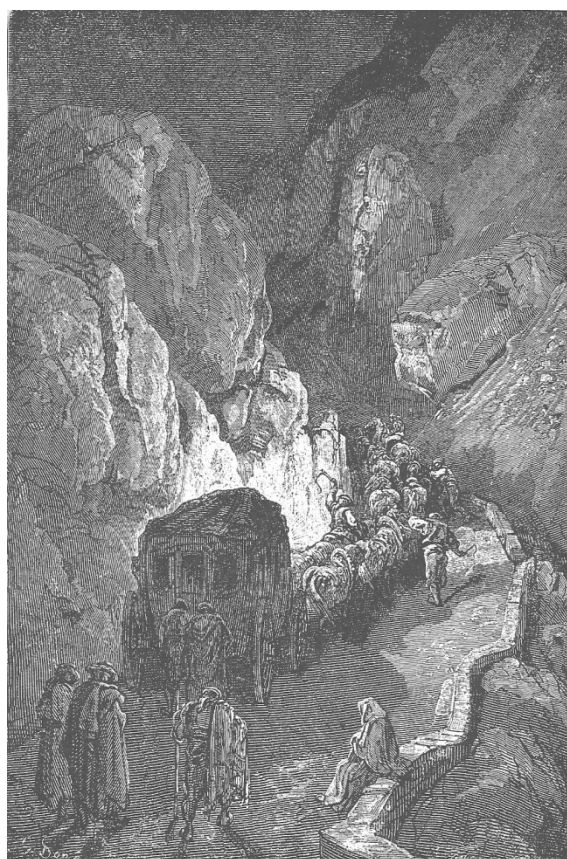




I Congreso Virtual sobre Historia de la Caminería

Del 15 al 30 de Septiembre de 2013



Guía de la Caminería

Juan Luis Moreno Garrido

GUÍA DE LA CAMINERÍA.

Juan Luis Moreno Garrido.

PRÓLOGO.

El objetivo de este manual, es servir de introducción a la amplia historia de la caminería, tomando como referencia el “Centro de Interpretación de la Caminería”, para divulgar parte del rico patrimonio cultural que poseemos.

Este centro de interpretación fue inaugurado en septiembre de 2.010 y no ha sido valorado en su justo valor, era como un cuerpo que necesitaba un alma que le diese vida propia, para ello, se ha creado la asociación sin ánimo de lucro, “Orden de la Caminería de La Cerradura”, para impulsarlo y que cumpliera los fines para los que había sido creado, rentabilizando su inversión, no solo turística sino también cultural.

Estamos convencidos que la mera visita, sin más datos que la cartelería expuesta, es insuficiente y por eso editamos esta pequeña publicación, para completar la información, y sacar el máximo provecho de su visita a dicho centro.

QUE ES UN CENTRO DE INTERPRETACIÓN.

Es conveniente definir primero que es un centro de interpretación y cuáles son sus objetivos:

Un centro de interpretación es un espacio físico con un equipamiento cultural, que intenta promover un ambiente instructivo, buscando facilitar al público el aprendizaje creativo, y el significado del legado histórico de los bienes que expone.

Consideraremos interpretar como traducir el lenguaje técnico, y a veces complejo del legado histórico, cultural y patrimonial, a una forma sencilla y comprensible para el público, para informarlo, entretenerlo y motivarlo al conocimiento. El fin de la interpretación es dejar en el visitante un entendimiento de por qué y en qué sentido es importante ese lugar y los objetos que se exponen, proporcionando en cierto modo, unas repercusiones favorables para el desarrollo del municipio y de sus habitantes.

LA CAMINERÍA. Entendemos por caminería al *estudio de las vías de comunicación, de su relación con el entorno geográfico y social junto con los itinerarios físicos, históricos, económicos, culturales y literarios*. La caminería es una suma de elementos como son el camino, el caminante, sus costumbres, sus medios de transporte, y el entorno. Lo que hace que su estudio sea muy amplio y complejo.

EL CENTRO DE INTERPRETACIÓN DE LA CAMINERÍA como cualquier otro centro tiene cuatro funciones básicas: Conservación. Investigación. Divulgación. Y Puesta en Valor del objeto que lo constituye.

Conservación. Donde reunimos y ordenamos todos los hitos camineros (originales o reproducciones) más significativos, que hemos podido conseguir, y que desde los orígenes, a lo largo del tiempo y hasta la actualidad, han servido para orientar e informar al caminante, que ha circulado por todo tipo de caminos, en especial de la comarca, que tan numerosos son y de los que somos depositarios, con un legado que debemos mantener.

Investigación. El centro de interpretación debe originar una serie de exploraciones, tanto de campo, como de archivos históricos, para tener la información más veraz y completa del tema que trata, es una labor metódica, lenta y a veces hasta tediosa, pero imprescindible si desea tener un buen nivel de conocimientos.

Divulgación. Los conocimientos adquiridos en la fase anterior pueden ser demasiado eruditos y áridos para la mayoría de las personas, por tanto se hace necesario una labor de acercamiento de forma ágil y amena para la comprensión del público, que mediante una exposición didáctica ayude a valorar nuestro legado histórico.

Puesta en valor. Se ha querido rentabilizar al máximo dándole otros usos, utilizándolo como zona ajardinada para disfrute de la población, para intentar hacerlo aún más atractivo, y dadas las facilidades de comunicación que tiene, es de esperar que habrá visitas de los que gustan curiosear por la provincia, potenciando el turismo, siendo probablemente la única exposición de estas características que exista en España. Aparte de ser la seña de identidad de la aldea.

SU EMPLAZAMIENTO.

El hecho de que se ubique en La Cerradura no es casual. Los motivos del emplazamiento de este centro de interpretación en La Cerradura, son primero y fundamental por razones históricas.

Debido a la posición privilegiada que tiene esta aldea, y que desde tiempo inmemorial, hace que toda clase de caminos se encuentran representados en ella. Pocas poblaciones pueden ostentar el lujo de tener tantos caminos como ella: Senderos que desde la época del calcolítico y siguiendo el curso del río debían de usar nuestros ancestros; con vestigios de calzada romana de más de dos mil años de antigüedad, verificados por una serie de hallazgos; vereda real de la Mesta, camino real de diligencias, carretera nacional, y por último autovía; sin contar otros senderos y veredas de arrieros, buhoneros y demás caminantes.

El segundo motivo histórico, es que fue límite entre las provincias romanas de la Bética y la Tarraconense, lo que puede explicar el gran número de miliarios romanos hallados en su término.

Hay otras razones para su ubicación como es la facilidad de acceso al visitante, tanto al provincial como al viajero, pues está colindante con una carretera general en uso, y a un par de kilómetros de desvío de una autovía. Siendo una puerta de entrada natural al Parque Natural de Mágina, lo que favorece el turismo. Pudiendo ser el origen de varias rutas tanto históricas como naturales o culturales, que deseamos desarrollar en un futuro no muy lejano.

CLASIFICACIÓN DE LA HISTORIA DE LA CAMINERÍA.

La dilatada historia de la caminería la podemos dividir en seis grandes etapas.

La primera corresponde desde la prehistoria a los romanos.

La segunda sería la del imperio romano; desde su inicio hasta su desaparición.

La tercera corresponde a toda la Edad Media.

La cuarta desde la Edad Media del XV hasta el siglo XIX.

La quinta sería de finales del XIX hasta finales del XX

La sexta desde finales del XX hasta la actualidad.

Estas etapas están determinadas por las innovaciones técnicas y aunque siguen un orden cronológico su duración es muy variable.

I LAS PRIMERAS VÍAS DE COMUNICACIÓN:

LOS SENDEROS Y RÍOS.....

La primera etapa iría desde la prehistoria, hasta el Imperio Romano. Como gran avance tecnológico está la invención de la rueda y su aplicación al transporte. Esta etapa se va a caracterizar por una rudimentaria tecnología en los vehículos con ruedas, por una total ausencia de "normas de circulación", y por una general carencia de vías para circular.

Los senderos serían simples veredas que las crearían los hombres primitivos, al trasladarse de un lugar a otro por el paso repetido y continuado. Sobre todo cuando se hicieron sedentarios y los poblados se relacionaban unos con otros en un primario comercio de trueque. Naturalmente, no quedan restos de estas incipientes vías de comunicación, aunque es lógico suponer su existencia.

Los senderos se harían aprovechando los pasos por los puertos y collados, zonas de fácil acceso, o bordeando los ríos, siguiendo una determinada cota de altura y/o aprovechando las oportunidades que facilitara la orografía. Como pueden ser los ríos, los vados naturales, los puertos de montaña, etc.

Se considera que los primeros en construir caminos fueron los mesopotámicos tres mil años a.C. y los chinos hicieron carreteras mil años a.C. Los egipcios también construyeron vías para transportar los materiales para hacer sus estructuras monumentales.

Las vías de comunicación no sólo eran terrestres podían ser también fluviales que también servían para hacer demarcaciones territoriales. Los ríos serían (y más si eran navegables) las grandes vías de la época, en los que aprovechando su curso, discurrirían los caminos que enlazarían los poblados de una zona.

Las culturas prerrománicas hispanas aunque conocían la rueda, no tenían una red de caminos, pero sí vías concretas como la vía Heráclea fechada en el siglo VI a.C. siendo origen de la posterior Vía Augusta Romana

que comunicaba los puertos del levante con la Turdetania (Bética) para el comercio entre las colonias griegas.

La Cerradura ha sido desde la más remota antigüedad lugar de paso. Siendo un lugar especialmente destacado en las comunicaciones del Sur de la Península Ibérica y de la comarca de Sierra Mágina. Su situación geográfica junto a la angostura de las sierras abierta por el río (de ahí su nombre) le ha dado una ubicación privilegiada en las comunicaciones. No sólo destaca la vía de comunicación que sigue el valle del río Guadalbullón y comunica el alto valle del Guadalquivir con el surco intrabético, sino que también de este lugar partía una red de caminos milenarios, que entre olivares y bosques de pinos, encinas y quejigos llevan a diversos puntos de la comarca de Mágina y hasta lo más profundo de su Parque Natural, que incluye las cotas superiores del macizo.

El camino prehistórico entre el alto Guadalquivir y valle intrabético granadino, o camino de Granada, tiene sus primeras manifestaciones en la época final del Bronce, con poblamientos ubicados en lugares estratégicos, como en la Puerta de Arenas y el cerro del Mulejón,

Hay que indicar que el río Guadalbullón que discurre a pocos metros del centro de interpretación, iría a más de cuatro metros por debajo de su nivel actual.

II LAS VÍAS IMPERIALES:

LAS CALZADAS.....

La segunda etapa, comprendería desde el inicio hasta la desaparición del Imperio Romano. En este periodo se van a producir las características que favorecen las comunicaciones como son: Un centro de mando único y fuerte sobre el que convergen todas las vías, avances técnicos que se aplican a los caminos, y periodos más o menos largos de bonanza económica y de paz generalizada que favorecen el comercio y por ello el transporte de mercancías.

Estas características se dan en el imperio romano que crea una red de comunicaciones que se extiende en todo el Imperio Romano, alcanzando un nivel que solo se igualaría hasta finales del siglo XIX. Aparecen las primeras normas reguladoras del tráfico, señalítica, sólidos sistemas de construcción de

calzadas y se consolida una sofisticada red de vías de comunicación terrestre y marítima en toda la cuenca del mar Mediterráneo o “Mare Nostrum” romano.

Aunque había algunas construidas por otras civilizaciones la mayoría de las vías más antiguas fueron construidas por los romanos. La vía Apia empezó a construirse alrededor del 312 a.C., y la vía Faminia hacia el 220 a.C. En la cumbre de su poder, el Imperio romano tenía un sistema de carreteras de un 80.000 km, consistente en 29 calzadas que partían de la ciudad de Roma, (todos los caminos conducen a Roma) Los senderos que unían los lugares habitados más próximos, no tenían una visión general de la comunicación, concepto que innovarían los romanos que construyeron una red de calzadas radial que cubría todas las provincias conquistadas importantes, incluyendo Gran Bretaña. Con una técnica de construcción verdaderamente excepcional, y fueron los primeros en instalar los hitos de indicación de la caminería.

Las conocidas calzadas romanas tenían un espesor de 90 a 120 cm, y estaban compuestas por tres capas de piedras argamasadas cada vez más finas.

Según la ley romana, toda persona tenía derecho a usarlas, pero los responsables del mantenimiento eran los habitantes del distrito por el que pasaba. Este sistema era eficaz para mantener las calzadas en buen estado mientras existiera una autoridad central que lo impusiera; con la ausencia de la autoridad central del Imperio romano durante la edad media (del siglo V al XV), el sistema de calzadas empezó a desaparecer

Las calzadas, utilizadas inicialmente para facilitar el avance de las legiones romanas, sirvieron pronto para fines administrativos y comerciales. Mientras que las calzadas principales eran financiadas por el Estado, las secundarias se costeaban por los municipios vinculados. A lo largo de las calzadas, cada 20 o 25 millas romanas se construían “mansiones” (Mansio) lugares de descanso y cambio de caballerías.

Aunque la vía de comunicación más antigua de la península fue construida por los cartagineses, para la expedición de las tropas de Aníbal. (La vía Hercúlea que data del 218 a. C) fueron los romanos los que alcanzaron un autentico auge en la caminería con cotas de perfección difícilmente alcanzables, dejando numerosos restos tanto escritos como originales

Estrabón (contemporáneo de Cristo) describe que en Hispania hay una red de calzadas de más de 2.000 Km.

El cruce de los ríos fue siempre un serio obstáculo para el tránsito de los ejércitos, viajeros, mercaderes y ganaderos. Constituyendo puntos clave en las vías de comunicación. Su paso se resolvía mediante puentes, barcas o cuando la profundidad lo permitía, utilizando vados. Unos de los documentos más interesantes es el "Itininerarium Provinciarum Antonini Augusti" conocido como el itinerario de Antonino del año 280 d.C. en el que se cita que la península Ibérica tiene unos 10.300 km. de longitud que perdurará como red básica de caminos de nuestra geografía hasta finales de la Edad Media, y con repercusiones en otras etapas.

En toda la caminería los hitos o señalizaciones en las vías de comunicación han estado vinculados a obras o elementos etnológicos y geográficos, como son los miliarios romanos, hitos de piedra grabados, que solían erigirse en conmemoración de obras viarias, al igual que las cartelas en la inauguración de puentes u otros monolitos.

El nombre de miliario procede de "milla", mil pasos de 1,480 m. cada paso. Hay que señalar que el paso romano es el doble que el actual, pues ellos contaban como un paso el desplazamiento de la misma pierna y no como nosotros que contamos un paso como el desplazamiento entre la pierna derecha y la izquierda.

Los miliarios indican la distancia entre el punto en que se sitúan y el punto de partida o de llegada a la vía; se situaban mojones, generalmente cilíndricos y a veces cuadrangulares, en los que se gravaban varios datos. También usaban la legua que tiene 3 millas romanas; es decir, unos 4,435 km. (4.435 m).

La Cerradura es una zona importante por dos motivos, uno que cuatro metros bajo tierra estaría la importante vía romana que desde Cástulo (cerca de Linares) llevaba a Acci (Guadix) y Cartagonova (Cartagena). Así lo atestiguan los restos de villas romanas jalonan el recorrido del camino, y los diversos miliarios romanos encontrados en este lugar. Sería también lugar de descanso del viajero, donde se ubicaron ventas de parada y cambio de postas y que serían el germen de la aldea actual.

El segundo motivo es cuando se realizó la división hispana en las provincias romanas la línea de demarcación entre la bética y la tarraconense pasa por La Guardia o las cumbres de Mágina pasando por esta zona lo que explica en parte el nido de miliarios, pues se han encontrado cuatro, uno de base cuadrada y tres cilíndricos reproducidos en el centro de interpretación, al estar los originales en el museo de Jaén.

III LAS VÍAS EN LA EDAD MEDIA:

LOS CAMINOS.....

La tercera etapa sería la que se sitúa desde la caída del Imperio Romano, hasta la finalización de la Edad Media. En esta dilatada época se destruye y abandona la sofisticada red de caminos de los romanos, y aparecen distintas normas para la “circulación”, muy dispares y diferentes según las zonas y reinos.

Las invasiones de los bárbaros ponen fin al imperio romano iniciándose el deterioro y ruina de la red de calzadas romanas lo que dificultaría las comunicaciones. Dicho deterioro conlleva la decadencia de los medios de transporte con ruedas, aumentando el uso de las caballerías, favorecido por la aparición del estribo y la herradura. Siendo normales jornadas de 40 y 50 km. a pie, o hasta 85 km a caballo. Los arrieros toman el nombre de la voz onomatopéyica “arre” con los que avivan a las reatas de mulos con los que hacían los transportes de mercaderías.

La distancia se sigue midiendo en leguas que es la distancia que recorre un hombre en una hora, pero esta medida pierde precisión y varía según los reinos.

Los caminos siguen usando la antigua red de calzadas, y se desarrollan los caminos con objetivos definidos, como son los religiosos o de pastoreo como son el Camino de Santiago, y los caminos del Honrado Concejo de la Mesta.

El Honrado Concejo de la Mesta fue creado en 1.273 para fomentar la trashumancia de la ganadería lanar, gozando de privilegios de paso y pasto, estableciendo una tupida red de cañadas reales, veredas y cordeles. Cañadas, que miden 90 varas (75 metros); Cordel, de 45 varas (unos 38 metros); Vereda,

de 25 varas (21 metros) y Colada, de anchura variable hasta unos 4 metros. Estas medidas se fijaron por la Mesta y se mantienen vigentes por la Ley de 27 de junio de 1974 aunque fue abolida con algún intervalo en 1836 (XIX) durando 563 años.

El Camino de Santiago es representativo de los viajes de la Edad Media por motivos religiosos, siendo el modelo de las peregrinaciones, y puede aceptarse como una especie de turismo por los devotos. Escribiéndose en 1.173 el Codex Calixtinus primera guía de peregrinos (Liber Sancti Iacobi.)

La vía de la plata es originariamente una calzada romana que desde el sur (Mérida) se comunicaba con el norte (Astorga) comenzó a servir también como camino de peregrinación hacia Santiago de Compostela desde el sur, uso que todavía mantiene. En época andalusí, a esta ruta se la denominó *al-Balat* (el camino empedrado), es una de las principales vías de comunicación de los pueblos hispanos junto a la denominada Vía Heráclea, que recorría todo el Levante, desde Cádiz, hasta atravesar los Pirineos.

Las cruces o humilladeros han formado durante siglos parte del paisaje caminero medieval, ubicadas junto a los caminos o en sus encrucijadas, y en las entradas y salidas de las poblaciones, y no suelen aportar datos de dirección ni de distancias, donde el caminante rezaba para no tener ningún percance, ni encuentro con salteadores de caminos, tan frecuentes en esa época.

En la transición de la Edad Media a la Edad Moderna, Los Reyes Católicos vuelven a tener las condiciones de ser un centro de mando único y fuerte, en un territorio grande, avances técnicos que se aplican a los caminos, y periodos más o menos largos de bonanza económica y de paz generalizada que favorecen el comercio y por ello el transporte de mercancías.

Ellos fundan en 1.497 la Santa Hermandad, y la Real Cabaña de Carreteros; la primera con el objetivo de dar seguridad a los caminos infestados de salteadores, aunque luego se amplió como fuerza armada al servicio de los reyes frente a los nobles. Como anécdota, las mangas de sus uniformes eran verdes y de ahí la expresión “a buenas horas mangas verdes”. La segunda amplió en 1629 sus competencias y pasó a llamarse “Cabaña Real de carreteros, trajineros, cabañiles y sus derramas”. Siendo abolida en 1.836

Próxima a La Cerradura está la vereda de la Cima, que viene del término de Jaén en dirección a Granada. De esta vereda se bifurca el camino de Jaén, camino de herradura que a la altura de La Cerradura sigue la carretera de Granada.

Durante época árabe continúa ejerciendo La Cerradura su notable función estratégica de vía de comunicación tradicional, y entonces también de telégrafo óptico, pues por las alturas el valle del Guadalbullón, en dirección Norte Sur una tupida red de torres de señales ópticas comunicaban el alto valle del Guadalquivir con Granada, aún quedan restos de estas torres cercanas a la Cerradura, como en época medieval se construyó la atalaya que es la actual torre de la Cabeza y la arruinada de la Estrella en la Sierra de los Bodegones.

La ubicación de la Cerradura como frontera en la Baja Edad Media (siglos XIII al XV) entre los reinos cristiano de Castilla y musulmán de Granada constituye un período de guerras, pero también de prolongados años de paz, en cuyas proximidades se ubicaban las aduanas del Cuchillejo y de la Torre de la Estrella. Además se realizaban intercambios comerciales en la misma frontera, los mercadillos. Junto a la Cerradura se ubicaba uno de ellos, cuya toponimia ha perdurado en la cantera del lugar explotada desde la antigüedad, con cuya piedra se construyeron los miliarios romanos, la catedral y palacios de Jaén.

En el Centro de Interpretación, se encuentra la reproducción de una cruz de término, el original se encuentra en un cruce de caminos en Mancha Real.

IV LAS VÍAS DE LAS CARRETAS:

LAS CARRETERAS.....

Esta etapa iría desde finales de XV hasta mediados del siglo XIX. Quizá lo más significativo de esta época es la sofisticación técnica que alcanzan los vehículos tirados por animales; el fuerte incremento y mejora de la red viaria en todos los países de Europa; y la aparición de un extenso cúmulo de normativas para regular el tráfico y el uso de vehículos, tanto en los caminos como en las ciudades.

Al igual que Francia la iniciativa de mejorar las vías parte de la Corona. En época de Felipe V se diseñó una red radial basada en la red postal del siglo

XVI para unir la capital con las 4 esquinas de España. Con Fernando VI se ponen los cimientos de un plan de carreteras que ejecutó su sucesor Carlos III. La mejora sustancial llegaría sobre todo con la ordenanza de 1761 (Se considera el primer plan de carreteras) para construir los “caminos reales” (carreteras pavimentadas) aunque su calidad era irregular y se pone en duda que estuvieran completamente pavimentadas. Era una red radial con origen en Madrid, de “caminos rectos y sólidos”. Dicho reglamento fue el primero para uso y conservación de caminos.

Estableciendo cuatro caminos fundamentales que convergían en la capital del reino. Originariamente eran el de Cataluña, Valencia, Andalucía y Galicia, con la previsión de los caminos a Francia por Irún y a Portugal por Extremadura que son el germen de las seis comunicaciones radiales de la actualidad.

Se establecieron las casas de postas para el funcionamiento del correo. En 1747 se crea el cargo de Superintendente general de correos, postas y estafetas que vienen a substituir al Maestro Mayor de hostes, postas y correos.

En el siglo XVIII en este siglo con el uso generalizado de carros, (vehículos de dos ruedas, con gran maniobrabilidad, pero sin gran capacidad de carga, no necesitando de mucha tracción y relativa estabilidad,) y las carretas (carros más largos y estrechos de cuatro ruedas con mayor capacidad de carga y estabilidad, pero más difíciles de maniobrar y con mayor necesidad de tiro) se desarrollaron las vías para el transporte llamándose caminos carreteriles y después carreteras (vías de carretas).

Dichos vehículos darían lugar a múltiples modelos de dos ruedas: calesas, tartanas, birlochos, carabaes, etc., y de cuatro: berlinas, góndolas, faetones, galeras, diligencias, etc.

En 1.844 se crea la Guardia Civil expresamente para la seguridad de las carreteras y erradicación del bandolerismo. Nace bajo el reinado de Isabel II y muchos la ven como la sucesora de la Santa Hermandad creada en el reinado de otra Isabel la primera de Castilla, con los mismos objetivos.

En 1850 todavía hay alguna provincia que “desconoce lo que es una ruta pavimentada”. De este modo nos encontramos que apenas se incrementó la movilidad de la mayor parte de la gente. Tampoco devino en un fuerte incremento del movimiento de mercancías España continuo siendo un país con

grandes dificultades para transportar mercancías de un extremo a otro debido a su difícil orografía. Se daba el caso de que ante la escasez de trigo en provincias costeras se tenía que recurrir a importarlo por mar del extranjero, a pesar de haber excedentes de cereal en el interior de España.

El siglo XIX sería pródigo en novedades para la caminería. Al principio de este siglo con trayectos mejorados con pendientes adaptadas al tiro de animales, que pronto fueron utilizadas al final del siglo por los vehículos a motor, que relegaron la tracción animal a las carreteras secundarias, para posteriormente dejarlas hasta la práctica desaparición.

El método de construcción de carreteras de McAdam, llamado macadamización, se adoptó en casi todas partes, en él la capa final de piedra quebrada se colocaba directamente sobre un cimiento de tierra que se elevaba del terreno circundante para asegurarse de que el cimiento desaguaba. Sin embargo, los cimientos de tierra de las carreteras macadamizadas no pudieron soportar los camiones pesados.

El declive de las carreteras tuvo lugar en el periodo de expansión del ferrocarril en la última mitad del siglo XIX. Es en este periodo donde se introduce el ladrillo y el asfalto como pavimento para las calles de las ciudades

Las imágenes de las películas de los colonizadores del oeste norteamericano, nos pueden hacer una idea bastante aproximada del sistema de transporte de este siglo, con las diligencias y las caravanas de carretas por caminos polvorientos.

A partir de la Edad Moderna la figura del viajero se va generalizando, a la vez que la Cerradura y sus ventas de descanso, aparecen en los escritos de estos viajeros.

En general dan una visión romántica del entorno, sobre todo, los viajeros del XIX, que quedaron impresionados por la belleza de este camino, como Prosper Mérimée, Théophile Gautier, Richard Ford, Charles Davillier, Gustave Doré a través de sus dibujos, etc.

A mediados del siglo XIX esta vía de comunicación se mejoró y aumentó el tránsito de personas y carruajes, cuyo ejemplo más evidente en la abertura del túnel de la Puerta de Arenas y posteriormente la construcción de los puentes Padilla y Cambil.

El motivo de la mejora de esta vía se mantendrá hasta la actualidad, pues al no existir línea de ferrocarril, de ha de mejorar esta comunicación.

Los caminos reales están representados en la Cerradura por el camino real de Toledo a Granada que cruza la aldea de La Cerradura por la parte denominada “El Cerrillo”, teniendo otra muestra de los muchos caminos que pasan por esta zona. Existiendo anteriormente un camino de carretas para el transporte de piedras de la cantera del Mercadillo para construir la catedral de Jaén

Las distancias se medían en leguas de varios tamaños y se decreta medir las carreteras con leguas carolinas, desde Madrid señalizándola con mojones.

En el Centro de Interpretación hay una reproducción del leguario original situado en la entrada de Jaén, y tenemos conocimiento de otro situado en la cantera original sin inscripción a la espera de ser rescatado para su exposición.

V LAS VÍAS DE LOS AUTOMÓVILES.

LAS CARRETERAS DE ASFALTO.....

El siglo XX. La quinta etapa sería la que va desde finales del siglo XIX, hasta finales del XX. Es esta la etapa más rica y compleja en los temas del tráfico.

En 1900, los vehículos a motor se desarrollan sobre todo en Estados Unidos y Francia mientras que en España sólo hay matriculados tres coches, pero la producción en serie hace que se extienda enormemente y que se experimente con otro tipo de firmes, y se empieza a trabajar con el hormigón y el asfalto.

En 1914 se elabora el tercer plan de carreteras conocido como plan Gasset en el que se propone la realización de firmes mejores que el conocido de macadán, pero sin llegar a construirlos.

Es el cuarto plan de carreteras publicado por el Real Decreto Ley de 1926 el que establece la creación de un Circuito Nacional de Firmes Especiales y del que recibe su nombre, comienza con los nuevos firmes de asfalto, y realizando los mojones o hitos camineros con cemento, pero dado el coste de dichas obras se limita a las carreteras que supongan itinerarios principales, es

decir, las que sean el enlace de las poblaciones de mayor importancia y los circuitos de valor artístico e histórico.

El Real Decreto, además, obliga a las diputaciones y ayuntamientos a colaborar en dicho mantenimiento. Entre otras, las medidas que propone son: la utilización de nuevos firmes, la supresión de los pasos a nivel y la mejora de travesías, curvas y rasantes. Hay que tener en cuenta que las carreteras eran caminos polvorientos donde circulaban carruajes de tracción animal, con los primeros automóviles y camiones.

El Circuito Nacional de Firmes Especiales fue el proyecto que permitió cambiar radicalmente el estado de nuestras carreteras, asfaltando las vías de comunicación. Tanto es así que los expertos que visitaban nuestro país quedaban gratamente sorprendidos. Charles L. Freeston dice en su libro *The Roads of Spain*: "Es de estricta justicia decir que España ha dado un paso de gigante en el acondicionamiento de sus carreteras y que con tal energía se han llevado a cabo los trabajos, y con tan buen sentido, que las carreteras españolas pueden ser consideradas en verdad como las mejores del mundo".

Exagerados o no los elogios, lo cierto era que las mejoras eran visibles. Por un lado, se habían eliminado las curvas peligrosas, y por otro, se habían peraltado sus bordes exteriores para contrarrestar la fuerza centrífuga. Y esto sí era una novedad para nuestros vecinos británicos, y para los europeos en general, pues esta técnica sólo se había aplicado hasta ahora en los circuitos de carreras. La velocidad que se podía alcanzar con un turismo era ya de 65 km por hora.

Con la mejora de las calzadas, y la evolución del automóvil, cada vez más veloz y resistente, aparece otro problema, el exceso de velocidad, y su consecuencia: las primeras restricciones. El Reglamento de Circulación de 1926 no establece un límite concreto para automóviles y motocicletas sino que obliga a sus conductores a "moderar la marcha y, si preciso fuera, a detenerla al aproximarse a los animales de tiro y de silla que dieran muestras de espanto, así como cuantas veces sea conveniente para la seguridad de las personas y cosas situadas en las vías por las que circulen". Sin embargo, sí se establecen límites para autobuses y camiones: entre 35 y 40 km/h los primeros y entre 30 y 35 los camiones.

Este sistema duraría hasta la guerra civil en la quedaron deterioradas muchas comunicaciones, al finalizar la contienda se realizó un ambicioso plan conocido como el Plan Peña de 1.940 que en algunos aspectos todavía perdura hasta hoy.

Este plan de carreteras (el quinto) desarrolló una señalítica muy definida de la que quedan abundantes vestigios y con la que podemos decir que acaba la edad de piedra de los mojones de las carreteras, los hitos kilométricos de tres caras con sus pequeños hectométricos curvos, jalonan todavía las carreteras españolas siendo en muchos casos reutilizados. La nomenclatura junto con un código de colores es otra de las novedades que aporta este plan y que sigue vigente en gran parte.

A partir del Plan General de Carreteras de 1939-41, parte del camino real de Madrid a Granada pasó a denominarse N-323, carretera nacional Bailén-Motril, con una extensión de 186 km., de acuerdo con la normativa de este plan que establece una denominación racional de las carreteras nacionales. La N-323, que atravesaba el núcleo urbano de La Cerradura, ha sido sustituida en parte de su trazado con la autovía A-44, cuyo tramo entre Jaén y Granada se terminó de construir en la década de 1990. Podemos decir que La Cerradura y la caminería están plenamente integrados: El Centro de Interpretación Caminero se ubica en un tramo de la antigua carretera nacional Bailén-Motril (N-323), dentro del núcleo urbano de La Cerradura y a escasos metros de la autovía A-44

En el Centro de Interpretación de la Caminería, hay una amplia representación de la señalítica, en concreto del plan Peña y ejemplares del plan de 1926 que consideramos que son únicos.

VI LAS VÍAS DE LOS AUTOMÓVILES:

LAS AUTOVÍAS.....

Las vías diseñadas expresamente para automóviles y con gran capacidad de circulación son las autovías y las autopistas. Empezaron a construirse a finales del siglo XX en la década de los 70.

Definimos como autovía a la vía construida para el tráfico de vehículos con calzadas independientes y con más de un carril en cada sentido. Tienen acceso limitado a determinados vehículos y no pueden tener cruces al mismo

nivel por otras vías. Están dotadas de áreas de servicio y descanso cada cierta distancia, para comodidad del viajero.

Las autopistas son generalmente de pago (recordando los portazgos de la Edad Media) y con unas características constructivas superiores a las autopistas: pendientes más suaves, radios de curvas más amplios, firmes de mejor calidad, carriles de aceleración y desaceleración más largos, no pudiendo circular vehículos que no tenga capacidad de mantener al menos 60 km/h. Además deben tener una ruta alternativa para el resto de vehículos.

Ambas son las vías adaptadas a las mejoras sustanciales de los vehículos autopropulsados experimentando un auge sin precedentes en la historia de la caminería.

El concepto de este tipo de comunicación ha desbordado la noción nacional, con enlaces con otras redes internacionales, estando señalizadas con un código de colores común a este tipo de vías.

Actualmente somos la quinta red vial del mundo en vías de alta capacidad (16.000 km)

ÍNDICE CRONOLÓGICO.

I Las Primeras vías de comunicación:

Los senderos y ríos.....

No quedan restos de este tipo de vías, sólo suposiciones lógicas de posibles rutas.

II Las vías imperiales:

Las calzadas.....

(-IV) -312 Vía Apia

(- III) -218 Vía Hercúlea o Heráclea.

(-I) -80 -70 Sertorio primeras calzadas romanas. Vía de la Plata y vías fluviales Ebro y Guadalquivir.

(I) 0 Augusto red de calzadas hispanas 2.000 Km.

(III) 280 Itinerario Antonino 10.000 km calzadas hispanas.

III Las vías en la edad media:

Los caminos.....

(V) 400 Invasiones bárbaras degradación y a lo sumo mantenimiento de la red viaria.

Se degrada el ancho por la utilización del estribo y la herradura.

(VIII) 711 Invasión árabe sus vías se denominaban arrecifes “libros de los caminos” Al-

Razi Al- Idrisi.

(X) Peregrinaciones Camino de Santiago

(XII) 1.154 “Geografía de España” Al- Idrisi

1.173 Codex Calixtinus primera guía de peregrinos Liber Sancti Iacobi.

(XIII) 1.273 Honrado Concejo de la Mesta (XIX 1.836)

IV Las vías de las carretas:

Las carreteras.....

(XV) 1.476 Se crea La Santa Hermandad y la Real Cabaña de Carreteros.

(XVI) 1.546 Repertorios de todos los Caminos Juan Villuga con 5.900 leguas que son

38.000 km. 214 ventas 21 puentes y 6 pasos de barca.

1.576 Repertorio de Caminos Alonso Meneses

Sigue el predominio del transporte a lomo sobre el de carros.

(XVII) Auge de la construcción de puentes

(XVIII) 1.720 Reglamento de correos

1.758 Repertorio de caminos de J. Escribano 25. 000 kilómetros para rueda y herradura.

1761: El primer plan de carreteras de España se elaboró durante el reinado de Carlos III. (1759-1788)

1.769 Medir las carreteras en leguas carolinias de 6.687 metros desde Madrid señalizándola con mojones.

1.787 Primeras normas de tráfico

(XIX) 1.844 Se crea la Guardia Civil para erradicar el bandolerismo en campos y caminos.

1856 Comienza a introducirse el sistema métrico decimal en la red de carreteras españolas desplazando a los hitos de distancia en leguas o

leguarios, aunque éstos permanecerán aún en los caminos durante mucho tiempo.

1860: El Plan de Carreteras de 1860 fue desarrollado por el ministro marqués de Corbera. Sería el segundo Plan *1.877: Se promulgó la Ley de Carreteras. En ella se reguló el marco en el que se desarrolló toda la actividad viaria hasta 1974.*

V Las vías de los vehículos:

Las carreteras de asfalto.....

(XX) 1.902 A partir de este año se inicia el empleo de asfaltos destilados de petróleo en la construcción de carreteras.. Se instalan los surtidores de gasolina

1914: Este plan de carreteras,(III) conocido como Plan Gasset, proponía la realización de firmes especiales distintos del macadam,

1926: El Circuito Nacional de Firmes Especiales (IV) Conde de Guadalhorce fue el proyecto que permitió la utilización de nuevos firmes, la supresión de los pasos a nivel y la mejora de travesías, curvas y rasante y como novedad se peraltaron los bordes exteriores para contrarrestar la fuerza centrífuga.

1939-41: El Plan General de Carreteras de 1939-41, conocido por el Plan Peña. (V) A este Plan Peña se debe el actual sistema de nomenclatura de las carreteras españolas

VI Las vías de los automóviles:

Las autovías.....

1.970 Autopistas de Peaje