

# ¿EXISTIÓ UN CAMINO REAL ENTRE JAÉN Y GRANADA POR EL VALLE DE OTÍÑAR? NUEVAS APORTACIONES SOBRE EL ARREGLO DEL PASO DE LA ESCALERUELA Y LA CONSTRUCCIÓN DEL VÍTOR DE CARLOS III

José Carlos Gutiérrez Pérez  
José Antonio Serrano García  
Juan Manuel Valera Ramiro

## RED CAMINERA ENTE JAÉN Y GRANADA. ANTECEDENTES HISTÓRICOS HASTA EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XIX

La comunicación entre territorios es vital para el desarrollo económico y social de los mismos. En el caso de Jaén, adquirió importante papel por su condición de puerta de Andalucía, especialmente a partir del siglo XVIII<sup>1</sup>, pero también el territorio giennense servía como nexo de unión de la costa andaluza granadina con el camino de Andalucía así como la conexión con el Levante peninsular del resto de Andalucía. La conexión entre Jaén y Gran será el centro de esta comunicación, analizando si hubo o no un camino que unía Jaén con Granada a través del valle de Otíñar.

Desde fechas muy recientes se ha venido denominando la carretera de Otíñar como el “camino real a Granada”. El motivo es desconocido, pero pudo influir la presencia de elementos como el castillo y la aldea medieval de Otíñar o el Vítor de Carlos III en el paso de la Escaleruela. Sabemos que la conexión entre Jaén a Granada tenía varias vías que se remontaban a época antigua y potenciadas en el Medievo; y, reformadas o abandonadas a partir del siglo XVIII. Sea como fuere, en este artículo se pretende rebatir la idea de un supuesto camino real por Otíñar en base a nuevos descubrimientos bibliográficos y al estudio de la cartografía existente sobre las comunicaciones entre Jaén y Granada.

---

<sup>1</sup> JURADO SÁNCHEZ, J. (1988): *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*. Universidad de Córdoba. Córdoba, pág. 26.

## ***Los orígenes***

La frontera entre Castilla y el reino nazarí de Granada tuvo una intensa actividad en tierras giennenses durante buena parte del siglo XIV perdiendo importancia paulatinamente durante el siglo XV. Por su condición fronteriza, las conexiones entre ambos reinos debían ser vigiladas para prevenir ataques pero al mismo tiempo servían para fiscalizar los intercambios en periodos de paz. Prueba de ello es la presencia de castillos fronterizos a ambos lados de la frontera como Alcalá la Real, Arenas, Moclín o Colomera, así como hacia el interior como Alcaudete, Martos o La Guardia que, perdida su condición fronteriza, debían vigilar el tránsito de viajeros por esas vías.

Si atendemos a las vías de comunicaciones, la comunicación entre las ciudades de Jaén y Granada debía hacerse a través de varios caminos atestiguados por la cartografía desde el siglo XVI, cuyos orígenes se remontan a la época medieval. De oeste a este aparecen el camino por Alcalá la Real; el camino por Arenas y el camino a través de Cambil. Entre estos caminos se situaría el supuesto paso por Otíñar, no presente en la cartografía, que analizaremos después.

Centrándonos en el primer paso, este camino, que había tenido protagonismo durante la Edad Media en las comunicaciones entre Granada y Córdoba, atravesaba poblaciones de la entidad de Martos y Alcaudete. Por ello, fue cedido a la Orden de Calatrava para su defensa frente a los nazaríes. La caída en manos castellanas de la población de Alcalá la Real, en 1341, supuso el control en el acceso a la vega de Granada por esta zona.

Los dos siguientes caminos confirmados, confluían en la misma zona de paso por el valle del Guadalbullón. El primero, era un ramal del camino entre Jaén y Baeza que a la altura del Puente Nuevo se desviaba hacia La Guardia para ir descendiendo por el valle del Guadalbullón. En la zona del Cerro de la Cabeza (Pegalajar) se comunicaría con el camino de La Mancha a Granada, cuyos pasos serranos estaría

GUTIERREZ PÉREZ, J. C. et alii. ¿Existió un camino real entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar? Nuevas aportaciones sobre el arreglo del paso de La Escaleruela y la construcción del Vitor de Carlos III.

en Santisteban del Puerto<sup>2</sup>. La etapa final por Jaén antes de llegar al reino de Granada, varía en función de la fuente que utilicemos. Según Juan Villuga (1546), el camino se adentraba en zona de sierra hasta llegar a Cambil para después descender hasta Guadahortuna y Benalúa, ya en Granada. Casi un siglo después, el itinerario de Felipe IV (1626) se realiza a través del Puerta de Arenas para seguir por Cárcchel hasta La Guardia.

Sea como fuere, parece que durante dos siglos convivieron estas dos rutas de acceso a Granada por Sierra Mágina, aunque predominando la ruta a través de Cambil. Tal vez motivado por su antigüedad como vía medieval (camino más directo) y por su defensa segura (castillo de Cambil) pero también pudo estar motivada por la difícil orografía que presentaba el camino de Arenas. Pese a que el tránsito es accesible desde Campotéjar, el tramo de Cárcchel se hacía peligroso, como dejó constancia un autor del siglo XVIII:

*“Aunque este Camino es el mas frequentado de los Caleseros, no es el mas seguro; pues han sucedido varias desgracias entre Cambil y Carchelejo, por ser caminos voladeros; y será mejor irse por Baylen, y desde Baylen á Torre-Campo.”<sup>3</sup>*

Centrándonos ya en el “camino real” dudoso que discurriría entre Jaén y Granada a través del valle de Otíñar, debemos recalcar que no existen evidencias cartográficas como un camino de importancia en ninguno de los mapas del siglo XVI, XVII y XVIII. Ya de inicio, la construcción de un camino por una zona montañosa y despoblada resulta inverosímil, y más cuando existen caminos más accesibles a ambos lados de estas sierras al sur de la ciudad de Jaén.

Si atendemos al trazado, tras pasar el camino de la Escaleruela, el camino descendería hacia el valle de Otíñar hasta la zona del barranco de la Tinaja para después, en teoría, dividirse en dos posibles vías: una hacia la cañada de las

---

<sup>2</sup> Hasta la apertura de Despeñaperros, los pasos de Sierra Morena se realizaban a través de la ruta Córdoba-Toledo o por varios pasos montañosos en Santisteban del Puerto y alrededores.

<sup>3</sup> Comentario extraído de la obra “Itinerario español o Guía de caminos para ir de unas ciudades a otras de España, y a algunas Cortes de Europa” de José Matías Escribano (1757).

GUTIERREZ PÉREZ, J. C. et alii. ¿Existió un camino real entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar? Nuevas aportaciones sobre el arreglo del paso de La Escaleruela y la construcción del Vitor de Carlos III.

Hazadillas hasta Arenas; la otra siguiendo el curso del Quiebrajano hasta el Parrizoso. Sin embargo, cualquiera de las dos alternativas presenta dificultades para ser considerado un camino de importancia, si es que había camino.

En primer lugar, tenemos la ocupación de la propia zona, una zona boscosa y montañosa que carecía de poblaciones tanto en la zona de la cañada de la Hazadilla como por la zona del Parrizoso en adelante. En segundo lugar, si esta zona tuviera su origen en la Edad Media, la ruta tendría una débil defensa, frente a posibles ataques desde Granada, concentrada en dos castillos: el de Arenas y el de Otíñar.

Una tercera cuestión sería su recorrido. Las limitaciones a la hora de construir caminos hacia que estos buscaran pasos naturales como valles de ríos o puertos de montaña accesibles. La zona que se ha planteado como camino de acceso a Jaén desde Otíñar presenta un relieve que haría difícil acceder, especialmente en momentos de inclemencias meteorológicas de envergadura como nevadas o tormentas. En definitiva, un camino medieval por esta zona debía suponer un verdadero quebradero de cabeza para sus usuarios. Entonces, cabe preguntarse por qué aparece Otíñar. Esta población con su castillo pudieron ser el germen de un plan de repoblación de zonas despobladas fronterizas con Granada pero lo suficientemente cerca para ser accesible desde Jaén. Plan que volverá a intentarse en 1508 y en 1539 con la fundación de Los Villares y Valdepeñas de Jaén.

Sin duda a estos problemas, como veremos más adelante, se suman la falta de mención cartográfica o histórica de este supuesto camino de ruedas entre Jaén y Granada. En el primer aspecto, ningún mapa, desde el siglo XVI, hace mención a este camino como vía de conexión entre Jaén y Granada cuando sí figuran el resto de vías tratadas en este apartado. Basta mencionar que en la relación de carreras de postas desde Madrid a Granada que hace Camponanes en 1761 se mencionan dos vías de comunicación con Granada: una a través de Alcalá la Real y otra a través de Venta de Arenas. Ante esto, debemos descartar la zona de Otíñar como un camino inmemorial de tránsito entre Granada y Jaén, pero hay quien puede pensar que entonces sería en 1784 (mención del Vitor) cuando el camino se hace “real” pero como veremos en documentos posteriores de 1791, 1795, 1804 y 1810

GUTIERREZ PÉREZ, J. C. et alii. ¿Existió un camino real entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar? Nuevas aportaciones sobre el arreglo del paso de La Escaleruela y la construcción del Vitor de Carlos III.

no se mencionan ningún tipo de arreglo como si en otras vías de comunicación con Granada.

Respecto al segundo aspecto, es destacable la falta de mención a este supuesto camino durante el periodo de conflicto entre castellanos y nazaríes, cuando más importancia debió tener. Un ejemplo de esta ausencia se enmarca dentro la guerra civil castellana entre Pedro I y su medio hermano Enrique de Trastámara. La ciudad de Jaén se había pasado al bando de Enrique por lo que Muhammad V tras intentar tomar Córdoba se dirigió a Jaén que fue saqueada en 1369. La ausencia de evidencias de saqueo o ataque a Otíñar supone que esa zona no fue parte de la ruta elegida por el ejército nazarí para regresar a su territorio, muy posiblemente entrando por Cambil<sup>4</sup>, dada su dificultad orográfica y la falta de plazas fuertes.

### ***El camino a Granada en el siglo XVIII***

Los caminos no debieron variar en exceso durante el siglo XVI y XVII pero llegado el siglo XVIII se decide emprender un ambicioso plan de caminos, tanto de construcción como de mejora, acorde con el reformismo socioeconómico de la época. Por ello, nace una red de caminos reales de tipo radial que partiendo de Madrid, unieran a esta con las principales ciudades fronterizas y puertos del país. Sin embargo, no todos los caminos se arreglaron ni todos pueden ser considerados reales.

Con el tiempo, y dada la presencia de la Orden de Calatrava en el camino de Martos, el paso por el valle del Guadalbullón debió ganar importancia como zona de paso libre hacia Granada. Prueba de ello es la presencia de los dos caminos mencionados anteriormente, además de un tercer camino, el segundo que parte desde la ciudad de Jaén, que se comunicaba con la ciudad nazarí. Para analizar el recorrido de este tercer camino debemos recurrir al mapa de 1907 del Instituto Geográfico y Estadístico. En este mapa figura un camino de arrieros (mencionado como "*camino viejo de Jaén à Granada*") que partiendo de la ciudad descendía

---

<sup>4</sup> Cambil estuvo en manos nazaríes hasta 1485.

GUTIERREZ PÉREZ, J. C. et alii. ¿Existió un camino real entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar? Nuevas aportaciones sobre el arreglo del paso de La Escaleruela y la construcción del Vitor de Carlos III.

hasta el paso donde confluyen el río Quiebrajano y el río Frío, en lo que hoy se conoce como Portazgo, para seguidamente ascender por Puerto Alto. Por esta zona de lomas suaves pasaba por el cortijo de la Palma, la Sima para luego ascender hasta llegar a bordear las estribaciones norte del Morocho (600-700 metros) para después descender hacia el valle del Guadalbullón en la Venta de Rojo, todavía en el término municipal de Pegalajar. Este nuevo camino se observa muy bien en los planos, anteriores a los años 50, del Instituto Geográfico y Estadístico de 1878, 1907, 1931 y 1938<sup>5</sup>.

Con posterioridad, los mapas del Instituto Geográfico Nacional entran en contradicción con los indicados anteriormente. El camino, denominado *vereda del camino de Jaén a Granada*, pasa a espaldas del Morocho en un estrecho valle entre éste y la Sierra de Grajales, que en el mapa de 1907 se denomina *camino de Jaén a Cárcel*. Por su parte, el *camino viejo de Jaén a Granada* de 1907 se denomina en mapas posteriores como *camino de Jaén a Úbeda*; un camino que ascendía hasta el Cerro de la Cabeza donde se enlazaba con el camino de Jaén a Granada proveniente de La Guardia y, también, con el camino de Úbeda a Granada proveniente de Pegalajar.

Pese a estos cambios, esto demuestra que la conexión entre Jaén y Granada, superados los problemas fronterizos de siglos pasados, parece que se orientó hacia la zona del valle del Guadalbullón. Aquí, desde finales del siglo XVIII, el tránsito entre Jaén y Granada terminó por asentarse por el camino más occidental, Puerta de Arenas, condicionado por el fracaso de las obras sobre el camino de Mancha Real (1755) y la apertura del paso de Despeñaperros (1780)<sup>6</sup>. Con ello, se descendía por el valle del Guadalbullón desde La Guardia para conectar con Campotéjar evitando ya el desvío serrano por Cambil y Guadahortuna..

---

<sup>5</sup> INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL (I.G.N.). Cartoteca. Mapa Topográfico Nacional: Hoja 947 (Jaén), ediciones de 1907, 1933, 1938. Bosquejos planimétricos: Cuadernos de campo de 1876 y plano de 1878, del término municipal de Jaén.

<sup>6</sup> JURADO SÁNCHEZ, J. (1988): *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*. Universidad de Córdoba. Córdoba, pág. 60.

GUTIERREZ PÉREZ, J. C. et alii. ¿Existió un camino real entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar? Nuevas aportaciones sobre el arreglo del paso de La Escaleruela y la construcción del Vitor de Carlos III.



Camino de Jaén a Granada, que pasa por el Puente de la Sierra hacia la Sima y La Cerradura. Mapa del Reino de Jaén realizado por el geógrafo real Tomás López.

### ***La plenitud***

Como hemos indicado anteriormente este camino entre Jaén y Granada, y por ende de conexión entre Madrid y Málaga, se consolidó frente a los otros mencionados a partir del siglo XIX. Hechos como la batalla entre los liberales y las tropas de los Cien Mil Hijos de San Luis en la zona de Campillo de Arenas en 1823, muestran el valor como vía de comunicación que estaba adquiriendo este camino. Su consolidación se reflejó en las obras posteriores publicadas en la *Gaceta de Madrid* en 1820 pero especialmente en 1827:

*“Aprobada por S. M. la nueva dirección desde Granada hasta incorporarse con la carretera general de Andalucía, poniendo en comunicación la ciudad de Jaén, según el proyecto presentado por el capitán del Real cuerpo de Ingenieros D. Epifanio Esteban.”<sup>7</sup>*

Finalmente, se planteó como camino del reino en la reforma viaria que se realizó en 1833. El Real Decreto de 26 de febrero, fija la construcción de una carretera entre

<sup>7</sup> *Gaceta de Madrid*, nº 26, de 29 de mayo de 1827, pp. 255-256. Real Decreto.

GUTIERREZ PÉREZ, J. C. et alii. ¿Existió un camino real entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar? Nuevas aportaciones sobre el arreglo del paso de La Escaleruela y la construcción del Vitor de Carlos III.

Bailén y Granada por el valle del Guadalbullón. Su recorrido seguía el viejo camino entre Jaén y Baeza hasta el Puente Nuevo cuando remontaba, por la orilla derecha, el río Guadalbullón evitando pasar por La Guardia. Esta vía debió continuar por el viejo camino hasta la Torre de la Cabeza (Pegalajar) donde atravesaba el río para dirigirse, ahora, por la orilla izquierda. Este cambio suponía abandonar el cruce con el camino de Mancha Real y por ende el desvío hacia Cambil. Desde este nuevo paso, la carretera descendía por la orilla izquierda hasta alcanzar Campillo de Arenas. Es destacable en este Real Decreto, la construcción adjudicada mediante subasta pública y la utilización de brigadas de presidiarios para la construcción de la vía.

Pero si debemos destacar algo sería que este documento también define el carácter de la carretera y para ello *“se declare y reconozca por carretera general del Reino, mediante que abrazando tres capitales de provincia, y la comunicación de estas con la corte, reúne todas las circunstancias que las ordenanzas y reglamentos requieren para la expresada calificación”*<sup>8</sup>.

Esta definición le valió mantenerse en el tiempo como la vía principal entre Jaén y Granada (renombrada como N-323 en 1939), una vez finalizadas las obras en los años 50 del siglo XIX, sin apenas alteraciones en su trazado hasta las variantes realizadas entre 1973 y 1980, y con posterioridad con la construcción de la autovía A-44.

La mejora de la red viaria española a partir de los 90 supuso la conversión de las carreteras nacionales en vías secundarias, vías urbanas e incluso en vías de servicio, tal y como le sucedió a esta carretera: desde La Yuca hasta el cruce con La Guardia (km 48) ha sido cedido al ayuntamiento de La Guardia al ser un tramo urbanizado. A partir de ese cruce, la carretera se convierte en una vía secundaria hasta el km 67 cuando la autovía se solapa con el camino en el Peñón de Ladera. El camino continúa, en la orilla opuesta, a través de un estrecho trazado que podría tratarse de tramos antiguos (anteriores a la carretera de 1833). Este tramo de iguales características nuevamente reaparece, ahora en la orilla izquierda, poco

---

<sup>8</sup> *Gaceta de Madrid*, nº 25, de 23 de febrero de 1833, pág. 107.



GUTIERREZ PÉREZ, J. C. et alii. ¿Existió un camino real entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar? Nuevas aportaciones sobre el arreglo del paso de La Escaleruela y la construcción del Vitor de Carlos III.

antes de atravesar la Puerta de Arenas a través del túnel de Santa Lucía. Desde aquí ya se trataría de una vía de servicio con varias variantes donde ya tenemos un camino vecinal (JV 2228) que, desde el cortijo de las Nogueras, llega a Campillo de Arenas. Por tanto parece que los tramos anteriores a 1833 y el posterior quedan solapados por el trazado de la autovía desde el kilómetro 67 en adelante hasta la población de Campillo de Arenas.

## EL ESTADO DE LOS CAMINOS GIENNENSES A FINALES DEL SIGLO XVIII

A nivel general el estado de los caminos en España, y en Andalucía, era malo. Citando a José Jurado Sánchez: “en la conexión de Granada con Jaén y la carretera general, un gran número de cuestas, puertos, barrancos, arroyos sin puentes, etc, caracterizan en 1755 un camino especialmente malo en Colomera, en los 20 Km. Anteriores a Mancha Real y cerca de Linares”<sup>9</sup>.

Hay que tener en cuenta que la ciudad de Jaén, por su emplazamiento en la ladera noroeste del cerro de Santa Catalina, alejada de la campiña y del Valle del Guadalquivir, vía de comunicación natural desde época protohistórica y consolidada ya en época romana, no era un punto de paso. De hecho, la ciudad era la que debía conectarse con el camino que conduce hasta Granada, que para 1608 lo más cerca que pasaba de Jaén era por Mancha Real<sup>10</sup> y Puerta de Arenas<sup>11</sup>, camino que para esa fecha estaba en mal estado y que en 1624, durante el viaje de Felipe IV por Andalucía, se dice que “los caminos de Jaén y de los lugares de su tierra están muy maltratados y en algunas partes con aspereza”<sup>12</sup>. Para su reparación se nombra una comisión del ayuntamiento que:

---

<sup>9</sup> JURADO SÁNCHEZ, J. (1988): *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*. Universidad de Córdoba. Córdoba, pág. 73.

<sup>10</sup> En el cabildo del 22 de febrero de 1622, según dice Ortega y Sagrista se leen “unos memoriales que trajeron los caballeros del Ayuntamiento sobre los reparos que convenían hacerse en los caminos desde la Mancha [Real], por do ha de pasar S. M. viniendo de Granada”. ORTEGA SAGRISTA, R. (1978): “La visita de Felipe IV a Jaén”. *Boletín del Instituto de Estudios Giennense*, 98. Jaén, pág. 62.

<sup>11</sup> CORONAS TEJADA, L. (1994): *Jaén en el siglo XVII*. Diputación de Jaén, Jaén, pág. 416.

<sup>12</sup> *Ibíd.*, pág. 416.

GUTIERREZ PÉREZ, J. C. et alii. ¿Existió un camino real entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar? Nuevas aportaciones sobre el arreglo del paso de La Escaleruela y la construcción del Vitor de Carlos III.

*“De una conformidad, decidieron nombrar caballeros comisarios para extramuros, en todos los reparos de caminos y entrada del postigo de San Jerónimo, a los señores don Luis de Torres y Portugal, don Jorge de Contreras, don Alonso de Gámiz y don Pedro de Messía y Ponce de León, veinticuatro; y al jurado Lucas Serrano, para acompañar al corregidor cuando viniese de Andújar”.*<sup>13</sup>

También se despacharon *mandamientos* a los pueblos de Campillo de Arenas, Mancha Real y Pegalajar para que colaboren en la reparación de los caminos<sup>14</sup>. Dos años después, en 1626, los caminos estaban de nuevo intransitables debido a las fuertes lluvias, y la ciudad,<sup>15</sup> y de nuevo en 1650<sup>16</sup>.

A finales del siglo XVIII la situación de los caminos locales sigue siendo mala, así lo recogen las actas del Cabildo de Jaén del 18 de marzo de 1784 que dicen *“hacen presente ser la publica necesidad de componer varios pedazos de camino, en todos los inmediatos a esta ciudad respecto a que por muchos no pueden transitar los caminantes, sin inminente riesgo de la vida ya en los vados de los Rios, ya en otros espantosos precipicios orijinados todo de no haberse compuesto de tiempo inmemorial y de los estragos de las lluvias de este año, y el pasado, que habiendo sido excesivas sin exemplar lo han sido igualmente en sus efectos dejando los caminos y edificios en tan deplorable estado que exigen la reedificacion por los medios posibles para evitar la falta de comunicación de los Pueblos”*. Pueblos por lo demás no muy bien comunicados con la capital, en los que faltaban puentes para cruzar los ríos y arroyos, sirva como ejemplo la relación que en 1781 envía el prior de Valdepeñas, Francisco Tomas de Porcuna, al geógrafo real Tomás López. En esta relación, que describe los caminos que comunican Valdepeñas con las localidades de su entorno, informa de la ausencia de puentes en puntos intermedios del camino (aunque no así en la entrada y salida de los pueblos)<sup>17</sup>.

---

<sup>13</sup> ORTEGA SAGRISTA, R. (1978): *Op. cit.*, pág. 62.

<sup>14</sup> *Ibíd.*, pp. 62-63. La misma petición de contribución a los pueblos por los que pasa el camino se repetirá en 1784, esta vez para la reparación del puente de la Alcantarilla. *“que la referida obra se costee [...] por los propios de los pueblos en veinte leguas en contorno respecto a que dicho puente es el paso preciso e indispensable para la ciudad de Granada y todo su reino”* ARCHIVO MUNICIPAL DE JAÉN (A.M.J.). Libros de Actas Capitulares (1784). Cabildo de 30 de enero de 1784; *Ibíd.*, pág. 39.

<sup>15</sup> CORONAS TEJADA, L. (1994): *Op. cit.*, pág. 419.

<sup>16</sup> A.M.J. Libros de Actas Capitulares (1650). Cabildo de 5 de diciembre de 1650; *Ibíd.*, pág. 420.

<sup>17</sup> RUIZ GONZÁLEZ, J.E. (1996): *Jaén según las relaciones enviadas por los párrocos al geógrafo real Tomás López*. Cámara Oficial de Comercio e Industria de Jaén. Jaén, pág. 31.

GUTIERREZ PÉREZ, J. C. et alii. ¿Existió un camino real entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar? Nuevas aportaciones sobre el arreglo del paso de La Escaleruela y la construcción del Vitor de Carlos III.

Los temporales igualmente afectaban también a los caminos. El párroco de Cambil indicaba ya en 1781 a propósito del Camino Real de Coches de Madrid para Granada que *“hará poco más de veinte años que por una avenida quedó intransitable dicho camino para los coches, y aún por la Cerradura está también molesto para todo pasaje”*<sup>18</sup>.

Pese a todo tenemos que decir que lo costoso del mantenimiento de los caminos hacía que su mala situación se perpetuase. El propio deán Mazas señalaba ya a finales del siglo XVIII que el estado del camino que iba de Jaén en dirección a Granada era penoso y necesitaba un arreglo urgente pues el mismo *“aflige y embaraza a los pobres leñadores, carboneros y hortelanos del Puente de la Sierra”*<sup>19</sup>.

#### **LA ESCALERUELA: UN PASO MEDIEVAL PARA CONECTAR CON LA SIERRA DE JAÉN**

Aunque generalmente los caminos más importantes eran los que unían los núcleos de población entre sí, en el caso de la ciudad de Jaén también existían diferentes caminos o pasos que comunicaban el ámbito urbano con áreas de producción o espacios adeshados destinados bien a la ganadería o a la explotación silvícola. Uno de ellos era el llamado paso o camino de la Escaleruela que tenía su inicio a unos 10 kilómetros aproximadamente al Sur de la ciudad, desde el Puente de la Sierra siguiendo el cauce del río Quiebrajano, también llamado Valdearazo, hacia el Sur.

Aunque el camino actual se encuentra casi perdido por la construcción de la JV-2222 y la carretera del pantano del Quiebrajano, hay que decir que se conservan diferentes tramos, más o menos completos, y restos entre los que destaca la subida al Vitor desde la Parrilla, la bajada desde Cerro Veleta o la zona de las Vegas Bajas.

---

<sup>18</sup> *Ibíd.*, pág. 28.

<sup>19</sup> MARTÍNEZ DE MAZAS, José (1794): *Retrato al natural de la ciudad y término de Jaén*. Imprenta de Pedro de Doblas. Jaén, pág. 394.

GUTIERREZ PÉREZ, J. C. et alii. ¿Existió un camino real entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar? Nuevas aportaciones sobre el arreglo del paso de La Escaleruela y la construcción del Vitor de Carlos III.

Así el camino se internaba en el valle de Otíñar bajando hasta el arroyo de la Parrilla para luego subir por el complicado paso de la Escaleruela, que debía su nombre a la estratificación de la roca caliza en forma de escalones. Acabado el paso más complicado a la altura del inicio de lo que hoy es la carretera del pantano del Quiebrajano, el camino seguía por las Vegas Bajas<sup>20</sup>, más o menos paralelo a ésta carretera y siempre por debajo de ella.

El mismo servía para conectar las tierras sureñas de campiña de Jaén con las primeras estribaciones subbéticas, donde encontramos el valle de Otíñar. En esa zona se situaba entonces una parte importante de la llamada Dehesa de Propios del concejo de la ciudad de Jaén. Un valle que hoy día hace de frontera natural entre las llamadas comarcas de Sierra Mágina y la Sierra Sur de Jaén, y que desde época prehistórica ha estado poblado en diferentes fases.

Son diferentes los elementos patrimoniales que en ese territorio encontramos y que nos hablan de un poblamiento ya en época neolítica, calcolítica, romana, andalusí y cristiana hasta nuestros días. Un poblamiento en el que sin duda la existencia de una vía de comunicación que lo articulaba fue realmente determinante tanto para su desarrollo como también para su explotación y la sucesión de diferentes culturas.

Por otro lado, a nivel historiográfico nos encontramos ante una infraestructura viaria con escasos trabajos de investigación, en su mayoría centradas en el principal elemento patrimonial que en ella se sitúa, como es el Vitor de Carlos III. Sólo en los últimos años se ha despertado el interés por la misma, especialmente por la polémica planteada desde 2015 a cuenta de la localización de la red caminera pública y privada en el valle<sup>21</sup>.

---

<sup>20</sup> Algunas publicaciones hacen pasar erróneamente el camino de la Escaleruela, también llamado de la Sierra (y mal llamado a Granada) por la aldea colonial de Santa Cristina, aspecto éste que no era posible pues ese camino de subida y bajada a dicha aldea surgió tras la construcción de la misma en 1831, como vía de servicio creada para por el fundador. Además, el hecho de que el antiguo camino que pasa por las Vegas recibiera popularmente el nombre de camino de los Arrieros, denota el uso del mismo por estos trabajadores para los cuales precisamente fue acondicionado en 1784 el paso de la Escaleruela, como veremos.

<sup>21</sup> <https://lacontradejaen.com/otinar-reaccion-jaen> (Consultado el 19-8-2022)

GUTIERREZ PÉREZ, J. C. et alii. ¿Existió un camino real entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar? Nuevas aportaciones sobre el arreglo del paso de La Escaleruela y la construcción del Vítor de Carlos III.

La primera referencia al camino o paso de la Escaleruela, que podemos considerar historiográfica, parte del diccionario geográfico-estadístico realizado por Pascual Madoz a mediados del siglo XIX, donde en su entrada sobre Otíñar o Santa Cristina dice lo siguiente respecto al camino:

*“El Camino que va desde Jaén, era en lo antiguo la carretera de Granada, y en él, aunque bastante malo por ser de sierra, hay que admirar el paso llamado de la Escaleruela, que es un trozo de unos 500 pasos abierto sobre una roca, llamándose á su parte mas elevada puerto del Vítor, en memoria de esta obra. En este sitio se ve una lápida coronada con las armas de España en que se leo “Reinando Carlos III padre de sus pueblos año de 1784”.”<sup>22</sup>*

No volvemos encontrar referencias a sobre este espacio hasta prácticamente el primer tercio del siglo XX. Será en las páginas de la revista “Don Lope de Sosa”, donde Ramón Espantaleón en un artículo publicado en febrero de 1917<sup>23</sup> se refiere al mismo con motivo de una excursión que hizo desde Jaén a Otíñar, señalando los siguiente:

*“Del kilómetro 10 y a unos 15 metros sobre un picacho que domina una extensión enorme de terreno, alzase el Vítor, que Carlos III mandó construir sobre el camino que, por su iniciativa, se hizo de Otíñar a Jaén, es monumento sencillo y grande a la vez, realizandole el sitio de su implantación en una gran cartela se lee: REINANDO CARLOS III PADRE DE SUS PUEBLOS. Año 1784”<sup>24</sup>.*

En dicha revista incluso encontramos un breve artículo dedicado exclusivamente al Vítor que realiza el cronista Alfredo Cazabán en 1923 titulado “El Vítor, en la Sierra de Jaén”<sup>25</sup>, donde toma datos de la excursión de Ramón Espantaleón, a la vez que aporta otros sobre la dirección del antiguo camino o el arreglo en tiempos de Carlos III.

---

<sup>22</sup> MADOZ, P. (1849): *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus Posesiones de Ultramar*. Tomo XIII. Madrid, pág.753.

<sup>23</sup> De esa fecha data también las primeras fotografías que tenemos sobre el Vítor y el paso de la Escaleruela. Véase Anexo I, al final

<sup>24</sup> ESPANTALEÓN, R. (1917): “Excursión de Jaén a Otíñar”. *Don Lope de Sosa*, 50. Jaén, pág. 199.

<sup>25</sup> CAZABÁN LAGUNA, A. (1923): “El Vítor, en la Sierra de Jaén”. *Don Lope de Sosa*, 127. Jaén, pág. 46.

GUTIERREZ PÉREZ, J. C. et alii. ¿Existió un camino real entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar? Nuevas aportaciones sobre el arreglo del paso de La Escaleruela y la construcción del Vitor de Carlos III.

Tras ello habrá algunas referencias concretas a este camino y al Vitor publicadas en diferentes trabajos de investigación, destacando las aportaciones de López Pérez y López Arandia, basadas en las anotaciones de Rafael Ortega y Sagrista, y las de López Cordero<sup>26</sup>. Sin embargo no será hasta 2016 cuando se publique un artículo monográfico en el IV Congreso Virtual de Historia de las Vías de Comunicación titulado “El camino real de herradura de Jaén a Granada y su paso por el valle de Otíñar: apuntes sobre su origen y evolución”, del que esta comunicación pretende ser una ampliación y corrección al mismo, pues responde a varias cuestiones que ya en ese trabajo se planteaban<sup>27</sup>.

### **Origen medieval y funcionalidad**

Como suele decirse cuando hablamos de caminos antiguos, el origen del paso de la Escaleruela se pierde en tiempos inmemoriales. Aún así podemos señalar que existen varias hipótesis que nos hablan de un origen o posible existencia ya remota, al menos desde época calcolítica y prerromana.

La primera la encontramos en el poblado calcolítico de Cerro Veleta, el cual contaba con una posición estratégica de control sobre el valle de Otíñar, y además suponía la puerta de entrada al mismo. Así el propio paso de la Escaleruela se rodeaba de un aparato simbólico basado en diferentes abrigos rupestres (Cueva de los Herreros, Cueva de los Soles...) en los que encontramos diferentes escenas de caza, zoomorfos y antropomorfos. Por tanto, ese paso era ya en el Calcolítico destacado, siendo custodiado por el poblado de Cerro Veleta<sup>28</sup>. Importancia que en parte pudo

---

<sup>26</sup> LÓPEZ PÉREZ, M. (1992): *Cartas a Don Rafael*. Ayuntamiento de Jaén. Jaén; LÓPEZ ARANDIA, M<sup>a</sup>.A. (2001-2002): “De Otíñar a Santa Cristina. Historia de un señorío en la Sierra de Jaén”. *Foro de Papel*, 2. Jaén, pp. 57-58; ESCOBEDO MOLINOS, E. y LÓPEZ CORDERO, J.A. (2013): “Hitos históricos de la caminería giennense”. En *I Congreso Virtual sobre Historia de la Caminería (Comunicaciones)*. Asociación de Amigos del Archivo Histórico Diocesano de Jaén. Jaén, pp. 1-19; LÓPEZ CORDERO, J.A. (2003): *Jaén tras la muralla (Primera Expansión, 1500-1950)*. Caja de Ahorros de Granada. Jaén.

<sup>27</sup> GUTIÉRREZ PÉREZ, J.C. (2016): «El camino real de herradura de Jaén a Granada y su paso por el valle de Otíñar: apuntes sobre su origen y evolución». En *1V Congreso Virtual sobre Historia de la Caminería (Comunicaciones)*. Asociación de Amigos del Archivo Histórico Diocesano de Jaén. Jaén,, pp. 153-172.

<sup>28</sup> CHICOTE UTIEL, M. y LÓPEZ MURILLO, J. (1973): “Nuevas pinturas rupestres en Jaén”. *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, 78. Jaén, pp. 40-51.

GUTIERREZ PÉREZ, J. C. et alii. ¿Existió un camino real entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar? Nuevas aportaciones sobre el arreglo del paso de La Escaleruela y la construcción del Vitor de Carlos III.

deberse al intercambio de productos con otros asentamientos de la zona como Marroquíes Bajos, donde está documentada la presencia de objetos de sílex procedentes al parecer de esta zona, o el paraje de Cazalla (t.m. de Campillo de Arenas), rico en basaltos, que encontramos en Cerro Veleta.



Cerro Veleta y paso de la Escaleruela atravesándolo de izquierda a derecha.

Otra hipótesis reciente parte del investigador giennense López Cordero, quien tras analizar el encuentro entre el ejército romano de Claudio Cayo Nerón y el del cartaginés Asdrúbal, en un lugar entre las antiguas poblaciones de Iliturgi y Mentesa, señala que la huida de los cartagineses, según su interpretación de los textos de Tito Livio, tuvo lugar por la Sierra de Jaén pasando concretamente por la zona de la Escaleruela<sup>29</sup>. Paso que sería el mismo que hubo desde época prehistórica y que se mantuvo, entendemos que en época romana, debido a los diferentes restos de cerámica (principalmente tégulas) y columnas que encontramos en el valle, que nos hablan de varios asentamientos tipo villae, asociados al aprovechamiento agrícola de las vegas de Otíñar y la Parrilla, y al ganadero del monte. Asentamientos que

---

<sup>29</sup> LÓPEZ CORDERO, J.A. (2020): "El camino de Asdrúbal por la sierra de Jaén". En *VIII Congreso Virtual sobre Historia de la Caminería (Comunicaciones)*. Asociación de Amigos del Archivo Histórico Diocesano de Jaén. Jaén, pp. 99-121.

posiblemente surgieron durante la crisis del siglo III, con el desplazamiento de población libre de las urbes a las zonas rurales en busca de alimentos y huyendo de la presión fiscal<sup>30</sup>.

Sin embargo, llegados a la Edad Media hay que reseñar que el hecho de que el principal acceso al valle de Otíñar desde Jaén fuera por esta zona escarpada y estrecha, supuso que en el mismo se siguieran desarrollando diferentes asentamientos. Entre ellos destaca el que más empaque tendrá especialmente en el periodo bajomedieval, nos referimos al viejo Otíñar. Y es que desde el siglo XIII hasta el fin del Medievo el valle se encontrará en plena frontera entre los reinos de Castilla y el nazarí de Granada. Una zona de especial relevancia estratégica por su posición y recursos. Sobre esto último debemos de señalar que las crónicas medievales ya indican que el propio rey Fernando III llegó a arrasarse la zona de las Vegas, por las que trascurría el camino de la Escaleruela, dentro de sus campañas para someter a la ciudad de Jaén y conquistarla.

Tras dicha conquista en 1246, los cristianos reforzaron las defensas del poblado de Otíñar y construyeron el castillo o alcázar. La función principal de éste será la de controlar los pasos serranos que transcurrían por el valle, donde se incluye este camino, y en caso de posibles incursiones enemigas avisar a la ciudad de Jaén mediante señales luminosas (fuego) o de humo. De esta manera, el castillo controlaba esos pasos que por la sierra llegaban desde el Parrizoso, la Cañada de la Hazadilla o Palomares y Senda Nueva, así como la trayectoria de ambos al norte, hacia la ciudad de Jaén, siguiendo el viejo camino hasta el estrecho paso de la Escaleruela.

Es evidente, que una vez acabada la Reconquista y desaparecida la frontera, el castillo pasó a ser un elemento defensivo obsoleto, a lo que se unía el hecho de que la aldea de Otíñar llevaba décadas prácticamente despoblada. Por aquel momento, primera mitad del siglo XVI tendremos las primeras referencias documentales sobre

---

<sup>30</sup> Véase: ROMÁN PUNZÓN, J.M. (2009): "Un asentamiento rural de época romana en la vega de Granada: el Cerro de la Mora (Moraleta de Zafayona, Granada)". *Anales de Arqueología Cordobesa*, 20. Córdoba, pp. 245-248; FERNÁNDEZ UBIÑA, J. (1981): *La crisis del siglo III en la Bética*. Universidad de Granada. Granada.



GUTIERREZ PÉREZ, J. C. et alii. ¿Existió un camino real entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar? Nuevas aportaciones sobre el arreglo del paso de La Escaleruela y la construcción del Vitor de Carlos III.

la existencia de un camino que atravesaba el valle, al que indudablemente se accedía por el paso de la Escaleruela.



Cerro del castillo y aldea medieval de Otíñar

Sin embargo, aparte de ese paso de comunicación entre tierras nazaríes y castellanas, marcado por la defensa del territorio, la Escaleruela y el camino a la sierra también tendrán una función vinculada al aprovechamiento silvopastoril<sup>31</sup>. De hecho, la primera referencia documental que tenemos respecto al paso de la Escaleruela data de 1499, y va unida al aprovechamiento ganadero y silvícola que establecían las ordenanzas de la ciudad de Jaén, concretamente la IV y V, para el valle de Otíñar y el resto de sierra. Concretamente se señalaba: “*Otrosí, ordenaron y mandaron pregonar que personas algunas no sean osados de cortar árbol de cualquier fruto que sea, ni pinos, ni álamos, desde la Escaleruela hasta todo el Valle de Otínnar, porque es para proveymiento del Castillo de Otínnar (...)*”<sup>32</sup>.

---

<sup>31</sup> Sobre el control de los pasos serranos en el valle de Otíñar y otros sectores de la Sierra Sur, véase: GUTIÉRREZ PÉREZ, J.C. (2020): “El control de los pasos serranos fronterizos en la Sierra Sur de Jaén (siglo XIII): los castillos de Susana, Jamilena y Otíñar”. En TORO CEBALLOS, F. (coord.): *11 Estudios de Frontera. La realidad bifronte de la Frontera*. Diputación Provincial de Jaén. Jaén, pp. 123-138.

<sup>32</sup> PORRAS ARBOLEDAS, P.A. (1993): *Ordenanzas de la Muy Noble, Famosa y Muy Leal Ciudad de Jaén*. Universidad de Granada. Granada, pp. 141.

GUTIERREZ PÉREZ, J. C. et alii. ¿Existió un camino real entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar? Nuevas aportaciones sobre el arreglo del paso de La Escaleruela y la construcción del Vitor de Carlos III.

Y es que la antigua dehesa de Otíñar, desde que se produjo la despoblación de la antigua aldea medieval hacia el siglo XIV, había limitado sus aprovechamientos a los ámbitos ganadero, silvícola y cinegético<sup>33</sup>, no recuperándose plenamente el agrícola que había tenido en centurias anteriores hasta prácticamente 1827 cuando se privatiza parte del valle y se inicia la colonización privada de la zona noroeste de la dehesa<sup>34</sup>.

De hecho, la gran aportación de recursos forestales que suponía este espacio para la ciudad, unido también a su aprovechamiento ganadero ovino, caprino, vacuno, y después caballar, del que obtenían beneficios tanto el concejo como muchos de sus miembros, pudo influir en el fracaso del proyecto impulsado por la reina Juana I en 1508 para repoblar espacios despoblados de la Sierra de Jaén como Otíñar. Proyecto que, dicho sea de paso, sí cuajó en otros lugares como Los Villares, Valdepeñas de Jaén, Campillo de Arenas o Mancha Real<sup>35</sup>. Incluso puede que se uniera al fracaso del proyecto repoblado en Otíñar el hecho de que el paso de la Escaleruela seguía siendo una zona bastante peligrosa, que al ser de herradura, por entonces no permitía el paso de carros o carretas debido a los escalones en la piedra que le daban nombre.

Llegados al siglo XVI nos encontramos con algunas referencias a este camino que iba a la sierra, especialmente en la zona donde se encontraba, al igual que ahora, la bifurcación que, según la documentación, conducía o bien al Campo de los Almogáraves (actual Palomares, t.m. de Campillo de Arenas) o bien al Parrizoso (t.m. de Valdepeñas de Jaén). En este momento el camino que venía desde el paso de la Escaleruela se identifica como una vereda ganadera que conducía a tales espacios. Ya en 1526, según consta en el Libro de Términos de la ciudad de Jaén,

---

<sup>33</sup> Sobre el aprovechamiento ganadero de la dehesa de Otíñar y otros espacios de Jaén, véase: ARGENTE DEL CASTILLO OCAÑA, C. (1991): *La Ganadería Medieval Andaluza (Siglos XIII-XVI. Reinos de Jaén y Córdoba)*. Tomos I y II. Diputación Provincial de Jaén. Jaén. En cuanto a caza puede verse: S.A. (1940): *Hechos del Condestable Don Miguel Lucas de Iranzo. Crónica del siglo XV. Edición y estudio de Juan de Mata Carriazo*. Espasa Calpe. Madrid.

<sup>34</sup> Véase: GUTIÉRREZ PÉREZ, J.C. (2022a): «Santa Cristina (Otíñar), un proyecto colonizador en la Sierra de Jaén en plena revolución liberal». En PÉREZ-SCHMID FERNÁNDEZ, F.J. y HAMER FLORES, A. (coords.): *Colonias y colonizaciones agrícolas en la España Moderna y Contemporánea. Nuevas miradas y aportaciones*. Fundación Caja Rural de Jaén. Jaén, pp. 187-206.

<sup>35</sup> LÓPEZ ARANDIA, M<sup>a</sup>.A. (2001-2002): *Op. cit.*, pp. 52-55; MUÑOZ RUEDA, V. (2021): *Historia de Los Villares*. Vol I: *Los Villares en los siglos XVI y XVII*. Ed. el autor. Torredonjimeno, pp. 37-49.

GUTIERREZ PÉREZ, J. C. et alii. ¿Existió un camino real entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar? Nuevas aportaciones sobre el arreglo del paso de La Escaleruela y la construcción del Vitor de Carlos III.

esa vereda ganadera a la altura de dicha bifurcación había sido ocupada, junto al abrevadero situado en la zona, por el rentero del cortijo de Otíñar, perteneciente a los propios de la ciudad. Tras dicha ocupación el concejo de Jaén, para facilitar el paso del ganado, mandó que no se sembrara ni plantara nada a 150 pasos del abrevadero<sup>36</sup>.

### ***El arreglo del paso de la Escaleruela (1784)***

Aunque la antigua dehesa de propios de Jaén, siempre mantuvo su aprovechamiento ganadero, hasta el punto de que llegó a destinarse para la cría de yeguas (que durante un tiempo le dio nombre); hay un factor que detectamos empezó a darse especialmente a partir de la segunda mitad del siglo XVIII. El mismo tiene que ver con un aprovechamiento bastante intenso de los recursos forestales y madereros de la sierra. Sobre ello ya nos informa el Deán Mazas en 1794, cuando señala que desde hace tiempo “se ha hecho empeño de no dejar un árbol en toda la Sierra”. En el caso de Otíñar señala que cada vez predomina más el monte bajo de acebuches, chaparros, cornicabras, etc., que aprovechan leñadores. Árboles que según él no son suficientes para “los ganados, y especialmente las Yeguas y Potros no tienen en donde abrigarse contra los ardores del sol, del frío, y de la nieve”, dándose un panorama que califica de montes pelados<sup>37</sup>.

Es más que posible que la agudización del clima en este periodo, en lo que se conoce como la Pequeña Edad del Hielo, influyera en esto, pues cabe recordar que durante las décadas de 1770 y 1780 se produjeron mínimos históricos en la temperatura, y ante ello la leña y el carbón eran materias primas imprescindibles para poder sobrevivir. Frío al que se unía las lluvias torrenciales que convertían en auténticos lodazales los campos y los caminos, reduciendo de este modo la actividad agrícola y ganadera, así como el abastecimiento de productos a los núcleos de población. Con ello asistimos a un periodo bastante duro, que hizo que lo fuera más aún con la erupción del volcán islandés Laki, entre 1783 y 1784, cuyas

---

<sup>36</sup> ARGENTE DEL CASTILLO OCAÑA, C. (1991): *Op. cit.*, pág. 614.

<sup>37</sup> MARTÍNEZ DE MAZAS, José (1794): *Op. cit.*, pp. 399-400.

GUTIERREZ PÉREZ, J. C. et alii. ¿Existió un camino real entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar? Nuevas aportaciones sobre el arreglo del paso de La Escaleruela y la construcción del Vitor de Carlos III.

cenizas y gases tóxicos llegaron hasta Europa envenenando el aire y aumentando el desastre agrícola y ganadero que se venía padeciendo por el frío<sup>38</sup>.

Todos estos factores externos y climáticos influyeron de forma decisiva cuando en 1784 se decide arreglar el paso de la Escaleruela. Un paso muy transitado en los últimos años debido a la necesidad de grandes cantidades de madera y carbón para poder soportar el frío que se padecía, y que junto a las inclemencias climáticas frío y lluvias torrenciales se había vuelto muy peligroso para que leñadores, carboneros y arrieros transitaran por él. Esas lluvias torrenciales como veremos incluso habían afectado también al camino que venía desde Jaén al Puente de la Sierra, el cual según las actas de cabildo se había convertido en una zona pantanosa.

La primera referencia al arreglo del paso de la Escaleruela durante el reinado de Carlos III la encontramos en las actas de cabildo del ayuntamiento de Jaén de 1784. En ellas observamos como el propósito de arreglar el paso de la Escaleruela partió del entonces Intendente de Jaén, Jorge Aстрада y Muñoz, que venía ocupando la intendencia provincial desde 1780<sup>39</sup>. Fue éste quien remitió al Secretario de Estado, José Moñino, Conde de Floridablanca, una serie de “*planes y de presentaciones*” donde solicitaba “*la composizion de varios caminos, y entre ellos el paso de la escaleruela, bao de la Mancha, barranco de Riogordillo y camino del llano y entrada la ciudad (de Jaén)*”. Sin embargo, en carta realizada el 4 de febrero de 1784 y remitida al intendente, Floridablanca señalaba no haber tenido tiempo para examinar dicho proyecto, lo cual comunicó el 10 de febrero el intendente al ayuntamiento de Jaén. Ayuntamiento que durante el cabildo celebrado ese mismo día acordaba que se contestase que al intendente “*dandole gracias por lo mucho que se interesa por el beneficio comun*”<sup>40</sup>.

Una semana después, en el cabildo celebrado el 18 de febrero, se leía una carta del intendente realizada el día 15. En ella decía que tras informar de la urgencia de

---

<sup>38</sup> CAMPILLO ÁLVAREZ, J.E. (2018): *Homo climaticus. El clima que nos hizo humanos*. Crítica. Barcelona, pp. 343-346.

<sup>39</sup> Sobre la figura y función de los intendentes provinciales de Jaén en esta época, véase: FERNÁNDEZ CHACÓN, F. (2006): “Aproximación a un estudio bibliográfico y archivístico sobre la institución de la Intendencia y el Intendente de Jaén (siglos XVIII-XIX)”. *Códice*, 19. Jaén, pp. 71-80.

<sup>40</sup> A.M.J., Libros de Actas Capitulares (año 1784). Cabildo del 10 de febrero de 1784.

GUTIERREZ PÉREZ, J. C. et alii. ¿Existió un camino real entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar? Nuevas aportaciones sobre el arreglo del paso de La Escaleruela y la construcción del Vitor de Carlos III.

arreglar el paso de la Escaleruela y otros caminos de la provincia al Conde de Floridablanca, éste le había remitido cuatro cartas en relación a este asunto hacía pocos días. En las mismas, Floridablanca solicitaba al intendente que le remitiera informes y que *“en razón de algunos particulares dara con todos a que tenga efecto el remedio de los perjuicios que se experimentan por el estado tan deplorable en que estan dichos caminos”*. Tras ello en ese cabildo se acordaba nombrar a Juan Alonso de la Peña y Feliciano del Río, veinticuatro de la ciudad, como comisarios encargados de ver de qué manera podían arreglarse los caminos y financiarse los mismos, a la vez que les pedía dieran las gracias al intendente, Jorge Aстрада, por su interés en tales arreglos<sup>41</sup>.

Al cabo del mes, el 18 de marzo los comisionados Juan Alonso de la Peña y Feliciano del Río informaban en el cabildo celebrado ese día la necesidad de proceder a arreglar los caminos y las consecuencias que su falta de arreglo estaba teniendo, agravadas por los temporales de lluvia:

*“(…) en todos los inmediatos a esta ciudad respecto a que por muchos no pueden transitar los caminantes, sin inminente riesgo de la vida ya en los vados de los Rios, ya en otros espantosos precipicios orijinados todo de no haberse compuesto de tiempo inmemorial y de los estragos de las llluvias de este año, y el pasado, que habiendo sido excesivas sin exemplar lo han sido igualmente en sus efectos dejando los caminos y edificios en tan deplorable estado que exigen la reedificacion por los medios posibles para evitar la falta de comunicacion de los Pueblos la de comestibles y Leña, y los funestos acasos de los trajineros que instados de su necesidad emprendan su transito”*.

Pero la mala situación económica que atravesaban las arcas municipales, especialmente el fondo caudales de propios, el cual no podía *“sufragar estos gastos por las cortas rendiciones de los Arbitrios y fines de su concesion, y estar señalados los sobrantes para el pago de la extraordinaria contribucion cuyo descubierto, excede de 150000 reales siendo probable”*. A ello se unían las malas cosechas, temporales y elevada fiscalidad, especialmente con la extraordinaria contribución de 1779<sup>42</sup>, elementos que venían sufriendo los habitantes de la ciudad de Jaén y del

---

<sup>41</sup> A.M.J., Libros de Actas Capitulares (año 1784). Cabildo del 18 de febrero de 1784.

<sup>42</sup> Véase: TORRES SÁNCHEZ, R. (2012): “Los límites del absolutismo fiscal. La “Extraordinaria Contribución” de 1779”. *Obradoiro de Historia Moderna*, 21. Santiago de Compostela, pp. 131-155.

GUTIERREZ PÉREZ, J. C. et alii. ¿Existió un camino real entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar? Nuevas aportaciones sobre el arreglo del paso de La Escaleruela y la construcción del Vitor de Carlos III.

resto de España, situación que en la capital era descrita de la siguiente manera por los comisarios nombrados: *“La esterilidad de los precedentes años y sus consecuencias han reducido a los Labradores y vegueros de la jurisdiccion de Vuestra Señoria a la clase de verdaderos mendigos sueltos, y a los mas Hacendados á la de necesitados pues no pueden cobrar las rentas de sus colonos, a quienes fomentan por este medio de espera á impulso de la imposibilidad de la voluntad y de su proprio útil no siendo dable a los primeros sostener sus familias ni á los segundos conservar las fincas, como se verifica en las muchas casas demolidas de esta Poblacion muchas mas que deven demolerse, Huertas de frutales destruidas en las inundaciones cauzes rotos, y Molinos Arineros sin uso”*.

En el caso del *“fatal sitio de la escaleruela”*, se señalaba que, al ser lugar por donde pasaba el suministro de leña y carbón de la ciudad, gracias a jornaleros y arrieros, su arreglo era muy necesario, por lo que ya había una orden para componerlo usando para ello los *“espolios pendientes”*<sup>43</sup>. Pero indicaban los comisarios que tal arreglo no serviría de nada si no se componía el camino que desde Jaén iba al Puente de la Sierra pues era *“el mas pantanoso que puede discurrirse y el que mas se transita en tiempo de Ymbierno”*, pidiendo *“su reedificacion al ser que en otro tiempo tubo y manifiesta la derecha calzada que desde esta ciudad llega al Puente de la Sierra”*. Asimismo, apuntaban que al igual que el paso de la Escaleruela, el que llegaba al Puente de la Sierra sería arreglado también con cargo a los expolios. En el mismo informe los comisarios decían que el resto de caminos serían reformados con financiación diferente. Así, por ejemplo, entre otros, el que iba desde la ciudad hasta el Puente Nuevo sería sufragado por los arbitrios, mientras que la mejora desde dicho puente por Mancha Real *“hasta Peña oradada”* correría a cuenta de los caudales de Propios.

---

<sup>43</sup> Los expolios o espolios eran los muebles, dinero, joyas, créditos y bienes inmuebles y semovientes que los obispos dejaban a su muerte y las rentas de su dignidad, correspondientes al tiempo que media desde el fallecimiento hasta el día de la preconización del sucesor en Roma. En España tras el Concordato firmado en 1753 entre Fernando VI y Benedicto XIV, los expolios quedaron a disposición del rey para aplicarlos a los que prescribían los cánones. Sobre este tema, véase: LADERO FERNÁNDEZ, C.L. (2017): “Espolios y vacantes en el siglo XVIII: el caso particular de un Arzobispo de Sevilla”. *Hispania Sacra*, 139. Madrid, pp. 246-261.

GUTIERREZ PÉREZ, J. C. et alii. ¿Existió un camino real entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar? Nuevas aportaciones sobre el arreglo del paso de La Escaleruela y la construcción del Vítor de Carlos III.

Una vez leído el informe realizado por Juan Alonso de la Peña y Feliciano del Río, el cabildo giennense señalaba que *“siendo los medios que dichos señores proponen los únicos que se han podido discurrir para ocurrir a la urgencia y necesidad de componer los caminos que se relacionan en el dicho informe sin gravamen del vecindario”*. Tras ello acordaba pedir a Jorge Aстрада, intendente provincial, *“interponer su autoridad y poderoso influjo con el excelentísimo señor Conde de Florida Blanca”*, y que finalmente éste aprobara lo señalado por los comisarios en su informe, expidiendo las correspondientes órdenes para llevar a cabo el arreglo de los caminos<sup>44</sup>.

De todos esos caminos, sin duda, el paso de la Escaleruela tuvo que ser el más importante y urgente en su reforma. Entendemos que fue así gracias a la función principal que tenía y era la de facilitar el suministro de leña y carbón a la ciudad de Jaén, como ya hemos señalado. Ello se observa en el cabildo celebrado el 10 de mayo de 1784, donde se leía una carta del intendente realizada dos días antes, en la que se incluía la respuesta que Floridablanca había hecho a la carta que el propio intendente le había enviado el 20 de marzo de ese año, con el ya mencionado acuerdo que adoptó el cabildo de la ciudad tras el informe de los comisarios. En esa respuesta el Conde de Floridablanca indicaba que debía concluirse *“primero la composición del camino de la escaleruela que es el mas urgente y necesario que después se iran emprehendiendo las demás obras precediendo siempre el reconocimiento y regulación de ellas para proceder con el conocimiento que corresponde”*<sup>45</sup>.

Tuvo que ser en ese momento de finales de la primavera e inicios del verano de 1784 cuando se inició el arreglo del camino de la Escaleruela. Gracias al Vítor situado en el puerto que corona el paso, sabemos que el arreglo no se prolongó más allá de ese año de 1784. De hecho, la siguiente referencia en las actas de cabildo la encontramos en el celebrado el 30 de septiembre de 1785, donde se decía que dicho arreglo ya se había concluido<sup>46</sup>.

---

<sup>44</sup> A.M.J., Libros de Actas Capitulares (año 1784). Cabildo del 18 de marzo de 1784.

<sup>45</sup> A.M.J., Libros de Actas Capitulares (año 1784). Cabildo del 10 de mayo de 1784.

<sup>46</sup> A.M.J., Libros de Actas Capitulares (año 1785). Cabildo del 30 de septiembre de 1785.

GUTIERREZ PÉREZ, J. C. et alii. ¿Existió un camino real entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar? Nuevas aportaciones sobre el arreglo del paso de La Escaleruela y la construcción del Vítor de Carlos III.



Vítor de Carlos III en el antiguo paso de la Escaleruela.

### ***El “Vítor” de Carlos III***

El gran esfuerzo que en su momento tuvo que suponer el arreglo de ese complicado paso serrano y la implicación directa de la Corona en tal empresa, hizo que ello no se quedará en el mero arreglo. Así una vez concluidos los trabajos, y como evidente prueba propagandística, se decidió coronar la zona más elevada del paso con un monumento, un vítor<sup>47</sup>, que recordara aquella proeza. Con ello se intentaba también contribuir a reforzar la idea de la figura del rey Carlos III como un monarca firme defensor de la fórmula del despotismo ilustrado. Una manera de hacer política en la que como es sabido el arreglo de la red caminera y viaria de España fue uno de los objetivos que traían de cabeza al rey<sup>48</sup>.

---

<sup>47</sup> Según el Diccionario de la Real Academia de la Lengua, un vítor es, en su tercera entrada: Letrero escrito directamente sobre una pared, o sobre un cartel o tablilla, en aplauso de una persona por alguna hazaña, acción o promoción gloriosa.

<sup>48</sup> BIBLIOTECA NACIONAL DE ESPAÑA. Sig. 11265/70. Real Decreto de Carlos III, 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. Aranjuez, 10 de junio de 1761.



GUTIERREZ PÉREZ, J. C. et alii. ¿Existió un camino real entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar? Nuevas aportaciones sobre el arreglo del paso de La Escaleruela y la construcción del Vítor de Carlos III.

Para este caso se decidió construir un monumento realizado con piedra caliza del entorno más inmediato. El mismo se componía de tres cuerpos siendo el inferior un basamento de sillería bien labrada, con una moldura convexa en su parte inferior y con una cornisa también ligeramente convexa en su parte superior, el cual posee una altura de 120 cm. y una base de 235 cm. Sobre éste se dispone un segundo cuerpo de 94 x 217 cm. compuesto por una inscripción conmemorativa o vitor enmarcada por una moldura de piedra, rematándose el conjunto con un tercer cuerpo compuesto en su parte de central por las armas reales simples de España entre volutas, con el que se alcanza los 305 cm. de altura que tiene el monumento.

En la inscripción conmemorativa por aquel enorme esfuerzo que supuso el arreglo del paso se labró el siguiente texto: “REYNANDO CARLOS III / PADRE DE SUS PUEBLOS / AÑO DE 1784”. Con ese mensaje paternalista quedaba clara la participación de la Corona en el arreglo del paso, a la vez que ensalzaba la figura del rey Carlos III por haber permitido tal proeza.



Inscripción del Vítor de Carlos III

### ¿UN CAMINO REAL ENTRE JAÉN A GRANADA POR EL VALLE DE OTÍÑAR?

Es muy extendida la idea de que lo que conocemos como el camino y paso de la Escaleruela, junto con el Vítor de Carlos III, son o formaron parte de uno de los

GUTIERREZ PÉREZ, J. C. et alii. ¿Existió un camino real entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar? Nuevas aportaciones sobre el arreglo del paso de La Escaleruela y la construcción del Vitor de Carlos III.

caminos reales que comunicaron la ciudad de Jaén con la de Granada, como señalamos al principio de este trabajo, y que dicho camino fue realizado en tiempos de Carlos III, según algunas hipótesis para favorecer la repoblación de la zona<sup>49</sup>, la cual no llegaría hasta casi medio siglo después por iniciativa privada. A ello se une también el tópico de que ese camino real era ya una de las vías principales de comunicación entre ambas ciudades al menos desde época medieval, señalándose en algunos casos que era la más importante.

Sin embargo, una vez analizadas diferentes cartografías y documentación, especialmente la que hemos visto en el punto anterior, se nos plantea una duda. Y es que si ese camino real entre Jaén y Granada pasaba por el valle de Otíñar desde tiempos medievales, ¿cómo puede ser que del mismo no se tenga constancia documental de esa importancia y existencia antes del primer tercio del siglo XIX?

Haciendo un repaso de la documentación existente, partimos de que el camino o paso de la Escaleruela que se adentraba en el valle de Otíñar, ya aparece en 1526 en Libro de Términos de la ciudad de Jaén identificado como una vereda ganadera que en el vado del Quiebrajano se bifurcaba en dos yendo una parte por el sureste al paraje del Campo de los Almogáraves y la otra al sur hacia el Parrizoso, pero no más allá de estas zonas<sup>50</sup>. Según Carmen Argente del Castillo, en el caso del tramo que iba al Campo de los Almogáraves (hoy Palomares), por la Cañada de la Hazadilla, esa vereda ganadera no era de las de largo alcance que se usaban por los ganaderos para ir de un término a otro, ya que estaba destinada al servicio casi exclusivo de los ganados de la ciudad<sup>51</sup>.

En el caso del tramo que iba al Parrizoso, no sabemos si la misma vereda terminaba en el paraje o tenía continuidad, pues según Alfredo Cazabán el camino reformado en 1784 tras pasar por Otíñar, no se dirigía a Granada por Campillo de Arenas, sino por Alcalá la Real. Sin embargo, es muy posible que la vereda como tal terminara en

---

<sup>49</sup> LÓPEZ ARANDIA, M<sup>a</sup>.A. (2001-2002): *Op. cit.*, pp. 56-58.

<sup>50</sup> ARGENTE DEL CASTILLO OCAÑA, C. (1991): *Op. cit.*, pp. 237 y 406

<sup>51</sup> *Ibíd.*, 239. Señalar que el Campo de los Almogáraves formo parte del término de la ciudad de Jaén hasta en el segundo tercio del siglo XVI se funda la población de Campillo de Arenas, en cuyo término se incluyó este paraje.

GUTIERREZ PÉREZ, J. C. et alii. ¿Existió un camino real entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar? Nuevas aportaciones sobre el arreglo del paso de La Escaleruela y la construcción del Vitor de Carlos III.

el Parrizoso y desde allí y a partir del siglo XVI el paso enlazara o continuara por el camino que comunicaba Carchelejo con Valdepeñas de Jaén<sup>52</sup>, el cual era descrito de la siguiente manera por el párroco de Carchelejo en 1781: “Comeniéñzase a repechar por una vereda no muy usada, caminándose por montes y encinares, y a distancia de una legua se encuentran unos cortijos, su nombre Los Cortijuelos, término de Campillo de Arenas. Sigue dicho camino por medio de éstos y a distancia de media legua corta, se hace un barranco llamado el de los Lobos, y al salir de éste se haya un río con el nombre del Parrizoso. Sigue el camino costeano este por montes y pinares y, a corta distancia, se vadea dicho río. Y sigue el camino repechando y, a corta distancia, se encuentran tres cortijos, con su ermita, llamado el Parrizoso (...)”<sup>53</sup>.

Aunque la referencia de Cazabán es la más pretérita que nos aporta un poco de luz sobre la dirección que seguía la vereda, entendemos que tras llegar al Parrizoso la misma enlazaría con el camino a Valdepeñas de Jaén para después seguir por Alcalá la Real hasta Granada. Sería entonces pues cuando ya encontraríamos un camino más o menos definido entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar, pues anteriormente hemos visto que las veredas no iban más allá de los parajes del Parrizoso y el Campo de los Almogáraves. Sin embargo, una vez más nos surge la pregunta de si ese paso era un camino real entre Jaén y Granada, como si lo eran el que iba por Martos y Alcalá la Real, o el que pasaba por el valle del Guadalbullón.

La respuesta a esta cuestión la encontramos ya en la documentación de finales del siglo XVIII, donde por un lado podemos ver cómo en las informaciones que los párrocos giennenses en la década de 1780, especialmente los de Carchelejo, Campillo de Arenas y Valdepeñas de Jaén, no hacen una sola referencia a camino real alguno que desde el valle de Otíñar se dirigiera hacia Granada pasando por sus pueblos. Ello lo recoge incluso el geógrafo real Tomás López en el mapa que hace del reino de Jaén en 1786, según las informaciones remitidas por dichos párrocos.

---

<sup>52</sup> Entendemos que este camino que unía Carchelejo con Valdepeñas de Jaén tuvo que surgir, como tal, una vez se produjo la repoblación de Valdepeñas de Jaén en la primera mitad del siglo XVI, pues no tendría sentido su existencia con anterioridad a ese periodo al no haber en esa parte de la Sierra Sur un núcleo de población de cierta relevancia.

<sup>53</sup> RUIZ GONZÁLEZ, J.E. (1996): *Ibíd.*, pp. 34-35.

GUTIERREZ PÉREZ, J. C. et alii. ¿Existió un camino real entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar? Nuevas aportaciones sobre el arreglo del paso de La Escaleruela y la construcción del Vitor de Carlos III.

Pero es más, la confirmación a este asunto nos la dan las propias actas de cabildo de 1784 que hemos analizado, en las que cuando se produce el arreglo del camino de la Escaleruela, para nada se indica que el mismo sea o forme parte de un camino real. De hecho, en la documentación siempre se identifica como un camino cuyo uso principal en ese momento era el facilitar el paso de arrieros y jornaleros que abastecían de leña y carbón a la ciudad de Jaén, al igual que a los ganaderos.



Valle de Otíñar, donde se aprecia el camino de la Escaleruela a su paso por las Vegas Bajas.

Si ello es así ¿por qué en la década de 1820 ya se señala la existencia de un camino real hacia Granada que pasaba por el valle de Otíñar? Es muy probable que

GUTIERREZ PÉREZ, J. C. et alii. ¿Existió un camino real entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar? Nuevas aportaciones sobre el arreglo del paso de La Escaleruela y la construcción del Vitor de Carlos III.

todo ello parta de un error, pues resulta extraño, cómo en toda la documentación cartográfica, municipal, etc., no se hable de la existencia de camino real alguno entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar, antes de 1826 y lo haga de forma muy inconexa con posterioridad.

La primera referencia a la existencia de un llamado camino real a Granada por Otíñar la encontramos en 1826 cuando dos peritos agrimensores nombrados por el ayuntamiento de Jaén deslindan los cuartos de la Parrilla y del Castillo de Otíñar, que pertenecían a su caudal de Propios y que al año siguiente, 1827, serían vendidos a censo al funcionario real Jacinto Cañada y Rojo, para el establecimiento de una nueva población y la colonización de ese espacio<sup>54</sup>.

En la descripción que hacen los peritos del cuarto de la Parrilla señalan como punto de partida del deslinde “*por la parte Sur en Rio de otíñar, al Mojon que hay en la falda de la ultima escaleruela, sigue el calar arriba (...)*”. Como podemos ver el cuarto de la Parrilla por su zona sur se iniciaba cerca de la zona donde actualmente se encuentra el cruce entre la carretera del pantano y el tramo terrizo de la JV-2222, pues claramente se señala que desde el río el lindero seguía hasta la “última escaleruela” en alusión al paso rocoso en forma de escaleras que descendía desde el Vitor. Sin embargo, cuando terminan de describir los linderos del cuarto de la Parrilla, los peritos agrimensores señalan que dicho cuarto es atravesado por “*el camino que desde esta Ciudad se dirige á la de Granada*”, y aquí es donde a nuestro parecer radica el principio de ese error, pues si bien manifiestan que el camino atraviesa ese cuarto de la antigua dehesa de propios, no dicen lo mismo cuando describen el cuarto del Castillo de Otíñar<sup>55</sup>.

Dicho error, tras ser reflejado en la escritura de venta de los terrenos en 1827 y constituirse en ellos la nueva población particular de Santa Cristina, también llamada

---

<sup>54</sup> Véase: GUTIÉRREZ PÉREZ, J.C. (2022b): “Marco histórico-legislativo sobre la creación de las nuevas poblaciones de San Calixto (Córdoba) y Santa Cristina-Otíñar (Jaén). Apuntes sobre colonización privada en la Andalucía del siglo XIX”. En *III Congreso virtual Archivos, Historia y Patrimonio Documental. Comunicaciones*. Asociación de Amigos del Archivo Histórico Diocesano de Jaén. Jaén, pp 7-32.

<sup>55</sup> ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE JAÉN (A.H.P.J.), escribano: José María Ruiz. Leg. 2356, s.f. Año 1827.

GUTIERREZ PÉREZ, J. C. et alii. ¿Existió un camino real entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar? Nuevas aportaciones sobre el arreglo del paso de La Escaleruela y la construcción del Vitor de Carlos III.

Otíñar en honor al despoblado medieval, se fue perpetuando en los documentos de propiedad de esa finca así como en publicaciones coetáneas de las que luego han bebido otras. Tal es el caso del diccionario geográfico de Pascual Madoz de mediados del XIX, quien en su entrada sobre Santa Cristina u Otíñar dice que “*El Camino que va desde Jaén, era en lo ant(iguo) la carretera de Granada, y en él, aunque bastante malo por ser de sierra, hay que admirar el paso llamado de la Escaleruela, que es un trozo de unos 500 pasos abierto sobre una roca*” y que en su parte más elevada se encuentra el Vitor de Carlos III. Aquí Madoz, en el cuya obra se inspiran luego trabajos posteriores, se basa en la información que en su momento le facilitaron en parte los dueños de la finca para describir la nueva población particular. Precisamente cae en el error señalando que el camino que va Granada por Otíñar, según la escritura de venta, es una carretera o camino carretero. Y es que, como señalábamos al principio de este trabajo, ese viejo camino carretero hacia Granada no transcurría por el valle de Otíñar sino que el mismo venía desde Madrid, y a él se unía un camino de herradura que desde Jaén iba al Puente de la Sierra para dirigirse hacia Puerto Alto y luego llegar por el paraje de la Sima a La Cerradura donde enlazaba con el camino carretero que pasaba por el Valle del Guadalbullón.

A todo esto suma otro nuevo error basado en el anterior, quizá con el fin de engrandecer el pasado de la finca y nueva población de Santa Cristina-Otíñar, el cual lo encontramos el 26 de junio de 1876 en la escritura pública de partición de bienes de la que fue propietaria María del Carmen Martínez Nieto, cuyo padre y heredero, Juan Antonio Martínez Bailén añade a la descripción del cuarto de la Parrilla que el mismo es atravesado por “*el camino real de herradura desde esta Capital á Granada construido en mil setecientos ochenta y cuatro por S.M. el Rey Don Carlos tercero*”<sup>56</sup>, no indicando, al igual que en 1827, que dicho camino continuara por el cuarto del Castillo de Otíñar. Sería la segunda referencia de fuente primaria que hay sobre la existencia de ese camino. A diferencia de Madoz, aquí se señala que el camino no era carretero sino de herradura, es decir un camino para el paso de caballerías, junto con personas y ganado, como lo era el que iba a Granada por el Puente de la Sierra y Puerto Alto. Sin embargo, sorprende la referencia a la

---

<sup>56</sup> A.H.P.J., escribano: José Toral Bonilla. Leg. 29127, fol. 229 rº

GUTIERREZ PÉREZ, J. C. et alii. ¿Existió un camino real entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar? Nuevas aportaciones sobre el arreglo del paso de La Escaleruela y la construcción del Vitor de Carlos III.

construcción del camino de Jaén a Granada por el valle en 1784 por el rey Carlos III, hecho que como hemos visto no es cierto, pues nunca se construyó camino real alguno, ya que ese año solo se hizo un importante arreglo del paso de la Escaleruela, que formaba parte de un camino de abastecimiento de la ciudad.

Es posible que por aquel entonces ya se hubiera instalado la creencia de que hubiera un camino real entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar, como después vemos que señalan Espantaleón y Cazabán a principios del siglo XX en sus escritos. Pero hablamos de creencia, puesto que durante todo el siglo XIX y XX no se señala en cartografía pública o privada la existencia de ese camino real, incluidas las propias actas de pleno municipales, las cuales todavía en 1845 se refieren al camino que atraviesa el valle de Otíñar como el de la Escaleruela<sup>57</sup>.

En el caso de los cartografías que realiza el Instituto Geográfico y Estadístico (IGE) entre 1876 y 1878 en el término de la ciudad de Jaén se ve perfectamente como ni siquiera se hace mención al mismo, nombrándolo como tal. De hecho, tanto en ésta como en las primeras ediciones del Mapa Topográfico Nacional de 1907 y 1933, no se indica la existencia de un camino a Granada por el valle de Otíñar. Es más, en los bosquejos topográficos de 1876 y 1878 se señala que existe un camino de Jaén a Otíñar, que tras llegar a la nueva población de Santa Cristina pasa a denominarse su trayectoria hacia el sur como de Campillo de Arenas siguiendo el tramo hacia la Cañada de la Hazadilla. Además, partiendo desde el actual puente del Quiebrajano sigue otro camino llamado del Campillo que se dirige al Parrizoso. Los mismos nombres se mantienen en 1907 y 1933<sup>58</sup>, añadiéndose a éstos el camino que pasaba junto a las Vegas Bajas de Otíñar, el cual se llama camino de Jaén a la Sierra, tratándose en este caso del viejo camino de la Escaleruela. Cabe añadir que esta amalgama de nombres y de trazados que plantean los topógrafos del extinto IGE, antaño muy clara con la vereda principal que iba al Campo de los Almogáraves y al Parrizoso, se da debido a la existencia de la nueva población de Santa Cristina.

---

<sup>57</sup> LÓPEZ CORDERO, J.A. (1992): *El Jaén isabelino: economía y sociedad (1843-1868)*. Universidad de Granada. Granada, pág. 148.

<sup>58</sup> I.G.N. Cartoteca. Mapa Topográfico Nacional: Hoja 947 (Jaén), ediciones de 1907, 1933, 1938; Hoja 969 (Valdepeñas de Jaén), edición de 1931. Bosquejos planimétricos: Cuadernos de campo de 1876 y plano de 1878, del término municipal de Jaén.

GUTIERREZ PÉREZ, J. C. et alii. ¿Existió un camino real entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar? Nuevas aportaciones sobre el arreglo del paso de La Escaleruela y la construcción del Vitor de Carlos III.

Y es que ante la falta de datos que estos técnicos debieron sobre ciertas toponimias y trayectos les llevaron a entender que los caminos particulares que daban acceso a Santa Cristina por el norte y por el sur, y que enlazaban con el camino principal que iba por las Vegas Bajas, llamado popularmente de los Arrieros, eran realmente el antiguo camino y el más importante, lo cual hemos podido ver que no era así.

Algunos incluso han querido entender que la referencia a un camino a Campillo de Arenas se refiere al supuesto camino real que iba a Granada por el Valle de Otíñar, debido a que dicha población estaba en la trayectoria de la vieja carretera de Granada. Sin embargo, tenemos que decir que al ser la primera vez que se habla de un inédito camino a Campillo de Arenas por el valle, es muy posible que fuera una referencia puntual que realizan en dichos planos los topógrafos para dar un nombre al camino aprovechando que el mismo llegaba al término municipal de Campillo de Arenas, pues no usan los tradicionales del Campo de los Almogáraves ni de la Cañada de la Hazadilla. Referencia que luego ha sido copiada en diferentes ediciones del Mapa Topográfico Nacional hasta 1938<sup>59</sup>. De hecho, cuando ese camino pasa a dicho término municipal pasa a llamarse camino de los Cortijuelos desde su paso por el antiguo paraje del Campo de los Almogáraves (Palomares), tras el cual pasa a tomar otros nombres en función de los pagos que atraviesa hasta llegar a Campillo de Arenas. En resumidas cuentas, podemos decir que no estamos ante un camino real a Granada, y mucho menos ante un camino real que atravesara la aldea colonial de Santa Cristina realizada en la primera mitad del XIX.

Igual ocurre con el llamado camino del Campillo. Camino que dijimos que en las fuentes modernas se señala que iba al Parrizoso, el cual tras ir vadeando el río Quiebrajano sube por el camino de Castañeda hasta enlazar con el camino del Parrizoso a Valdepeñas de Jaén que venía desde Carchelejo, como ya vimos se describía en 1781. Así consta en la hoja 969 del Mapa Topográfico Nacional

---

<sup>59</sup> Llama la atención cómo la denominación a camino de Campillo de Arenas aparece exclusivamente en las fuentes del antiguo Instituto Geográfico y Estadístico, la cual no aparece usada en otras cartografías ni en otros documentos como tal. Así en en 1901 cuando se realizan en el valle de Otíñar los llamados trabajos agronómicos-catastrales sólo se habla de un camino de Jaén va a Otíñar, el cual a su paso por las Vegas Bajas hasta el actual puente del Quiebrajano se llama camino de Jaén a la Sierra, y desde allí hasta el Parrizoso se denomina camino de los Vados. Ya en pleno siglo XX también encontramos en mucha documentación cómo se llama camino de la Cañada de la Hazadilla al que va desde el puente del Quiebrajano a dicho paraje.



correspondiente a Valdepeñas de Jaén en sus ediciones del primer tercio del siglo XX. En resumidas cuentas, tampoco detectamos aquí la existencia de un camino real, a pesar de que Cazabán lo hacía pasar por esta zona al enlazarlo con Alcalá la Real.

Si por tanto queda demostrado que el valle de Otíñar nunca fue atravesado por un camino real de herradura entre Jaén y Granada, dónde surge la creencia errónea de tal hecho.

En este caso partimos de dos posibles hipótesis que son las siguientes:

1. La influencia que el fundador de la nueva población de Santa Cristina, a la sazón el funcionario de la Real Hacienda, Jacinto Cañada y Rojo, pudo tener en los peritos agrimensores nombrados por el ayuntamiento de Jaén para que éstos señalaran en su informe que el camino real de Jaén a Granada, que pasaba por el paraje del Puente de la Sierra, seguía su trayectoria por el valle de Otíñar y no por Puerto Alto. Una cuestión quizá baladí, pero que tiene su sentido si tenemos en cuenta que la nueva población y proyecto colonizador llevados a cabo por Cañada estaban basados en legislación neopoblacional carolina que establecía que las nuevas poblaciones debían de ubicarse “*con inmediación á los caminos y tránsitos y en los parages mas sanos*”<sup>60</sup>. Ante ello y con el fin de justificar para su empresa colonizadora que el camino de la Escaleruela no era un simple paso de leñadores, carboneros y arrieros, es posible que influyera, como hemos dicho, para “convertir” en camino real el paso de la Escaleruela de cara a favorecer su proyecto.
2. Que al identificarse el Puente de la Sierra desde época medieval como la Huerta de Otíñar o Pago de Otíñar, razón por la cual muchas cartografías sitúan equivocadamente la vieja población de Otíñar en esa zona, los agrimensores municipales entendieran que cuando el viejo camino real a Granada pasaba por ese pago de Otíñar lo hacía por el valle y no por el

---

<sup>60</sup> GUTIÉRREZ PÉREZ, J.C. (2022b): *Op. cit.*, pág. 28.

GUTIERREZ PÉREZ, J. C. et alii. ¿Existió un camino real entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar? Nuevas aportaciones sobre el arreglo del paso de La Escaleruela y la construcción del Vitor de Carlos III.

recorrido histórico que pasaba por Puerto Alto, la Palma y la Sima hasta la Cerradura, que señala el geógrafo real Tomás López en la década de 1780.

De hecho, como decimos en la segunda hipótesis la clave de este error histórico quizá resida aquí. Es decir, en entender que el viejo camino a Granada, que incluso se señala en las cartografías elaboradas por el Instituto Geográfico y Estadístico entre 1878 y 1938, al pasar por el pago o huerta de Otíñar lo hacía por el valle y no por Puerto Alto, pues como hemos apuntado ninguna fuente documental municipal o de otro tipo de administración indica esa existencia o trayectoria por Otíñar. Las únicas fuentes documentales primarias, de las que luego beben otras (diccionario de Madoz), que hablan de la existencia de un camino real a Granada por Otíñar son los documentos notariales de venta y traspaso de bienes que entre 1827 y 1876 hace la familia propietaria de la nueva población y finca de Santa Cristina-Otíñar.

## **CONCLUSIONES**

Los caminos entre las tierras de Jaén y Granada en su parte occidental están bien documentados a través de las fuentes cartográficas y bibliográficas. Esto nos permite observar como la vía entre ambas provincias se fue desviando desde la vía por Martos hacia la vía más oriental que suponía el valle del Guadalbullón y el Puerta de Arenas, cuya consolidación se produjo en el siglo XIX.

La presencia de otros caminos nos lleva a pensar que su valor como vía de comunicación es superior a la realidad, pero el estudio de las fuentes nos lleva a descartarlos como caminos de importancia o incluso su propia existencia. En el caso del camino de Otíñar o de la Escaleruela, su existencia no está en duda, pues se atestigua en documentos del cabildo de Jaén en 1784, pero si su valor como supuesto camino real en base a los problemas geográficos, poblacionales y documentales que plantea esta vía. Por tanto, un camino de estas características puede ser definido como una vía de paso de ganado, leñadores y carboneros que abastecía a la ciudad de Jaén.

Una vez desarrollada esta investigación podemos concluir también diferentes aspectos que nos han permitido resolver varias incógnitas que existían en cuanto al camino de la Escaleruela y el Vítor de Carlos III que lo corona al sur de la ciudad de Jaén, así como su identificación con un supuesto camino real a Granada. Antes de exponerlas queremos decir que el uso de las actas de cabildo de 1784 del ayuntamiento de Jaén han sido fundamentales para poder conocer el origen del arreglo ocurrido ese año en el paso de la Escaleruela que recoge el Vítor. Actas que hasta el momento nunca habían sido consultadas para tratar tal aspecto, el cual había llevado a la creencia de la construcción de un camino real de Jaén a Granada por Carlos III en esa zona.

Sin embargo, el análisis de esas actas capitulares junto con otras fuentes documentales así como el contexto histórico, nos han permitido ver que el arreglo del paso de la Escaleruela y la construcción del Vítor se realizó para poder facilitar el abastecimiento de leña y carbón a la ciudad de Jaén y que el mismo nunca fue o formó parte de un camino real que uniera Jaén con la ciudad de Granada, como hemos dicho. De hecho, el camino a Granada más cercano era el viejo camino de herradura que sí pasaba por el Puente de la Sierra (también conocido como Huerta de Otíñar o Pago de Otíñar) hacia Puerto Alto y La Cerradura, aspecto que pudo llevar que a la hora de colonizar el valle de Otíñar en 1827 se identificara el Pago de Otíñar con el valle de Otíñar, donde se situaba la aldea medieval. Por tal motivo, en la documentación notarial de la finca de Otíñar o Santa Cristina, de la que luego beben otros trabajos, se identifica al camino de la Escaleruela como camino real a Granada, mientras que en la documentación administrativa (actas de pleno, cartografías, etc.) no aparece esa denominación de camino real.

En resumidas cuentas, podemos decir que sí hubo un camino de herradura de Jaén a Granada que pasaba por el Puente de la Sierra o Pago de Otíñar, pero no por el Valle Otíñar, siendo el camino que atravesaba el valle una antigua vereda ganadera y de abastecimiento llamada camino de la Escaleruela. Una vía que daba acceso a esta parte de la Sierra de Jaén, antigua dehesa de propios. La misma y su paso principal, llamado también de la Escaleruela, fueron arreglados en 1784 para facilitar especialmente el paso de arrieros, leñadores y carboneros a la sierra. Arreglo tras el

GUTIERREZ PÉREZ, J. C. et alii. ¿Existió un camino real entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar? Nuevas aportaciones sobre el arreglo del paso de La Escaleruela y la construcción del Vítor de Carlos III.

cual fue levantado el llamado Vítor en honor al rey Carlos III como reconocimiento al esfuerzo que tal arreglo supuso y como símbolo propagandístico de la política de obras públicas llevada a cabo por la monarquía carolina en este periodo del llamado despotismo ilustrado.

## APÉNDICE GRÁFICO

ANEXO I: Fotografías del Vítor y del Paso de la Escaleruela por la Parrilla, tomadas por Ramón Espantaleón en 1917. Fuente: Fondo fotográfico del Instituto de Estudios Giennenses.



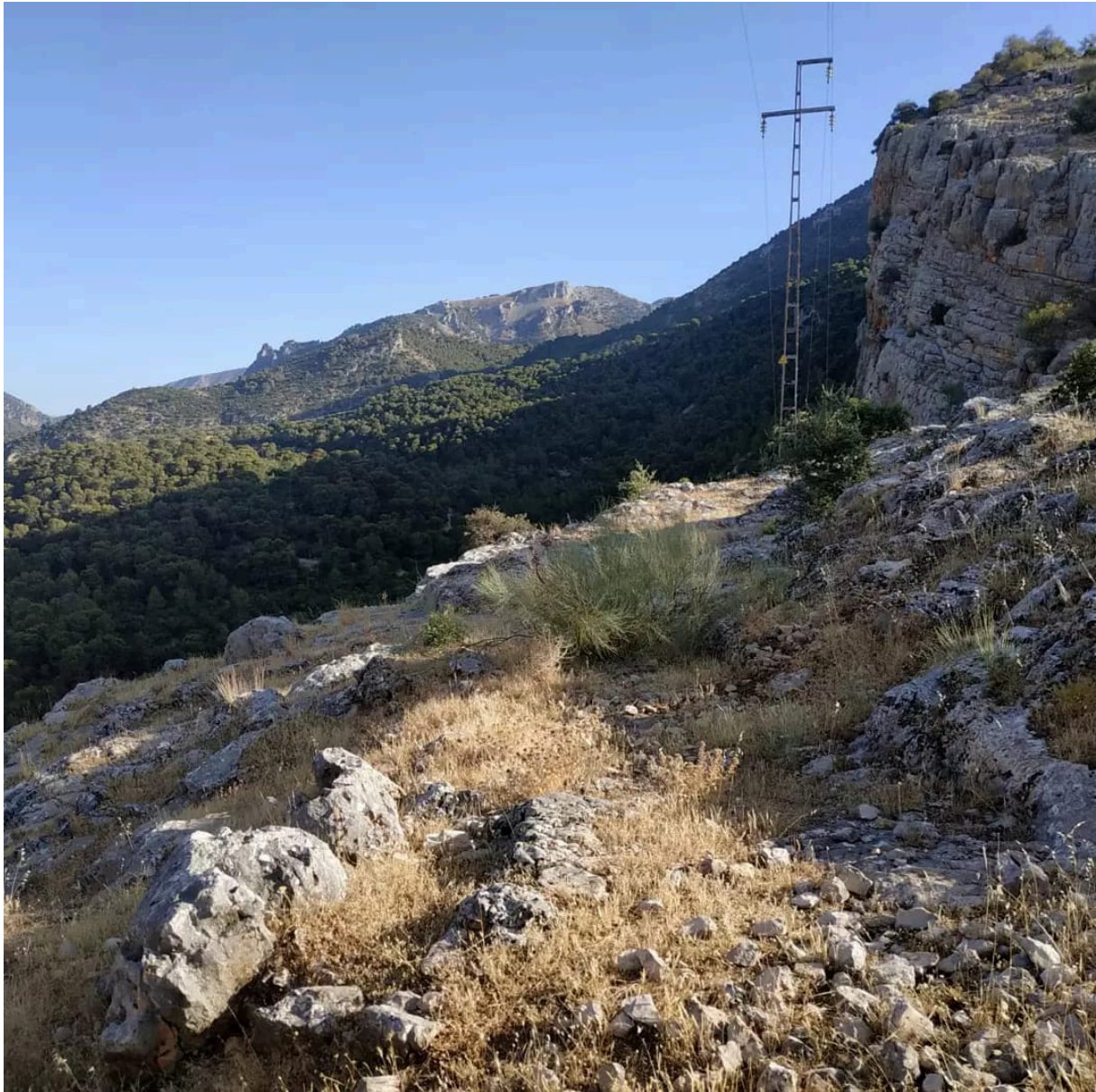
GUTIERREZ PÉREZ, J. C. et alii.

¿Existió un camino real entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar?  
Nuevas aportaciones sobre el arreglo del paso de La Escaleruela y la  
construcción del Vitor de Carlos III.



GUTIERREZ PÉREZ, J. C. et alii. ¿Existió un camino real entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar? Nuevas aportaciones sobre el arreglo del paso de La Escaleruela y la construcción del Vitor de Carlos III.

ANEXO II: Restos del camino de la Escaleruela por Cerro Veleta (imágenes 1 y 2, cedidas por Manuel Tomás Troyano Moreno) y por las Vegas Bajas, donde encontramos el muro en piedra seca que lo sustentaba.





GUTIERREZ PÉREZ, J. C. et alii. ¿Existió un camino real entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar?  
Nuevas aportaciones sobre el arreglo del paso de La Escaleruela y la construcción del Vitor de Carlos III.





GUTIERREZ PÉREZ, J. C. et alii. ¿Existió un camino real entre Jaén y Granada por el valle de Otíñar? Nuevas aportaciones sobre el arreglo del paso de La Escaleruela y la construcción del Vitor de Carlos III.

ANEXO III: Trayectoria del viejo camino de herradura de Jaén a Granada (en rojo) y del camino a la Sierra de Jaén o de la Escaleruela (en azul), que se dirgía hacia el Campo de los Almogáraves (t.m. Campillo de Arenas) y el Parrizoso (t.m. Valdepeñas de Jaén), trazados usando como base el bosquejo planimétrico del sur del término municipal de Jaén en 1878. Fuente: IGN.

