revista para el Análisis del Derecho, ISSN-e 1698-739X, Nº. 1, 2003.

[9] **Blanco Ledo, Mª de los Ángeles**. Residuos de hidrocarburos en aguas y arenas de las rías de Arosa y de La Coruña. Tesis doctoral dirigida por José María Creus Vidal. Universidade de Santiago de Compostela (1979).

[10] **Rodríguez Quintana, César**. La contaminación marina causada por el transporte de hidrocarburos en buques tanque: accidentes, legislación preventiva e indemnización a las víctimas de mareas negras. Tesis doctoral dirigida por Enrique Melón Rodríguez (director) y Santiago Iglesias-Baniela (codirector). Universidad de La Laguna, Tenerife (2008).

[11] **Alonso-Gutiérrez, Jorge**. *Metagenomic study of autochthonous bacterial communities at different marine ecosystems affected by the Prestige's oil spill in Galicia: (NW-Spain). Biodegradation potential*. Tesis doctoral dirigida por Beatriz Novoa García (director de tesis), Antonio Figueras Huerta (codirector), Alicia E. Toranzo (tutora). Universidade de Santiago de Compostela (2009).

[12] **Villa Caro, Raúl.** Accidentes marítimos, recordando al reconvertido Urquiola. Artículo publicado en línea, 10/12/2020. Accesible en el blog especializado:

https://exponav.org/blog/historia-naval/accidentes-maritimos-recordando-al-reconvertido-urquiola/

(Último acceso: agosto de 2026)

[13] **Paredes, Javier.** Desastres marítimos: la negra sombra del Urquiola. Artículo publicado en línea en el blog especializado “Va de barcos”, de Juan A. Oliveira. Accesible en línea en:

https://vadebarcos.net/2018/04/07/desastres-maritimos-la-negra-sombra-del-urquiola/

(Último acceso: agosto de 2026)

[14] **Sindicato Libre de la Marina Mercante (SLMM)**. Urquiola, la verdad de una catástrofe. SLMM, Editorial Avance, 1976.

[15] **Jar Torre, Luis.** El honor del capitán Castelo. Revista General de Marina. Marzo de 2005. Accesible en línea en el blog de Juan Manuel Grijalvo:

https://www.grijalvo.com/Batracius/Urquiola.htm

[16] **VV.AA**. Desastre del Urquiola. Artículo publicado en Wikipedia, la enciclopedia libre. Accesible en línea en:

https://es.wikipedia.org/wiki/Desastre_del_Urquiola

(Último acceso: julio de 2026)

[17] **Silvoso, Loreto y Portabales, Pablo**. “Mi marido fue cumplidor del deber, asegura la viuda del capitán del Urquiola”. Artículo publicado en prensa. La Voz de Galicia, 12/05/2016. Accesible en línea en:

https://www.lavozdegalicia.es/noticia/galicia/2016/05/12/marido-cumplidor-deber-asegura-viuda-capitan-urquiola/0003_201605G12P14994.htm

(Último acceso: julio de 2026)

[18] **Aguiar, Iván.** “Tragedia del Urquiola en 1976: el día que llovió petróleo en A Coruña”. Artículo publicado en prensa. La Opinión de A Coruña, 10/05/2023. Accesible en línea en:

https://www.laopinioncoruna.es/coruna/2023/05/10/tragedia-urquiola-1976-dia-llovio-87116647.html

(Último acceso: julio de 2026)

[19] **González, Pablo.** “Medio siglo del Urquiola, la mayor marea negra de la historia de Galicia”. Artículo publicado en prensa. La Voz de Galicia, 11/05/2026. Incluye imágenes inéditas y un **vídeo del accidente**. Accesible en línea en:

https://www.lavozdegalicia.es/noticia/galicia/2026/05/10/medio-siglo-urquiola-mayor-marea-negra-historia-galicia/0003_202605G10P4991.htm

(Último acceso: agosto de 2026)

[20] **VVAA.** “El petrolero Urquiola explota en la entrada del puerto de A Coruña”. Artículo publicado en prensa. La Vanguardia (hemeroteca), 12/05/2011. Accesible en línea en:

https://www.lavanguardia.com/hemeroteca/20110511/54153318356/el-petrolero-urquiola-explota-en-la-entrada-del-puerto-de-a-coruna.html

(Último acceso: agosto de 2026)

9. AGRADECIMIENTOS

El autor agradece a las empresas **MISTURAS, S.A. y EXTRACO, S.A.** todas las facilidades dadas para la elaboración de esta comunicación. La participación en este congreso está alineada con las **buenas prácticas medioambientales** de ambas compañías, certificadas según el referencial UNE 14.001 (Sistema de Gestión Mediambiental).

El artículo pasará a formar parte de los “**Portafolios de Innovación**” de las dos organizaciones, dentro de sus respectivos Sistema de Gestión de la Innovación, certificados según el referencial ISO 56.001 por AENOR.

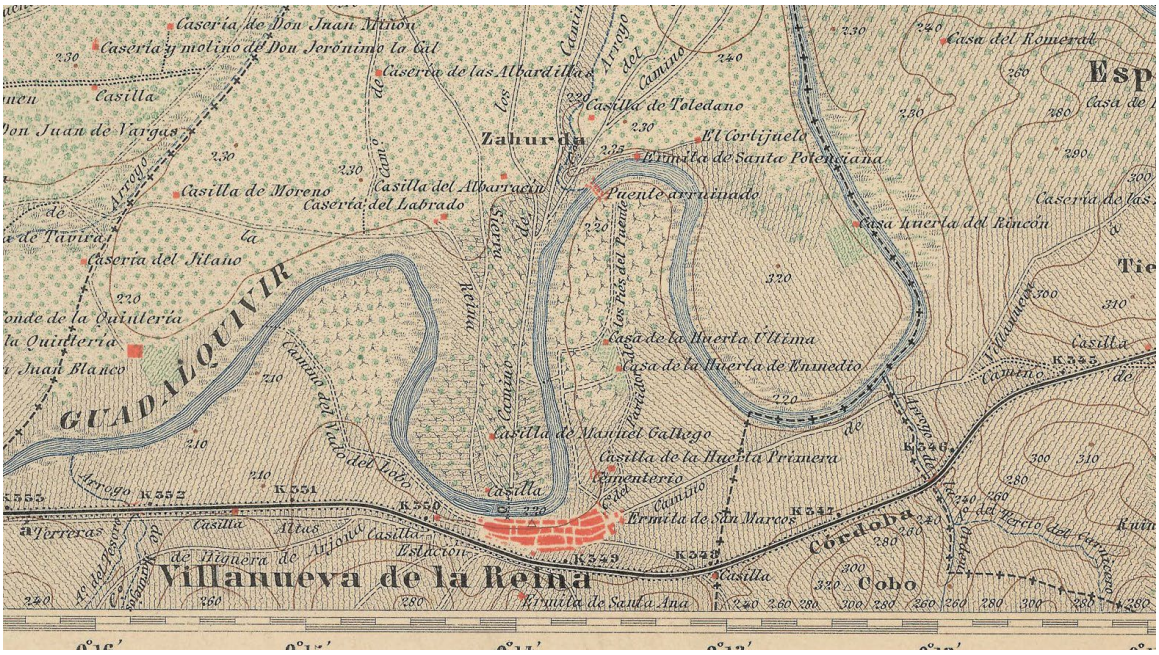
PUENTE DEL GUADALQUIVIR EN VILLANUEVA DE LA REINA

Manuel Roll Grande

Archivo Histórico Provincial de Jaén

Introducción

Este trabajo puede considerarse una continuación de los publicados en diferentes años[1] que estudian los puentes que cruzan los ríos Guadiel, Guadalén y Guarrizas en la provincia de Jaén. En esta ocasión el trabajo investigará el actual puente sobre el Guadalquivir en las inmediaciones de la población de Villanueva de la Reina.



Hoja MTN de Andújar, edición 1900. Se indica un puente arruinado.

[1] Los trabajos del río Guadiel y del Guadalén se publican en la Revista Alcazaba, nº 14-15 y 16-17 respectivamente. El del Puente Colgante de Mengíbar, en el II Congreso Virtual sobre Historia de las Vías de Comunicación y los del río Guarrizas en el VIII y IX Congreso.

Amigos AHDJ
Jaén, 2026
p. 547-568

Alrededor de un puente desaparecido

Sobre la existencia en esa zona de un puente construido ya en época romana, hay teorías que están a favor de que allí se levantó un puente con anterioridad al construido en los años 30 del siglo XX, que es el objeto de este estudio. Son fundamentales los estudios arqueológicos que se llevan realizando en los últimos años en el término municipal de Mengíbar, el territorio de la Iliturgis ibérica y luego romana. En este término municipal, la localización física y posterior excavación del Arco de Augusto, situado sobre la Vía Augusta, en la margen izquierda del Guadalquivir y sobre un altozano que domina todo el territorio, se puede considerar uno de los grandes hitos de la arqueología giennense. Asociado a este importante eje de comunicaciones romano que fue la Vía Augusta se han localizado, contiguas o cercanas a las ruinas del Arco, otras construcciones, incluido los indicios de un puente sobre el río. Los estudios arqueológicos sobre otros tramos de la Vía Augusta están todavía pendientes.

El paso de la Vía Augusta principal por la margen izquierda del río continuaría desde el término de Mengíbar por los de Espeluy y Villanueva de la Reina, por el llamado Camino de los Romanos, atravesando incluso el casco urbano de esta última localidad en dirección oeste. Sin embargo, en este punto se situaría el paso por el Guadalquivir a través de un hipotético puente, conectando con una vía auxiliar que discurriría por la margen derecha del río La abundancia de restos romanos en esta zona, como reflejan las recientes excavaciones de Santa Potenciana y Los Villares de Andújar, parece acreditar esta teoría.[2]

[2] Una ruta senderista por la Vía Augusta a su paso por la provincia de Jaén: el tramo entre Cástulo y Andújar". *VII Congreso Virtual de Archivos, Historia y Patrimonio Documental*, 15 al 30 de septiembre de 2019. Comunicaciones. Asociaciones Orden de la Caminería y Amigos del Archivo Histórico Diocesano. Jaén, 2019, p. 367-397.



Columna de los Ganchos en Villanueva. Hasta hace poco considerada un miliario romano

Algunas referencias bibliográficas

El *Diccionario de Madoz* es una fuente para la investigación del territorio fácil de consultar. En el caso de Villanueva de la Reina, aunque no hay indicaciones de la existencia de ningún puente sobre el Guadalquivir en las inmediaciones de la población, sí tenemos información que se puede resaltar. En primer lugar, sobre la situación de la población:

> *"Situada en una vega a la orilla izquierda del Guadalquivir, a unas 400 varas sobre el nivel de dicho río, en terreno tan firme que resiste al choque de las aguas que se derraman por la orilla opuesta, y nunca bañan el pavimento de ella, ni está expuesta a inundaciones por grandes que sean las avenidas"*

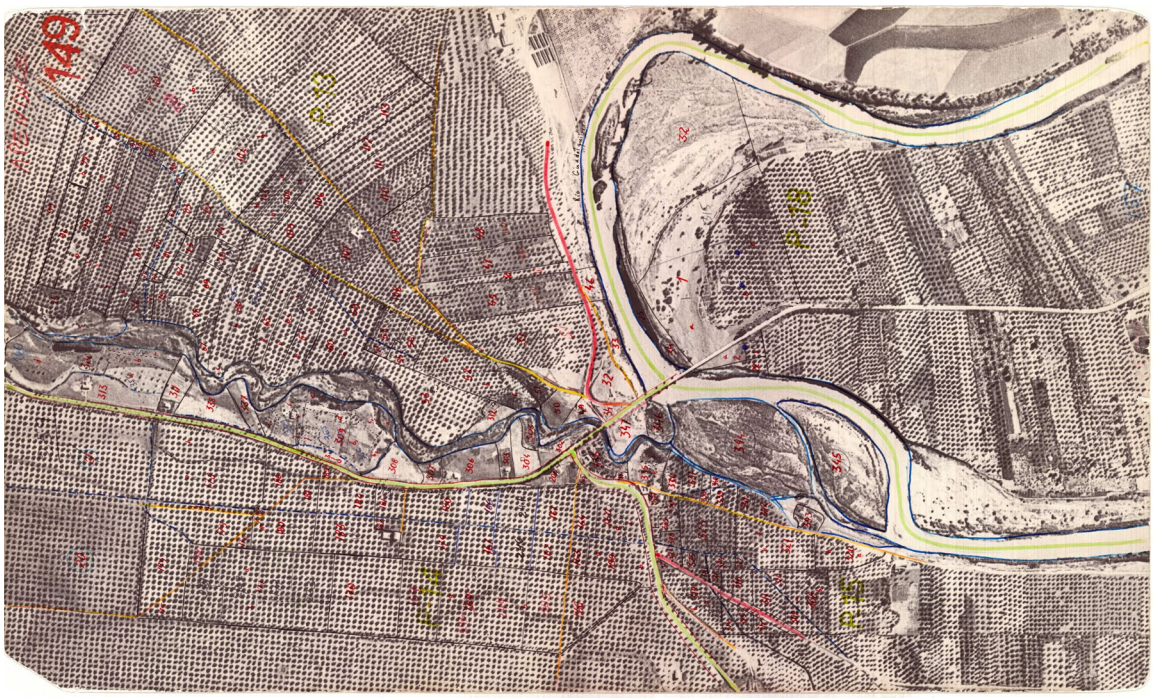
Aunque no se puede hablar de inundaciones del casco urbano, debido a la altura sobre el nivel del río en la que se localiza Villanueva dee la Reina, sin embargo, las avenidas periódicas y extraordinarias del caudal del Guadalquivir a menudo ha puesto en peligro la seguridad de la población, socavando el terreno donde se asienta, lo que ha hecho necesario construir obras de contención en la ladera para evitar su derrumbe.

Respecto a los puentes en la zona, explica el Diccionario Madoz que al término municipal:

> *"[…] Le bañan los ríos Guadalquivir, que lo atraviesa de este a oeste, sobre el que cruza una barca muy cerca de la población, y el Rumblar, media legua antes de su confluencia con el anterior, que divide el territorio del de Bailén, el riato Escovar (sic), que nace dentro de él y lo separa del de Andújar, cruzando sobre él un hermoso puente sobre la carretera de Madrid a Cádiz".*

Cuando explica el Madoz que existe una barca situada muy cerca de la población, no indica si el lugar es el mismo donde luego estaría funcionando la barca provisional, levantada mientras se construía el puente sobre el Guadalquivir a partir de 1913, o bien se trataría de una barca que diera servicio a los campos de la vega del río situados enfrente de la población, aunque la segunda posibilidad es la más plausible.

Entre la documentación producida por el Instituto Geográfico Nacional, con fines catastrales, se conserva en el Archivo Histórico Provincial de Jaén la fotografía aérea del catastro de rústica del término de Villanueva de la Reina, de la zona donde se sitúa el puente del Guadalquivir. Aquí se puede ver como el puente se construye en el lugar cercano de confluencia del Arroyo de los Santos con el río Guadalquivir, aunque son dos puentes diferenciados separados por escasos metros

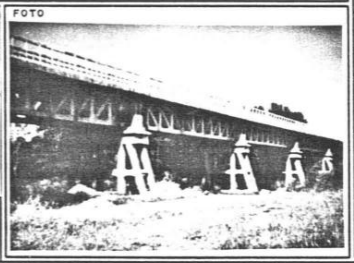
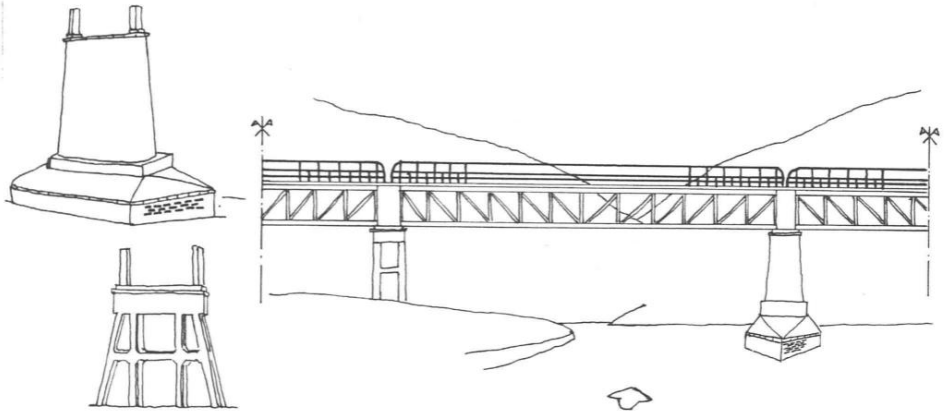


Sign AHPJ 65291. Foto 149. Catastro de rústica de Villanueva de la Reina. Sin fechar.

Otras fuentes para el estudio de los puentes de la provincia de Jaén son el *Inventario Histórico de Puentes de Jaén*[3] y la *Guía Digital del Patrimonio Cultural de Andalucía,* que es un proyecto de la Consejería de Cultura, Patrimonio Histórico y Deporte[4]. Ambos inventarios recogen el Puente del Guadalquivir, pero equivocan la fecha de su construcción llevándolo hasta 1909, tomando como referencia el primer proyecto que contemplaba un puente de hierro.

[3] *Inventario Histórico de los Puentes de Andalucía. Provincia de Jaén*. Consejería de Obras Públicas y Transporte de la Junta de Andalucía y Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid.

[4] https://guiadigital.iaph.es/bien/inmueble/251091/jaen/villanueva-de-la-reina/puente-sobre-el-rio-guadalquivir

NOMBRE	PTE. S./R. GUADALQUIVIR	PROVINCIA Nº: J-904/08
I. SITUACION	I.1 HOJA 1/50.000 Nº: 904 I.2 COORDENADAS: (4198;42093) I.3 MUNICIPIO: VILLANUEVA DE LA REINA I.4 REFERENCIA GEOGRAFICA: En el Km. 3,300 de la carretera J-232.	CROQUIS DE ACCESO:  FOTO: 
		EPOCA: S. XX TIPO: VIGA MATERIAL: HORMIGON CLASE: CARRETERO
II. HISTORIA	II.1 EPOCA. FECHA: SIGLO XX (1909)	II.2 PROYECTISTA:
III. TIPOLOGIA	III.1 ESTRUCTURA III.2 MATERIALES: 12 tramos rectos de celosía en hormigón armado. 4 pilas de dos cuerpos, el superior en hormigón moldeado y el inferior de sillería en piedra caliza. 7 palizadas en hormigón armado. Estribos con aletas en vuelta en mampostería de mosaico. Barandilla de fábrica de hormigón.	III.3 CARACTERISTICAS FISICAS III.3.1 Nº VANOS: 12 III.3.2 LUZ LIBRE: Ver croquis III.3.3 LONGITUD TOTAL: 239,00 m. III.3.4 ESPESOR PILAS: Ver croquis III.3.5 ANCHURA TABLERO: 5,70 m. III.3.6 ALTURA MAX.RASANTE: 9,00 m. III.4 SINGULARIDADES:
CROQUIS DEL PUENTE		
IV. ESTADO ACTUAL	FECHA DE VISITA: (VIII-87) En uso con tráfico escaso. Entorno de abundante vegetación en río caudaloso. Aceptable estado de conservación.	
V. DOCUMENTACION	Martín Ribes, J.: El Guadalquivir, recorrido gráfico del río. Córdoba 1984. Jefatura Provincial de Carreteras. Catálogo Inventario de Obras de Fábrica.	

Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico
Consejería de Cultura,
Patrimonio Histórico y Deporte

Patrimonio inmueble de Andalucía

IDENTIFICACIÓN

Denominación: Puente sobre el río Guadalquivir
Código: 01230960026
Caracterización: Arquitectónica
Provincia: Jaén
Municipio: Villanueva de la Reina

DESCRIPCIÓN

Clasificación

Tipologías	Actividades	P.Históricos/Etnias	Cronología	Estilos
Puentes	Transporte	Edad Contemporánea	1909	-

Descripción

El puente se encuentra en el kilómetro 3,300 de la carretera J-232. Se construyó en 1909 con 12 tramos rectos de celosía en hormigón armado. Tiene cuatro pilas de dos cuerpos, el superior en hormigón moldeado y el inferior de sillería en piedra caliza. Tiene siete palizadas de hormigón armado. Los estribos con aletas en vuelta en mampostería de mosaico y la barandilla es de fábrica de hormigón.

El puente tiene una longitud total de 239 metros, una altura máxima rasante de 9 metros y una anchura del tablero de 5,70 metros.

Datos históricos

FUENTES DE INFORMACIÓN

Información Documental

- Consejería de Obras Públicas y Transporte. Centro de Estudios Territoriales y Urbanos.. José Díaz García; Tomás Abad Balboa; Juan Carlos Rofso López; Pilar Chias Navarro; José Antonio Fernández Ordóñez, Inventario histórico de los puentes de Andalucía. Provincia de Jaén. Nª catálogo J-904/08. Puente sobre el río Guadalquivir, 1985.

Otros estudios del puente lo encontramos en la publicación de Francisco Javier Rubiato Lacambra sobre los puentes del Guadalquivir. Aquí se estudian todos los puentes existentes en la actualidad, de los más antiguos hasta los más modernos, desde el nacimiento del río hasta su desembocadura. Sobre este puente de Villanueva de la Reina, realiza una descripción técnica del mismo, que a continuación transcribiremos. Sin embargo, también asocia como fecha de construcción el año 1909, una fecha demasiado temprana para el desarrollo de la tecnología del hormigón en construcción de puentes en España:

> *"El puente actual, según los expedientes de reparación de la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía, es de 1932, pero según los informes de la Jefatura Provincial de Carreteras de Jaén su construcción se remonta a 1909"*[5]

A continuación, pasamos a transcribir la descripción que realiza del puente Francisco Javier Rubiato:

> *"Se trata de un puente de tipología singular de la que existen pocos ejemplares similares [...] Es un puente de gran longitud pues alcanza los 270 m., incluidos los estribos. Está formado por doce tramos de 20 m de vigas de hormigón armado semejantes a las metálicas de tipo Prat. El tablero se sitúa en la zona superior de la misma por lo que es necesaria la presencia d un pretil realizado también en el mismo material*
>
> *Los distintos tramos se apoyan pilas, que son básicamente de dos tipos. […] Las cuatro que se sitúan sobre el mismo [cauce del río] son de fábrica, mampostería, caliza y sillería en los frentes, probablemente rellenas de hormigón. Poseen una amplia base apuntada en los dos frentes, a modo de tajamar. Sobre ellas se sitúan las pilas propiamente dichas, de proporciones rectangulares, con los extremos achaflanados y un ligero talud.*

[5] RUBIATO LACAMBRA, Francisco Javier: *Los Puentes del Guadalquivir* Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 2004, pp. 150-154.

Las siete pilas restantes se sitúan sobre el margen izquierdo cercano a Villanueva. Habitualmente están fuera del contacto con el agua, cubriendo el cauce de las avenidas. Esta peculiaridad llevo a que fueran concebidas de forma muy distinta de las anteriores; son caladas, como las celosías de hormigón armado que forman los tramos. El aspecto que presentan es el de caballetes. Se hincan en el suelo hasta los 7,90 metros de profundidad. La pila cuarta, contando desde el margen de la localidad, está suplementada por apoyos laterales. Los estribos son de sillería de la misma piedra que las pilas macizas, y presentan aletas."

Es muy interesante la descripción que se hace del estado de conservación del puente en los años que se escribe el libro

"Tras una visita de inspección realizada el 9 de marzo de 1989, se pudo comprobar el mal estado general del puente, como aparece en el expediente de la Consejería de Obras Públicas. La situación era grave debido al agrietamiento del hormigón y la penetración de agua en su interior lo que estaba produciendo la oxidación del metal. Estos daños podían, a no muy largo plazo, acabar con la estabilidad del puente. Especialmente mal se encontraba el tramo décimo de celosía, contándose siempre desde Villanueva.

Tras la observación y análisis de la situación se tomaron medidas urgentes. En primer lugar, había que limitar el paso de grandes pesos, limitándose a 16 toneladas como máximo, y sólo permitir el paso de un vehículo cada vez. En segundo lugar, era necesario redactar un proyecto de reparación. Éste consistió en el saneamiento del hormigón y de la estructura interna. El refuerzo de la celosía se hizo mediante un encamisado. El autor del proyecto fue César Fernández Torres y se realizó desde la Delegación de la Consejería de Obras Públicas de Jaén en marzo de 1990. Fue aprobado al año siguiente, en mayo de 1991, siendo director Francisco Varo Llamas.

> *El puente, tras las reparaciones, se encuentra hoy en buen estado. Soporta tráfico escaso, como corresponde a una carretera local, a pesar de que enlaza con la autovía. La operación de reparación representó todo un éxito El puente, aunque estrecho, pues no llega a los seis metros de anchura, es interesante por lo diferente de su tipología, fiel reflejo de una etapa en que se buscaba la forma apropiada para un nuevo material, el hormigón armado."*

La documentación que se conserva en el Archivo Histórico Provisional de Jaén nos descubre que después de la finalización del puente, en el año 1943, se tuvieron que realizar obras de reparación como las de un recalce del muro de acompañamiento[6], y otras reparaciones no documentadas pudieron realizarse, por desperfectos puntuales ocasionados por las crecidas del río.

La situación actual no difiere de la analizada en 1989. Tras los años transcurridos desde su reparación, las patologías de materiales se han vuelto a manifestar. El tráfico ha aumentado pero la estrechez del puente, que solo permite el paso de un vehículo a la vez, sigue siendo un riesgo para la seguridad de la circulación.

Un proyecto de puente moderno sobre el Guadalquivir

Las referencias al puente sobre el Guadalquivir se localizan en varios legajos del Archivo Histórico Provincial de Jaén que contienen el *Proyecto de carretera de tercer orden de la Venta de Santa Amalia (en la de Madrid-Cádiz) a la del Sereno (en la de Bailén a Málaga),* en el tramo entre Villanueva de la Reina y la N-IV[7].

[6] Sign AHPJ 31315

[7] Sign AHPJ 31313, 31314, 31315, 31316, 31317, 31318 y 54755

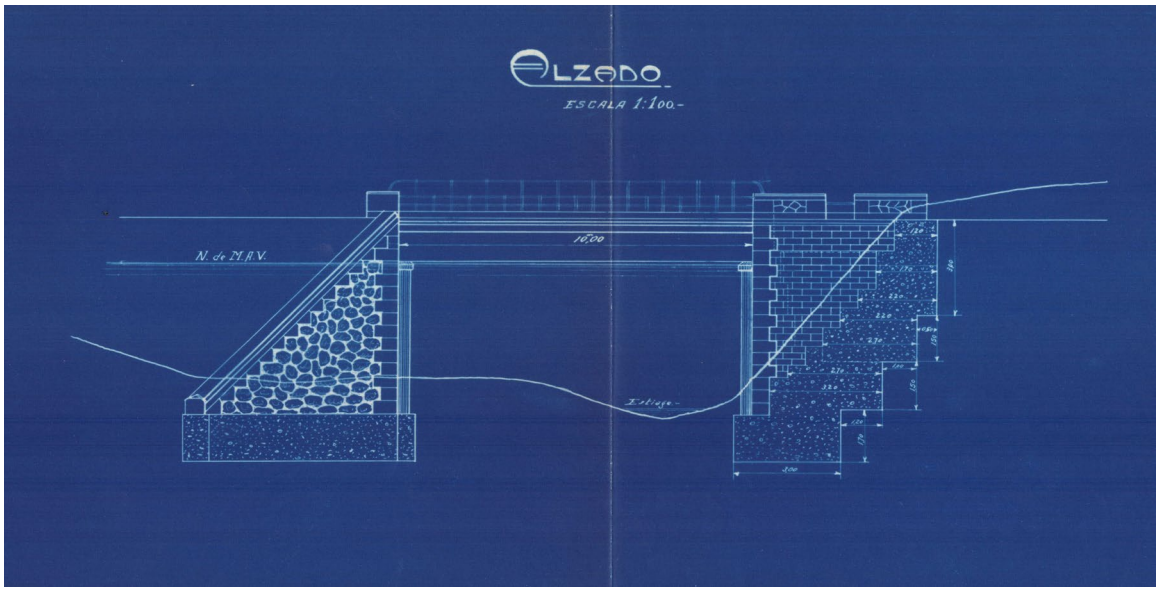
El proyecto original de tramo de carretera comprendido entre los perfiles 242 al 297 del proyecto fue aprobado el 24 de abril de 1909, y contemplaba un puente metálico para el paso del río Guadalquivir y otro para el paso del arroyo de los Santos. Los cambios vinieron con la redacción el 18 de mayo de 1917 del replanteo previo, que proyectaba ya dos puentes de hormigón, aunque este proyecto de replanteo previo fue devuelto el 3 de octubre de 1919, para que fuera modificado, de acuerdo a los dictámenes del Consejo de Obras Públicas. El proyecto se remitió nuevamente el 25 de octubre, incorporando las instrucciones de la Superioridad, y se aprueba mediante Real Orden el 30 de octubre, con un presupuesto de contrata de 596,281,69 pesetas.

El 29 de noviembre de 1919 se celebro la subasta para la contratación de las obras, que se adjudicaron el 30 de enero de 1920 a la Sociedad General de Construcciones Lizundia, que se comprometió a realizarlas en un plazo de cuatro años por un importe de 585.432 pesetas. Las obras comenzaron el 25 de marzo de 1920 con el acopio de materiales y el 17 de junio se levantó acta de confrontación del replanteo previo. El plazo de ejecución terminaba el 27 de marzo de 1924, pero se concedieron cuatro prorrogas, llegando hasta mayo de 1928, y en este último plazo se terminaron las obras.

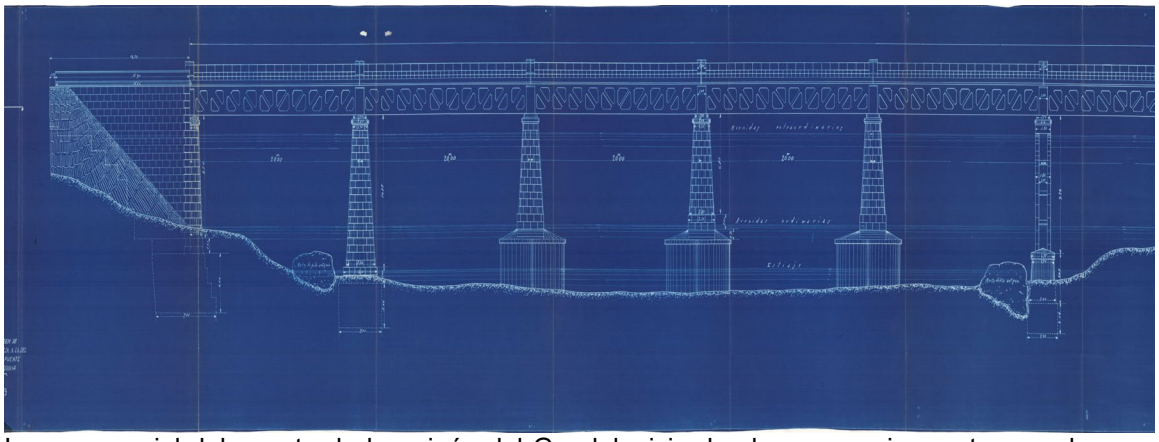
Realizadas las pruebas preceptivas, el acta de la recepción provisional de las obras se firma el 11 de marzo de 1930, la recepción definitiva se realiza el 9 de noviembre de 1931, y el acta de recepción fue aprobada el 11 de febrero de 1932. Las obras consistieron en la construcción de dos puentes de hormigón armado: uno sobre el arroyo de los Santos, de diez metros de longitud y seis metros de ancho, y otro sobre el río Guadalquivir, formado por doce tramos rectos de veinte metros de longitud cada uno, y también de seis metros de ancho.

La liquidación parcial de las obras se redacta por el Ingeniero competente el 22 de febrero de 1930, pero es devuelto por la Dirección General de Obras Públicas el 9 de junio para que incorporen los dictámenes del Consejo de Obras Públicas, aunque es otra vez devuelta el 1 de abril de 1932 la nueva redacción del

proyecto. El 11 de julio de ese mismo año queda redactado el proyecto reformado de liquidación de obras.



Alzado del puente de hormigón armado sobre el arroyo de los Santos. Sign AHPJ 54755


Imagen parcial del puente de hormigón del Guadalquivir, donde se aprecian restos en el cauce del río, que se dice son de “restos de pila antigua” . Sign AHPJ 54755

Como ya dijimos anteriormente, un proyecto de 1909 planteaba la construcción de dos puentes; uno sobre el río Guadalquivir, que sería un puente metálico de 11 tramos de 20 metros, y el otro sobre el arroyo de los Santos, un puente metálico de un tramo de diez metros[8].

[8] Del Ingeniero Francisco Acedo y Villalobos

Es interesante leer lo que se dice en la Memoria del Proyecto para ese trozo de carretera, que comprende la sección entre Espeluy y la Venta de Santa Amalia (N-IV)[9]:

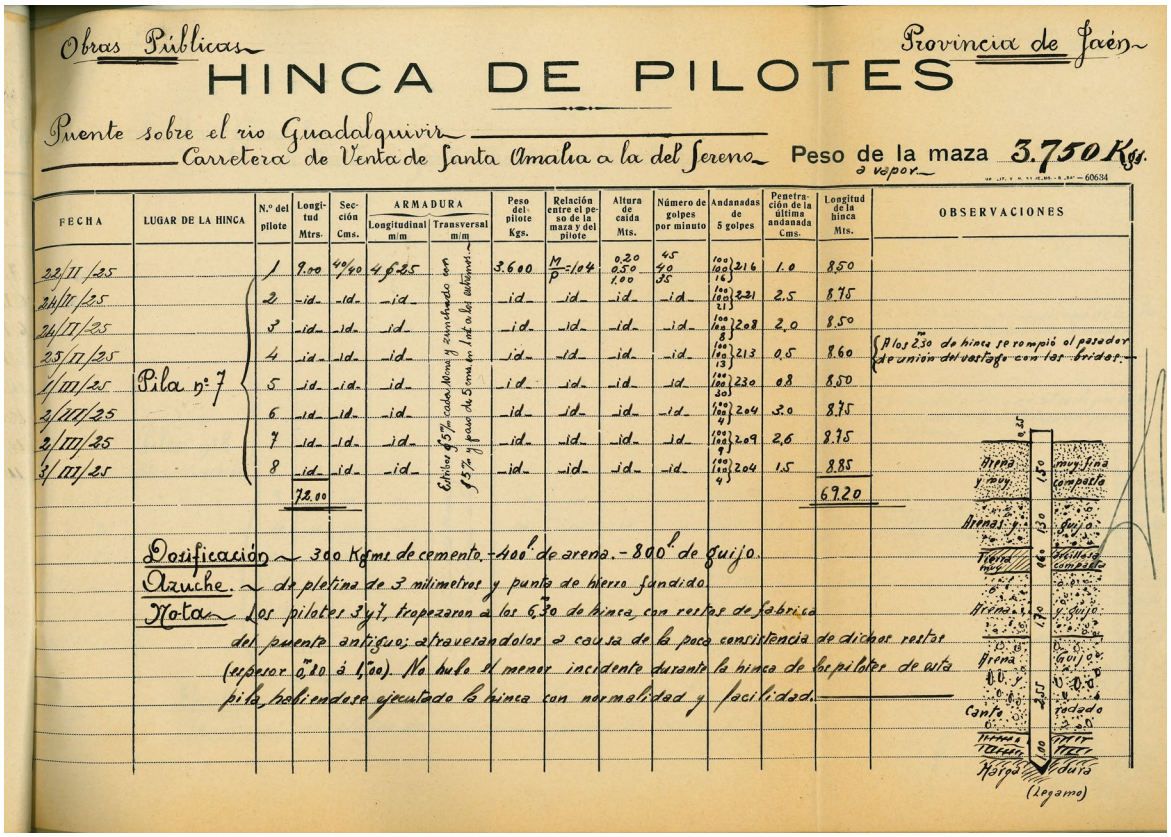
> "*En el paso elegido para cruzar el Guadalquivir existió desde tiempos remotos un puente de fábrica del que aún se conservan tres pilas, que reconocidas convenientemente parecen estar en condiciones de servirnos para fundaciones de las nuevas, en lo que se encuentra notable economía. También hay otro resto de pila destruida pero cuyos cimientos tal vez estén en buen estado y pueden servirnos para cimiento de una cuarta pila después de un nuevo reconocimiento durante la construcción".*

En efecto, durante los trabajos de cimentación del puente en 1925, hay constancia que la perforación de alguno de los pilotes atravesó estos restos antiguos, pero en este momento ya se plantea que no son de utilidad para la cimentación:

> *"los pilotes 3 y 7 tropezaron a los 6,30 m. de hinca con restos de fábrica del puente antiguo; atravesándolos a causa de la poca consistencia de dichos restos (espesor de 0.80 m. a 1 m.)"*[10]

[9] Sign AHPJ 31313. El proyecto de la sección de carretera fue aprobado por Real Orden de 29 de julio de 1907.

[10] Sign AHPJ 54755



Obras Públicas — Provincia de Jaén

HINCA DE PILOTES

Puente sobre el rio Guadalquivir — Carretera de Venta de Santa Amalia a la del Sereno — Peso de la maza 3.750 Kgs. a vapor

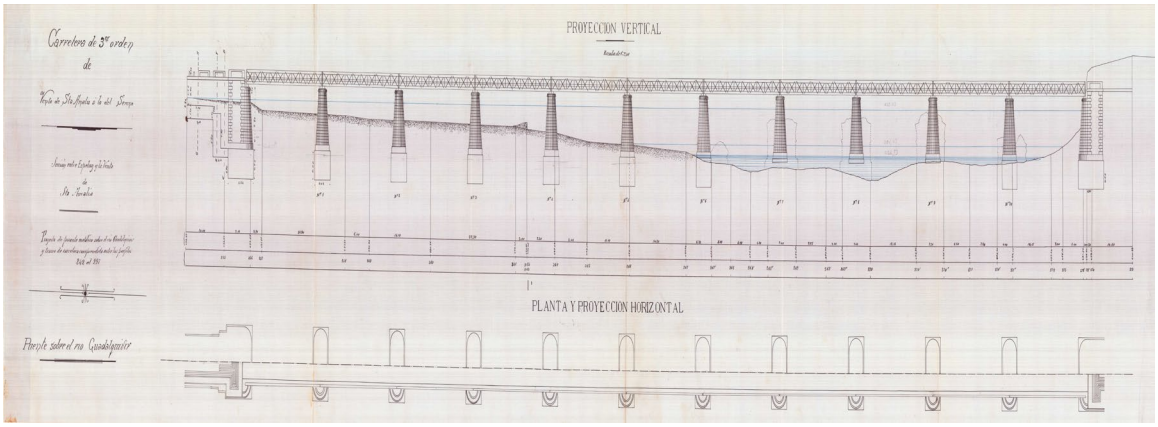
FECHA	LUGAR DE LA HINCA	N.º del pilote	Longitud Mtrs.	Sección Cms.	ARMADURA Longitudinal m/m	ARMADURA Transversal m/m	Peso del pilote Kgs.	Relación entre el peso de la maza y del pilote	Altura de caída Mts.	Número de golpes por minuto	Andanadas de 5 golpes	Penetración de la última andanada Cms.	Longitud de la hinca Mts.	OBSERVACIONES
22/II/25		1	9.00	40x40	4 ϕ 25	Estribos ϕ 5 m/m cada 10 cms. y zunchado con ϕ 5 m/m y pasos de 5 cms. en 1 mt. a los extremos	3.600	M/P = 1/04	0,20 0,50 1,00	45 40 35	100/100 216	1.0	8.50	
24/II/25		2	-id-	-id-	-id-		-id-	-id-	-id-	-id-	100/100 221	2.5	8.75	
24/II/25		3	-id-	-id-	-id-		-id-	-id-	-id-	-id-	100/100 208	2.0	8.50	
25/II/25		4	-id-	-id-	-id-		-id-	-id-	-id-	-id-	100/100 213	0.5	8.60	A los 2,50 de hinca se rompió el pasador de unión del vastago con los bridones
1/III/25	Pila nº 7	5	-id-	-id-	-id-		-id-	-id-	-id-	-id-	100/100 230	0.8	8.50	
2/III/25		6	-id-	-id-	-id-		-id-	-id-	-id-	-id-	100/100 204	3.0	8.75	
2/III/25		7	-id-	-id-	-id-		-id-	-id-	-id-	-id-	100/100 209	2.6	8.75	
3/III/25		8	-id-	-id-	-id-		-id-	-id-	-id-	-id-	100/100 204	1.5	8.85	
			72.00										69.20	

Dosificación — 300 Kgms de cemento - 400 l de arena. - 800 l de guijo.

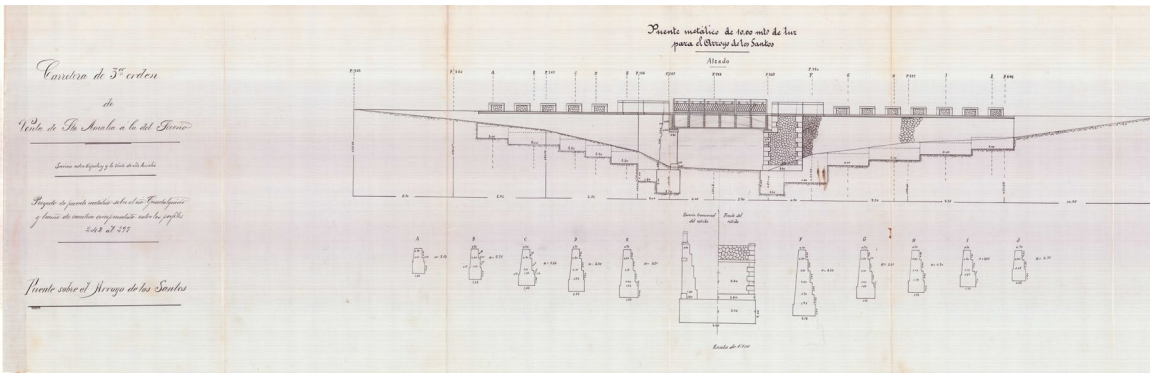
Azuche. — de pletina de 3 milimetros y punta de hierro fundido.

Nota — Los pilotes 3 y 7, tropezaron a los 6,30 de hinca con restos de fabrica del puente antiguo; atravesandolos a causa de la poca consistencia de dichos restos (espesor 0,80 á 1,00). No hubo el menor incidente durante la hinca de los pilotes de esta pila habiendose ejecutado la hinca con normalidad y facilidad.

Informe de la hinca de pilotes de la pila nº 7. Sign AHPJ 54755



Alzado y planta del proyecto de puente de hierro del Guadalquivir. Sign AHPJ 31313



Alzado y planta del puente de hierro sobre el arroyo de los Santos. Sign AHPJ 31313

Una barca sobre el Guadalquivir para el tránsito en la carretera

En 1913 se proyectó la construcción de una barca sobre el río Guadalquivir para el que tránsito por la carretera no quedará interrumpido en este tramo, mientras se construía el puente definitivo.
Sobre el funcionamiento de la barca:

> *"el movimiento* […] *se efectúa a mano por medio de dos cables de alambre fijos en ambas orillas, que pasan por rodillos situados sobre cubierta: el de ascenso y descenso de las rampas tiene lugar de igual modo por mediación de unos cables que, pasando por roldanas, se amarran en la cubierta. […] Los amarres de los cables se hacen a unos vástagos de hierro embutidos en unos dados de hormigón de 0,8 x 0,8 x 2m".* [11]

Sobre su construcción, se dice que

> *"la pontona o barca la proyectamos de hierro y acero, a excepción de la cubierta y portalones que son de madera. A ello nos ha inducido el que el*

[11] Sign AHPJ 31314

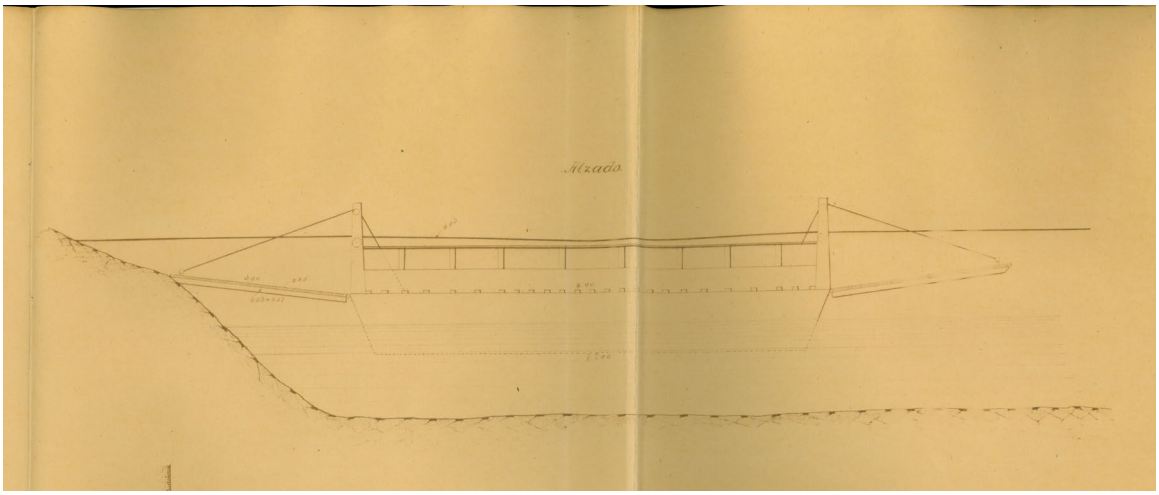
coste es casi el mismo que si se construyera toda de madera, y en cambio se tiene la ventaja de mayor resistencia y más fácil y económica conservación. Las dimensiones que la hemos dado son las suficientes para el servicio que ha de prestar y que como puede verse en los planos son 8 metros de eslora, 4 metros de manga y 1 metro de puntal. El casco es de forma rectangular constituido de acero con cubierta de madera, como queda dicho, y a ambas bandas corre una barandilla para defensa de personas y efectos que hayan de transportarse. A los dos extremos de proa y popa van embisagradas rampas de madera que permitan el desembarque con toda clase de mareas."

Las vicisitudes de esta barca fueron muchas en su periodo de vida, debido a los estragos producidos por las avenidas del río. Como ejemplo, el producido en diciembre de 1916, cuando el ingeniero encargado da cuenta que:

[…] a consecuencia de la crecida del río Guadalquivir, crecida que elevó 3,50 m. sobre su cota ordinaria, la barca que sirve de enlace a trozo de la carretera de Santa Amalia a la del Sereno, ha sido arrastrada de su emplazamiento habitual y llevada unos 300 metros aguas abajo, por consecuencia de haberse desprendido el terreno en uno de los soportes que fijaban los cables de amarre y haberse perdido este soporte, quedando por esta contingencia cortado el paso por la dicha carretera".

En marzo de 1917 la barca volvió a queda inutilizada tras otra crecida del río, y fue arrastrada a 4 km del sitio de su emplazamiento. La documentación indica que junto con esta barca "del Estado" existiría una barca de propios, también para el cruce del río, pero en un lugar más cercano a la población. La circulación por la barca también quedaría interrumpida en 1920 por las obras de recalce de las pilas del puente en construcción. Los problemas continuarían con más interrupciones en el servicio, proyectándose incluso en 1921 un traslado a un nuevo emplazamiento para la barca. En enero de 1922 ocurrió otro percance

cuando los vecinos del pueblo de Villanueva tomaron la barca para cruzar, en contra de las opiniones del barquero[12], *"pero por haberse roto el cable de tracción y uno de los amarres de fijación, la barca no pudo llegar al embarcadero y fue abandonada cerca de la orilla por los que pasaron*".



Esquema de la barca sobre el Guadalquivir. Sign AHPJ 31314

Conclusiones

En un trabajo anterior presentado en el *II Congreso Virtual de Archivos, Historia y Patrimonio Documental* ya trataba las incógnitas relacionadas con este puente[13]:

> *"Otro ejemplo de información "arqueológica" recogida en los proyectos de carreteras lo tenemos en el que incluía un puente sobre el río Guadalquivir en las inmediaciones de la localidad de Villanueva de la*

[12] Los barqueros eran auxiliares de Obras Públicas

[13] Fuentes documentales en el Archivo Histórico Provincial de Jaén de apoyo a la investigación arqueológica". *II Congreso Virtual de Archivos, Historia y Patrimonio Documental*, 15 al 31 de mayo de 2021. Comunicaciones. Asociación de Amigos del Archivo Histórico Diocesano. Jaén, 2021, p. 331-359

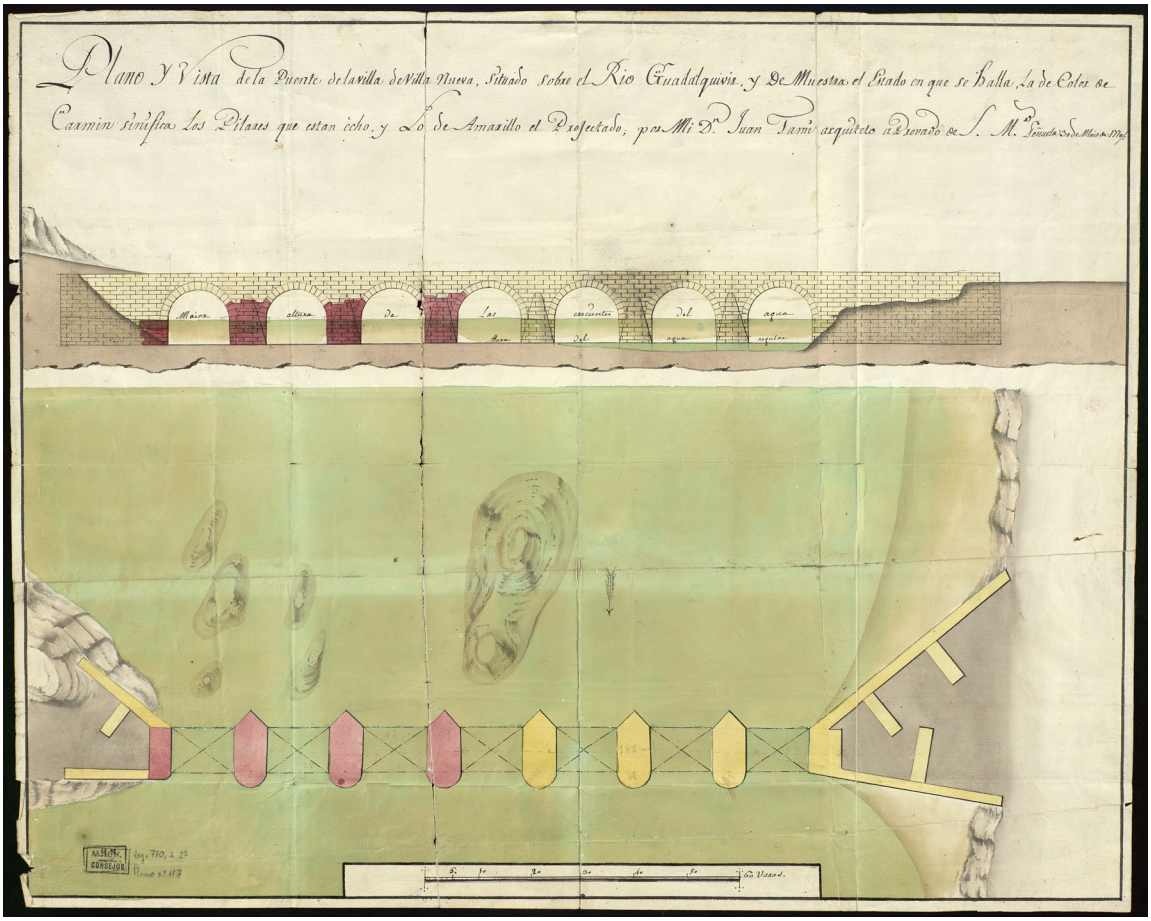
"

Reina. En 1909, el proyecto incluía para el paso del río un puente metálico, aunque finalmente en noviembre de 1931 se firma el acta de recepción definitiva de dos puentes construidos en hormigón armado: uno sobre el arroyo de los Santos, de diez metros de longitud y seis metros de ancho, y otro sobre el río Guadalquivir, formado por doce tramos rectos de veinte metros de longitud cada uno, y también de seis metros de ancho.

Sin embargo, la planimetría antigua, anterior a la construcción del puente en los años 30 del siglo XX, indica en esa zona del río la existencia de los "restos de un puente antiguo", que tradicionalmente se ha considerado de origen romano. En este proyecto, durante la construcción del puente de hormigón armado, se indica la situación de esos restos de cimentación, apenas visibles en el cauce del río en época de crecida del caudal. Según se puede comprobar en el croquis y plano adjuntos estos restos serán perforados por los pilotes de hormigón que formarán la cimentación de las pilas del nuevo puente.

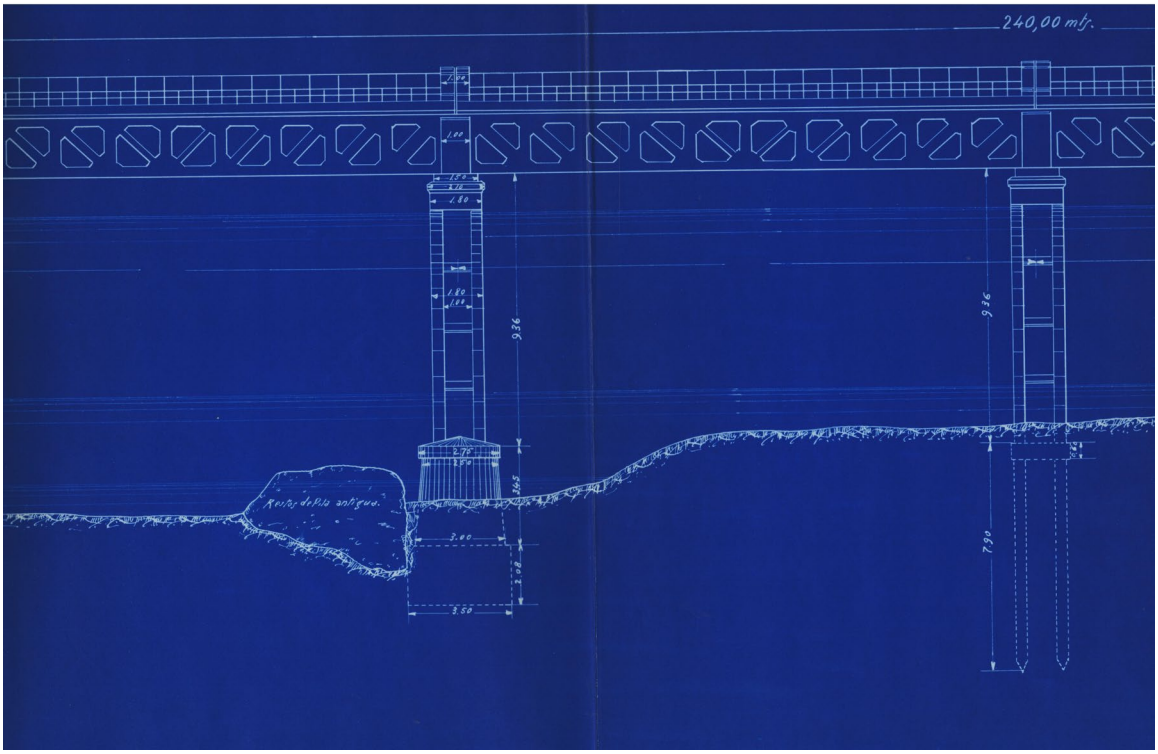
En este caso, la información contenida en el proyecto de construcción se une al resto de datos proporcionados por otras fuentes, corroborando la existencia no de un puente antiguo cuyas ruinas eran todavía visibles, si no la cimentación parcial y no de muy buena calidad de un puente que nunca se llegó a construir. Estos primeros trabajos de construcción estarían basados en proyectos del siglo XVIII de los cuales se había perdido la memoria a lo largo de los siglos XIX y XX, pero que sí aparecen documentados en los fondos que conserva el Archivo Histórico Nacional de ese periodo. Como es habitual en estos casos, cualquier resto del que se desconoce su antigüedad, construido con sillares o cemento, es considerado en principio como de origen romano."

En el Archivo Histórico Nacional de Madrid se conserva un plano que puede ayudar a aclarar la controversia sobre este puente. Aquí se representa un proyecto de puente de Villanueva sobre el Guadalquivir, donde se diferencia una parte de cuatro pilares ya construidos, sin levantar los arcos, y otros cuatro arcos solo proyectados, sin pilares antiguos. El plano, seguramente fechado en la segunda mitad del siglo XVIII, se conserva en el Archivo Histórico Nacional, extraído del expediente principal y formando un fondo de planos y mapas[14]. La consulta completa del expediente de donde proviene puede aportar más datos sobre la fecha de este proyecto e incluso del momento de construcción de estos pilares ruinosos.



[14] AHN Consejos, MPD 117

La incógnita continúa porque no tenemos información del momento en el que se construyeron estas cuatro pilas en la margen derecha del río, quizás en un proyecto un poco anterior en el tiempo al de este plano. Lo más plausible es que la construcción tal como se proyecta en este plano nunca llegó a terminarse, y los cimientos y pilares ya existentes se fueron deteriorando hasta quedar reducidos a unos restos de fábrica solo visibles en época de estiaje, que encontraron los ingenieros de Obras Públicas al realizar la cimentación del puente del siglo XX.



Detalle de restos de pila antigua en el plano del puente de hormigón armado sobre el río Guadalquivir. Sign AHPJ 54755

Anexo Fotográfico



Foto M.Roll. Pilas fuera del cauce del río, con aspecto de caballete



Foto M.Roll. Pilas de mampostería en el ámbito de crecidas del río



Foto M.Roll. Pilas en el cauce del río, reforzadas con tajamares



Foto M.Roll. Puente sobre el arroyo de Los Santos.