

**IV CONGRESO VIRTUAL SOBRE HISTORIA DE LAS
VÍAS DE COMUNICACIÓN (del 15 al 30 de
septiembre de 2016). Comunicaciones**

(Versión imprimible de la edición en CD)

*IV Congreso virtual sobre Historia de las Vías de Comunicación.
(15 al 30 de septiembre de 2016). Comunicaciones*

Editores literarios: Enrique Escobedo Molinos, Juan Antonio López Cordero y Manuel
Cabrera Espinosa

Asociación Orden de la Caminería de La Cerradura

Asociación de Amigos del Archivo Histórico Diocesano de Jaén

D. L. J 465-2016

INDICE

	<i>Páginas</i>
Introducción	5
ARCO MOYA, Juan del. <i>Un puente de hierro sobre el Guadalimar entre Ibros y Linares.</i>	7
ARCO MOYA, Juan del. <i>Un proyecto para la toponimia histórica giennense: el caso de Ibros.</i>	49
CABRERA ESPINOSA, Manuel; PÉREZ MARTÍNEZ, Francisco Jesús; y BOTÍAS VALENZUELA, José. <i>El camino de herradura de Arbuniel a Huelma.</i>	63
CONTRERAS VÁZQUEZ, Jacinto. <i>El riesgo de accidente en los viajes en diligencia en el siglo XIX.</i>	77
ESCOBEDO MOLINOS, Enrique y LÓPEZ CORDERO, Juan Antonio. <i>Canteras de Sierra Mágina: la cantera del Cerro Boticario junto al camino del alto valle del río Guadalbullón y el descubrimiento de un asentamiento del Neolítico-Bronce.</i>	113
FERNÁNDEZ DÍEZ, Raquel. <i>Isidoro de Antillon y Marzo. ¿El Geógrafo olvidado?</i>	137
GUTIÉRREZ MONTAÑÉS, María. <i>Friendship dolls: Un camino hacia el entendimiento.</i>	143
GUTIÉRREZ PÉREZ, José Carlos. <i>El camino real de herradura de Jaén a Granada y su paso por el valle de Otíñar: apuntes sobre su origen y evolución.</i>	153
LÓPEZ CORDERO, Juan Antonio. <i>Ramales del Camino Viejo de Martos por la Sierra Sur: caminos de Fuensanta de Martos a Castillo de Locubín y Valdepeñas de Jaén.</i>	173
ROLL GRANDE, Manuel. <i>Algunas consideraciones sobre la provincia de Jaén en la vida y obra de Cervantes.</i>	227
SANTIAGO MEDINA, Bárbara. <i>La vulnerabilidad del Santo Oficio: Ataques contra las comunicaciones inquisitoriales en España y América.</i>	263
TORRES OROZCO, José Lubín. <i>Los caminos históricos en Antioquía - Colombia: patrimonio en el olvido.</i>	281
VILLALBA BABILONI, Teresa Encarnación. <i>Los magistrados encargados de las vías romanas.</i>	299

IV CONGRESO VIRTUAL SOBRE HISTORIA DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN

Introducción

En esta publicación se recogen las comunicaciones al *IV Congreso Virtual sobre la Historia de las vías de comunicación* que, en la línea de las anteriores ediciones, supone una continuación sobre el estudio y debate de la caminería en la historia en sus más variadas facetas y en un espacio que tanto nos facilita la comunicación. Aunque en esta edición el número de trabajos presentados fue menor a los anteriores, no fueron menos enriquecedores por su calidad, la novedad y la visión panorámica de los mismos.

En las siguientes páginas se presentan estudios sobre antiguas vías de comunicación, que hoy han desaparecido en su mayor parte y la necesidad de ser puestas en valor como recurso endógeno de desarrollo de las zonas rurales por las que discurren, describiendo lugares de interés histórico y cultural a su paso, como son los trabajos sobre los caminos de Fuensanta de Martos a Castillo de Locubín y Valdepeñas de Jaén, el camino de herradura de Arbuniel a Huelma o los caminos históricos de Antioquía (Colombia), comunicación esta última que dio un carácter internacional en esta edición del congreso.

Otras comunicaciones estudian a personajes en torno a la caminería, como la del geógrafo Isidoro de Antillon y Marzo, la figura de Cervantes, o los magistrados

encargados de la vías romanas. También se estudia la inseguridad en los caminos con el trabajo sobre accidentes en diligencia en el siglo XIX o ataques contra las comunicaciones en el Antiguo Régimen; junto con el estudio de viaductos (puentes), toponimia e intercambio comercial. A destacar también elementos históricos ubicados junto a importantes vías de comunicación, como es el valle del río Guadabullón, donde se ubica una cantera y asentamiento prehistóricos, muy prometedores en el futuro, cuyos primeros apuntes aparecen en este congreso. Toda una amplia visión que enriquece la historia de la caminería con la edición de las actas del IV Congreso Virtual.

UN PUENTE DE HIERRO SOBRE EL GUADALIMAR ENTRE IBROS¹ Y LINARES

Juan del Arco Moya

Archivo Histórico Provincial de Jaén

En la actualidad viajamos por modernas carreteras que, con frecuencia y salvo que nos fijemos en los carteles, apenas nos permiten ver las dificultades que presenta la orografía para el trazado de las vías de comunicación; todo ello, como consecuencia del avance de los conocimientos en ingeniería, y de la acción de las distintas administraciones públicas. Es el caso de la última reforma del trazado de la *Autovía del Sur*, en su paso por Despeñaperros, donde los viaductos nos hacen sentir una conducción llana y carente de obstáculos, sin que apenas nos percatemos de la presencia de los barrancos, arroyos o ríos que salvan.

Pero hasta no hace tanto, debido a la ausencia de esas infraestructuras, atravesar un curso de agua de cierta consideración suponía una enorme dificultad, y la mayoría de las veces se hacía por aquellos lugares por donde bajaba menos caudal; eran los llamados *vados*:

“El parage somero, llano, y firme, por donde se puede passar el rio de una parte à otra sin barca”².

La otra forma, para los cursos de agua más caudalosos, era la de la utilizar una barca, definida también en el llamado *Diccionario de Autoridades* en los siguientes términos:

“Embarcacion sin quilla, que ordinariamente sirve en los rios caudalosos que no tienen puente, para passar de un lado à otro los passajeros y otras cosas;

¹ Este artículo forma parte de un proyecto más amplio denominado *Por los caminos de Ibros*.

² *Diccionario de la Lengua Castellana...* Real Academia Española. Edición de 1739. Madrid : Gredos, 1979. Pág. 409.

y también se llaman así otras embarcaciones pequeñas con quilla, con que se tragina en los ríos, y los pescadores salen a pescar en la mar”³.

Ambos medios, vado y barca⁴, habían sido los tradicionales que utilizaban los viajeros para atravesar el río Guadalimar⁵ cuando iban desde La Loma a la zona de Linares, o viceversa, hasta que tras el diseño de la carretera de segundo orden desde Bailén a Baeza, se proyectó la construcción de un puente, que sería el primero de los cuatro que actualmente hay en la zona, pues la llamada *Puente Quebrada*⁶, situada un poco más arriba, había quedado inservible desde hacía muchos años⁷:

- 1) Puente sobre el Guadalimar para el paso de la carretera de segundo orden Bailén-Baeza.
- 2) Puente sobre el Guadalimar para el paso de la carretera N-322 (Córdoba-Valencia).
- 3) Puente sobre el Guadalimar para el paso del ferrocarril.
- 4) Puentes sobre el Guadalimar para el paso de la Autovía A-32.

En el *Archivo Histórico Provincial de Jaén*⁸ se conservan varios proyectos del siglo XIX relativos al paso de la citada carretera de segundo orden desde Bailén a Baeza, a su paso por el río Guadalimar; proyectos que pertenecen al fondo documental de Obras Públicas y proceden de la Jefatura Provincial de Carreteras de Jaén.

En 1872, la *Revista de Obras Públicas*, publicaba la siguiente reseña, relativa a la aprobación del proyecto para las obras de un puente⁹:

“Se ha aprobado el proyecto de terminación de las obras del puente sobre el Guadalimar, carretera de segundo orden de Bailén a Baeza, provincia de Jaén

³ *Diccionario de la Lengua Castellana...* Real Academia Española. Edición de 1726. Madrid : Gredos, 1979. Pág. 559.

⁴ CUÉLLAR VILLAR (2006: 2).

⁵ ARCO MOYA (1995: 73 – 74).

⁶ ARCO MOYA (1995: 74).

⁷ FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ (1988: Ficha J-905/05).

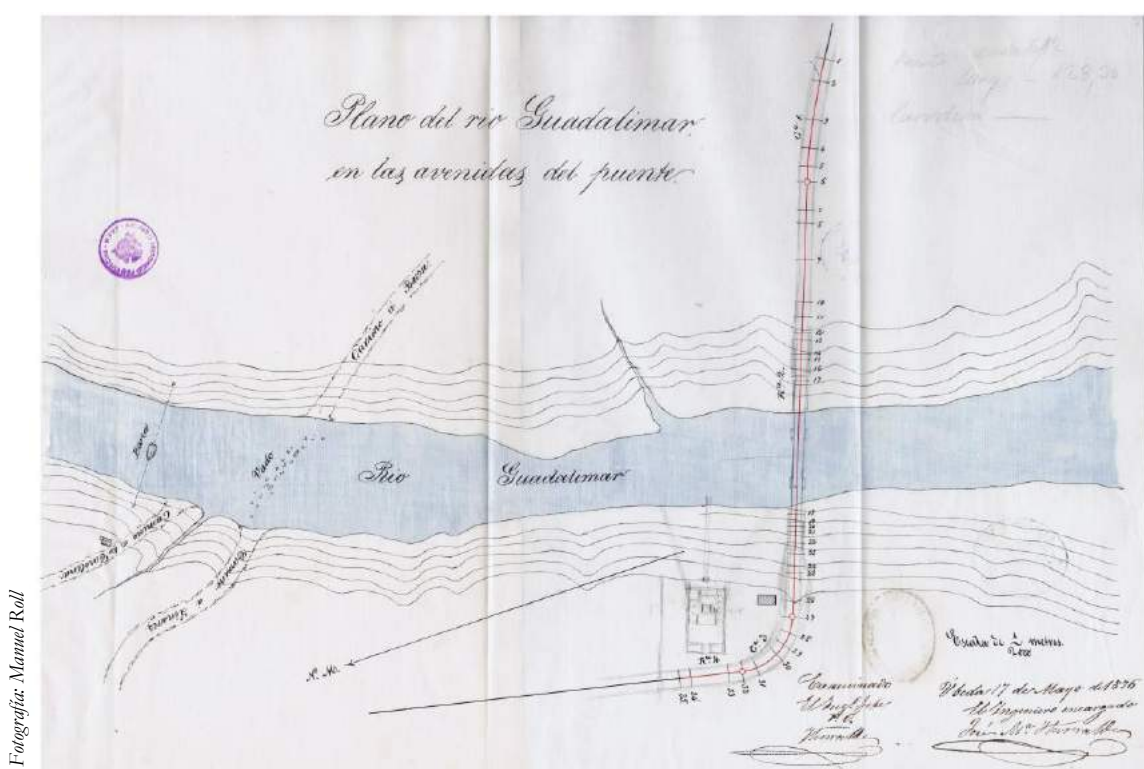
⁸ *Archivo Histórico Provincial de Jaén*. Leg. 31975.

⁹ *Revista de Obras Públicas* (Madrid) 9 (1872) 92.

, por el importe del presupuesto de contrata, que asciende á 170.919,53 pesetas”.

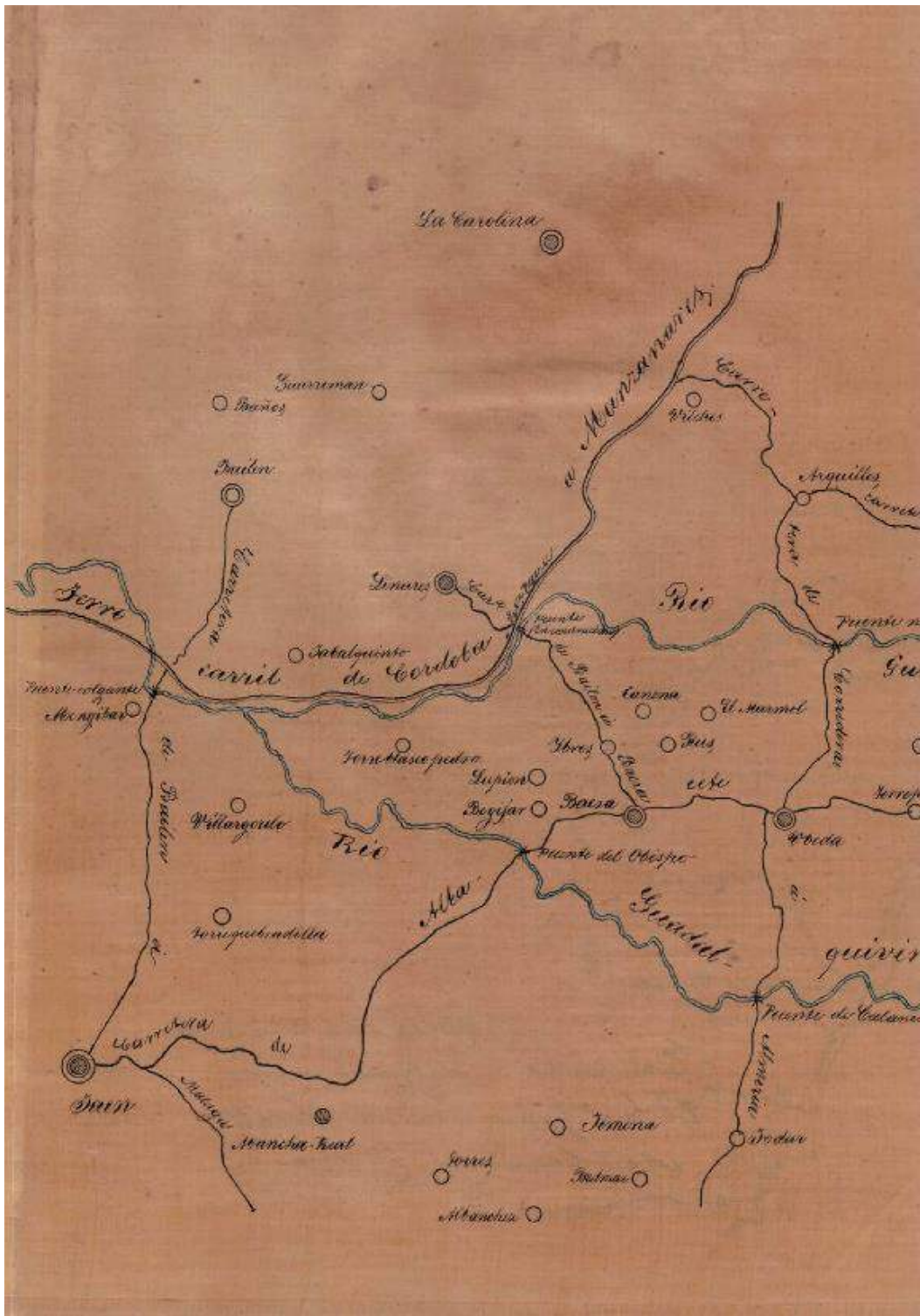
Por una *Memoria descriptiva*¹⁰ posterior, sabemos que el presupuesto inicial se aprobó el 4 de mayo de 1872.

Sin embargo, la documentación relativa a los proyectos del puente conservada y descrita en el *Archivo Histórico Provincial de Jaén*, arranca del año 1876.



Plano con el paraje donde había de construirse el Puente de Hierro, en el que se indica el lugar donde estaba la Barca de Linares. A.H.P.J.

¹⁰ 1876, mayo, 17. Úbeda. *Memoria descriptiva*.... Archivo Histórico Provincial de Jaén. Leg. 31975.



Croquis de la Loma de Úbeda incluido en el Proyecto de Iturralde (29 de enero de 1877) relativo a la ubicación del Puente de Hierro y las vías de comunicación de la zona (A.H.P.J.)



Lugar donde debió ubicarse la barca de Linares y el vado, aguas arriba

1876. Proyecto reformado de la parte de fábrica para un puente con tramos de hierro

La primera información precisa la aporta el *Proyecto reformado de la parte de fábrica para un puente con tramos de hierro sobre el río Guadalimar*, realizado por el ingeniero José María Iturralde.

En la *Memoria descriptiva* de este proyecto, fechada el 17 de mayo de 1876, se habla de que se trata de un *Presupuesto adicional al aprobado con fecha de 4 de mayo de 1872*. Por él, sabemos que el puente debía hacerse próximo a la ferroviaria *Estación de Baeza* y que el modelo propuesto era el de un “puente de tres tramos de hierro” con estribos y pilas de fábrica, rematado ya, por las obras que se habían sacado a subasta, en el contratista Antonio Martínez¹¹.

¹¹ En el legajo 31971 se halla la documentación relativa a la contrata con Antonio Martínez.



Fotografía: Juan del Arco

Vista del Puente de Hierro desde el lado de Ibro; al fondo, la Estación Linares-Baeza

La *Memoria* omite indicar las causas, pero señala que cuando sólo se había construido el primer cuerpo del estribo izquierdo, el fundamento del segundo y “la parte de la carretera comprendida entre las avenidas del puente y Baeza” -y con gran parte de piedra sacada de la cantera depositada en la Estación ferroviaria de Linares-, se rescindió el contrato y se redactó un nuevo proyecto que, sacado a subasta, se adjudicó al contratista Antonio Lazo¹². Hubo de hacerse un presupuesto adicional (aprobado el 17 de julio de 1874) para el transporte de la piedra (unos 170 m³) que, depositada en Linares, el primer contratista no había llevado a las orillas del río.

¹² En el legajo 31970 del A.H.P.J. se hallan las certificaciones de la obra ejecutada por Antonio Lazo desde octubre de 1873 hasta noviembre de 1876, julio de 1877, de agosto a noviembre de 1878, de enero a julio de 1879 y agosto de 1880.

En mayo de 1876, se había construido lo siguiente:

“Adjudicada la segunda contrata, como se deja expuesto, comenzaron las obras, que continúan sin interrupción, aunque con grandes dificultades para las fundaciones de las pilas. Vencidas ya, sin embargo, en parte, se han construido ambos estribos, se ha fundado la pila izquierda y colocado la sillería del zócalo hasta fuera de la línea de aguas ordinarias y se trabaja con toda asiduidad en la fundación de la pila derecha, que en breve es de esperar que ha de quedar terminada”¹³.

En dicha *Memoria*, en la que se describen las diferencias que motivaban la modificación presupuestaria, se indica que “otro error del proyecto, aún más notable que todos los anteriores” procedía de la necesidad de construir un puente provisional de madera, en el apartado de “medios auxiliares de la construcción”, ubicado en el emplazamiento del que sería puente definitivo¹⁴, con 60 metros de longitud, 10 m de altura (sobre el nivel del estiaje) y 4 m de ancho. Pero se observó que la diferencia entre ambos estribos era de 94,60 metros, 34’60 metros más de los previstos inicialmente (quizás porque al principio iba a alcanzar sólo la segunda pila, aunque luego se vio que estando el material de cantería en el lado derecho y el de mampostería en el izquierdo, era necesaria la unión con un puente de madera), y a pesar de que se aprobó una modificación a petición del contratista, se comprobó que tampoco era la solución, pues el puente de madera debía tener 10 metros de altura sobre estiaje y la de la rasante para el definitivo pasaba de 14 metros, por lo que se construyó el puente de madera aguas arriba del emplazamiento definitivo, “y adosado a él”, con una longitud de 111’70 m y un coste de 46540’92 pesetas, lo que supuso una notable diferencia con el presupuesto inicial, de 25000 pesetas. Y resumía así el ingeniero:

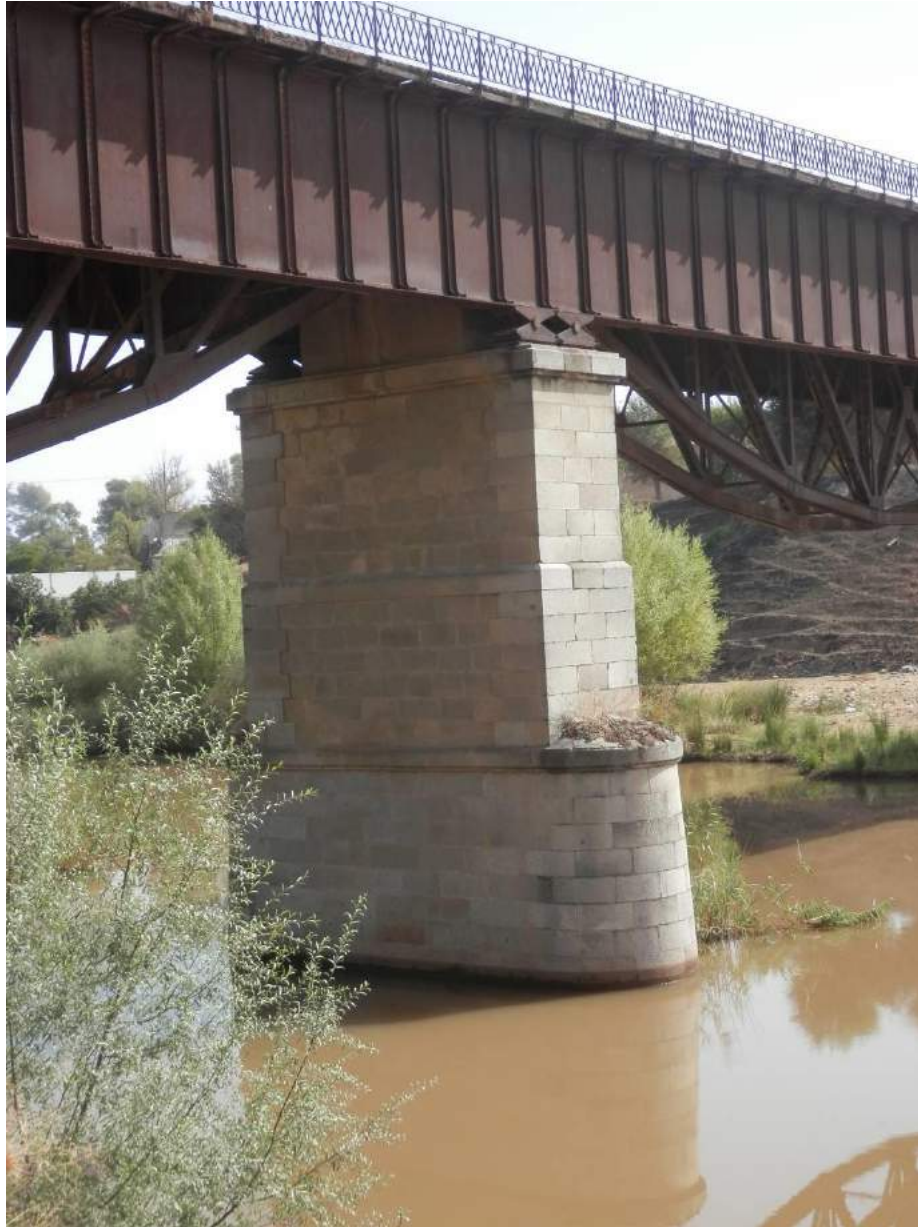
“Resumen de las causas de variaciones

Del examen de las explicaciones que preceden, se deduce, en definitiva, que hay un aumento real de obra en las fundaciones de las pilas y de los muros de acompañamiento de los estribos, pero que el mayor aumento de gastos

¹³ 1876, mayo, 17. Úbeda. *Memoria descriptiva*, fol. 2 v.

¹⁴ 1876, mayo, 17. Úbeda. *Memoria descriptiva*, fols. 9 v. - 10 r.

proviene de errores de diverso género cometidos al redactar el proyecto aprobado”¹⁵.



Fotografía: Juan del Arco

Vista de la pila derecha

En el *Pliego de Condiciones Facultativas*, fechado también el 17 de mayo y firmado además de por el ingeniero encargado, José María Iturralde, por el

¹⁵ 1876, mayo, 17. Úbeda. *Memoria descriptiva*, fol. 11 r.

contratista, Antonio Lazo, y por el Ingeniero Jefe (volvió a firmar Iturralde, por orden) se disponía que el ancho de la carretera debía ser de 7 metros y la piedra para la sillería “inalterable al agua y al aire, sin grietas ni faltas, susceptible de buena labra a arista viva, resistente a la percusión”¹⁶. En el párrafo siguiente se indicaba que sería de granito, la que hubiese a pie de obra y la que estuviese en las estaciones de Baeza y en la de Linares; y la que faltare, que se obtuviese de las canteras que había en las márgenes del río Guarrizas¹⁷.

La piedra labrada debía presentarse sobre cuñas de madera o plomo, con un lecho de mortero de entre 4 y 10 mm. Se disponen, asimismo, las características que debía tener la mampostería, por hiladas regulares¹⁸ y ladrillos en caso de que se decidiese sustituirla por estos¹⁹.

“Cal. Artículo 15

La cal común se obtendrá por la cocción de las canteras calizas más próximas a las obras, o bien puede adquirirse de los tejares de Rus y Linares, no debiendo contener sustancias silíceas extrañas que perjudiquen a sus buenas cualidades.

El cemento o cal hidráulica será procedente de Novelda o de otro punto, con tal que a juicio del ingeniero encargado de la obra y, previos los ensayos oportunos, ofrezca todas las condiciones de bondad indispensables”.

Arena. Artículo 16

Las arenas empleadas en la fabricación de los [//'] morteros deberán ser silíceas puras sin mezcla de sustancias terrosas, ni materias animales. Se reconocerá si la arena es admisible introduciéndola en agua, debiendo permanecer esta limpia; si se

¹⁶ Artículo 8.

¹⁷ 1876, mayo, 17. Úbeda. *Pliego de condiciones facultativas*. Capítulo 2º. Artículo 9º: Se proscribía el sistema vicioso de labrar los sillares dejando faltos los lechos hacia el interior de la obra”. La comprobación *in situ* de las pilas y estribos pone de manifiesto que en el interior de estos últimos se empleó piedra caliza. Los ladrillos deberían de ser, en caso de colocarlos, de 28 cm de largo, 14 de ancho y 4 de grueso, procedentes de los tejares de Rus y Linares, o fabricados por el contratista.

¹⁸ Artículos 12, 13 y 14.

¹⁹ Artículos 10 y 11.

enturbia, la arena es terrosa y debe desecharse a menos que toda ella no sea antes perfectamente lavada en agua dulce para despojarla de la tierra que contenga.

Madera. Artículo 17

La madera será procedente de la Sierra de Segura, de pino rojo, perfectamente seco, sano, sin nudos ni otros desperfectos que puedan afectar a la solidez y belleza de la obra en que se emplee. [...]

Puente provisional. Artículo 32

El contratista construirá un puente provisional adosado al emplazamiento del definitivo, que tenga 111'70 de longitud, 10 de altura desde el nivel de estiaje y 4 de ancho.

Tendrá 16 palizadas intermedias y las dos de los estribos y se procurará que cada pila venga a caer en un tramo o claro del puente.

Grúa y machina. Artículo 33

La Administración facilitará al contratista una grúa para elevar materiales y una machina²⁰ para la hincada de pilotes. Los gastos de transportarlos, conservarlas y repararlas serán de su cuenta y las devolverá en buen uso a la Administración cuando hayan concluido de servir”.

Como hemos indicado, se dio la paradoja de que el propio autor del proyecto, José María Iturralde, hubo de firmar y supervisar por orden al tener encargada provisionalmente la Jefatura de la Provincia, y aunque el mismo autor consideraba que aquello no era lógico y que lo más apropiado sería esperar al nombramiento de un nuevo Ingeniero Jefe, firmó para no dilatar en exceso la presentación del proyecto.

“*Informe* del Ingeniero Jefe de la Provincia respecto al presupuesto adicional al aprobado para la ejecución de la parte de fábrica de un puente con tramos de hierro sobre el río Guadalimar, en la carretera de 2º orden de Bailén a Baeza.

²⁰ Según la *Real Academia Española*: “Cabria o grúa de grandes dimensiones, que se usa en puertos y arsenales.

La circunstancia de hallarse encargado accidentalmente de la Jefatura de la Provincia el ingeniero que suscribe, le obliga a informar este proyecto, redactado por él mismo, lo que quita autoridad al informe porque no es posible hallar en él observaciones que procedan de distinto criterio que las consignadas en la *Memoria descriptiva del Proyecto*, diversidad de criterio que es siempre muy conveniente para ilustrar la cuestión en lo posible. Tal consideración inclinaba el ánimo a dilatar la presentación del proyecto hasta que la Superioridad tuviese a bien destinar a esta provincia un señor ingeniero jefe, pero guiarse por tal consideración era dilatar por tiempo indeterminado la presentación de un presupuesto mandado formar con urgencia y, pedido reiteradamente a esta consideración, hubo necesariamente que atenerse y de aquí que al pie de este *Informe* aparezca la misma firma que al del *Proyecto*.

Examinado este, llama la atención el número e importancia de los errores cometidos al redactar el proyecto primitivo, causa originaria de muchos aumentos de gasto, algunos de importancia. Errores en las multiplicaciones, errores al repartir entre las diversas partes de la obra la sillería depositada en varios puntos, errores [//^] en la longitud necesaria para el puente provisional de madera, errores en el número de metros cúbicos de mampostería que había que valorar y que era diferente del cubicado, errores en fin que afectan profundamente al proyecto, haciendo variar su importe de un modo considerable y que hacen resaltar algún descuido en su redacción.

Inquiridas las circunstancias que pudieron influir para determinarle, aparece que la Ilustrísima Dirección General del ramo mandó formalizar el *Proyecto* con tal urgencia, que el ingeniero encargado de hacerlo recibía casi diariamente un telegrama para que, sin perder momento, terminara aquel trabajo, para cumplir lo cual le repartió entre él y tres ayudantes, ocupándose algunos días sin apenas concederse el tiempo indispensable para el necesario reposo. Hecho el trabajo con tal precipitación, resultó con muchos errores, especialmente en las cubicaciones y en la valoración de las que se encargó un mismo ayudante. Así se explican el gran número de equivocaciones de que adolece el proyecto primitivo, que sin duda no fue detenidamente revisado.

A la influencia de estos errores, se agregó la de otra causa que casi siempre influye en el sentido de aumentar los gastos presupuestos para la

ejecución de obras de fábrica: es, en efecto muy frecuente suponer al proyectarlas que las superficies de fundación han de hallarse a menos profundidad de aquella a que realmente se encuentran, y rara vez al ejecutarse una fundación se economiza algo de lo presupuesto, siendo lo común, por el [//'] contrario, necesitarse aumentar los gastos. Sería impertinente, acaso, examinar aquí qué causas producen en general este resultado por lo que, basta consignar que también al proyectar esta obra se cometió el error general, originándose el consiguiente aumento de gastos. La fundación de la pila izquierda, por ejemplo, ha obligado a profundizar más de lo que se pensó al redactar el *Proyecto*, pues la capa de acarreo moderno que cubre los bancos de arenisca roja, de arenisca azul y de marga sobre que se ha fundado tiene un espesor medio superior al supuesto. Así, por ejemplo, también la línea de cimientos de los muros que prolongan los estribos difiere algo, poco en verdad, de la fijada en el proyecto.

Estas han sido las causas únicas del aumento del presupuesto, errores materiales y errores de apreciación, cuyo detalle puede verse en la *Memoria descriptiva*, siendo ocioso repetirlos aquí.

Ahora bien, ¿procede o no la aprobación de este presupuesto adicional?

A juicio de esta Jefatura, sí. Los errores materiales del proyecto no afectan más que al coste de la obra y, en manera alguna, a sus condiciones facultativas ni a su utilidad. Ciertamente, hubiera sido de desear que la Superioridad hubiese conocido a punto fijo el gasto necesario para la ejecución de la obra, con lo que hubiera resuelto con entero conocimiento de causa si debiera o no de imponerse al Estado el sacrificio que representa en cambio de los beneficios que aquella reporte, pero ya que así no haya sido, parece evidente que no se debe renunciar a la terminación de la obra después de los sacrificios realizados; y dicho se está que la obra no puede ser ejecutada sino abonando todo lo que [//'] a los precios del presupuesto valga.

Lo mismo puede decirse del aumento de gastos originado por el de obras de fundación, aumento que ha de sorprender menos a la Administración por ser más frecuentes los de este género.

La cuestión, pues, parece que no da lugar a dudas; la obra debe terminarse. Y, siendo su importe real el primeramente proyectado más el de este presupuesto adicional, procede su aprobación.

La forma en que está redactado parece también aceptable, por lo mucho que facilitará la liquidación final si se aprueba que esta se redacte refiriéndose a él, pues las numerosas equivocaciones del proyecto primitivo dificultan mucho su comparación con la obra realmente ejecutada.



Vista desde el término de Linares

Tales son las observaciones que respecto al particular ocurren al ingeniero que suscribe.

Jaén, 17 de mayo de 1876.

El Ingeniero Jefe. P.O. José María de Iturralde [rúbrica].

[Sello en tinta negra: Caminos, canales y Puertos. Provincia de Jaén]²¹.

²¹ 1876, mayo, 17. *Informe del Ingeniero Jefe*.

1877. Proyecto de un paso provisional del río Guadalimar para el servicio de la carretera de 2º orden de Bailén a Baeza por Linares

El 20 de enero de 1877, el ingeniero José María Iturralde presentaba el *Proyecto de un paso provisional del Río Guadalimar para el servicio de la carretera de 2º orden de Bailén a Baeza por Linares*²². En él se habla de las devastadoras consecuencias de la crecida del río en la noche del 5 al 6 de diciembre de 1876; de tal magnitud, que no se recordaba otra igual en la zona, y que había dado lugar a la subida de más de ocho metros de altura sobre el estiaje del puente en construcción²³.



Fotografía: Juan del Arco

Estribo derecho

Las aguas dañaron los márgenes del río y, aunque no afectó a las obras de fábrica, sí lo hizo al puente de madera en construcción que, como medio auxiliar, estaba terminando el contratista y que había resistido bien la

²² Archivo Histórico Provincial de Jaén. Leg. 31975.

²³ 1876, mayo, 17. Úbeda. *Memoria descriptiva*.

embestida de las aguas hasta que, al rebasar éstas dos metros y medio el tablero de otro puente de madera que, unos doscientos metros más arriba, una Sociedad había construido para su explotación (dada la importancia de la carretera y “con el oportuno permiso²⁴”), se lo llevó: las maderas de este chocaron con los pies derechos del nuevo puente de madera que se construía, haciéndolo desaparecer. Este puente privado no fue reconstruido pues la empresa, aunque obtuvo permiso para ello, teniendo conocimiento de que el Estado pensaba construir uno nuevo de fábrica e hierro, desistió rehacer el de madera.

La pérdida de este puente suponía la imposibilidad de acercar los materiales a donde se situarían las pilas, por lo que el ingeniero, para evitar el excesivo costo que supondría la construcción de un nuevo puente de servicio, propuso que se hiciese “un sólido andamio de madera convenientemente reforzado con escuadras de hierro y que sirviera para sostener una grúa que elevara los materiales conduciendo estos al pie de obra por medio de una balsa”. Estaba en ello cuando recibió orden de la Dirección General, fechada el 19 de diciembre de 1876, de abandonar el proyecto de la grúa y estudiar la posibilidad de hacer un paso provisional, por haberse recibido la petición del Ayuntamiento de Baeza “y otros pueblos de la Loma de Úbeda” por haberse quedados aislados “con el resto de España”.

Esto supuso un nuevo cambio, pues si se había de construir un puente provisional, era conveniente que sirviese además como auxiliar para la construcción del definitivo.

Alegó también el ingeniero que no era cierto lo que había manifestado el Ayuntamiento de Baeza de que esta ciudad quedase incomunicada con el resto de España, pues estando en la carretera de segundo orden de Albacete a Jaén, que enlazaba con la de Bailén a Málaga y con otras carreteras que iban a Huéscar, tenían sus vecinos otras posibilidades de desplazamiento. No

²⁴ 1877, enero, 20. Úbeda. Fol 4 v.

obstante, era muy conveniente la construcción del citado puente para la comercialización de los productos de la zona:

“La de Bailén a Baeza arranca de Linares, cruza el ferrocarril en la Estación Baeza y enlaza en esta ciudad con la de Albacete a Jaén, pero también carece de puente para el paso del Guadalimar.

Resulta de esta distribución que esta última carretera es, a no dudar, la más importante de las tres enumeradas. En efecto, todos los productos de la Loma y de las Sierras de Mágina, Cazorla y Segura parten por la carretera de Albacete a Jaén a Úbeda y desde allí para dirigirse al ferrocarril, o utilizan la carretera de Correderas a Almería en un trayecto de 38 kilómetros entre Úbeda y la estación de Vilches o continuando por la de Albacete a Jaén toman en Baeza la carretera de Bailén con un tracto de 23 kilómetros entre Úbeda y el ferrocarril. [//⁴v.]

Si pues hubiese paso cómodo del Guadalimar, es indudable que todos los productos de la Loma utilizarían la carretera de Bailén a Baeza”.

Pero no había dicho paso y lo que se construía, por contrata, eran los apoyos para un puente de hierro:

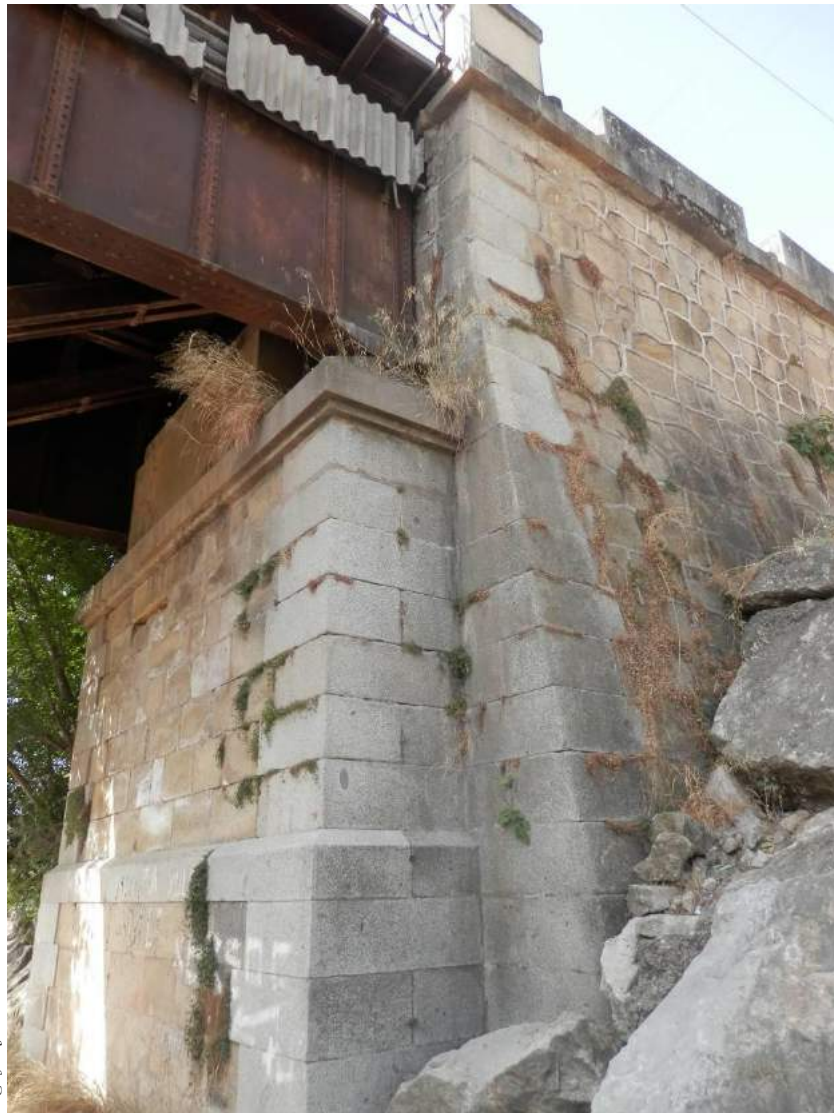
“Pero el paso no existe: actualmente se construyen, por contrata, los apoyos para un puente de hierro, aún no proyectado, y el plazo concedido para la ejecución de las obras no termina aún en algunos meses”²⁵.

En enero de 1877, sólo se podía cruzar el río a través de la barca “que utilizan los peones y caballerías solamente”.

En el proyecto del puente auxiliar, se planteó la posibilidad de que este permitiese el paso de personas y caballerías. Ello suponía que si su ancho era el necesario para los trabajos, no podrían transitar los carruajes; y de hacerlo apto para ambos usos, encarecería su costo, por lo que planteó que se agregasen al puente dos plataformas de madera que sirviesen para la construcción de las pilas de fábrica; lo que harían aumentar el costo pero sólo de forma razonable. No obstante, el puente debía tener la anchura suficiente

²⁵ 1877, enero, 20. *Memoria descriptiva*, fol. 4 v.

para que pudiesen cruzarse dos carruajes en sentido contrario, teniendo en cuenta además el continuo tránsito por la carretera de galeras cargadas de esparto procedente de Sierra Mágina, que ocupaban gran espacio (“que los conductores arreglan ensanchando exageradamente”), y de carretillas cargadas con maderas de las Sierras de Cazorra y Segura para la construcción (en este caso, no eran tan anchas, pero al llevar tableros largos, de hasta 12 metros, necesitaban mayor espacio para la maniobra) y, también, el servicio para la construcción del nuevo puente. Por ello, consideró el ingeniero que el puente auxiliar debía tener la misma anchura que la carretera, con 7 metros entre las barandas y 6’8 metros entre sus paramentos interiores.



Fotografía: Juan del Arco

Estribo derecho

Para la altura de la rasante, dispuso el ingeniero que se tuviese en cuenta la de las últimas crecidas del río y la altura de las hiladas de coronación de las pilas.

Por último, indicaba que había que decidir si se querían tramos con luces largas (necesitarían vigas armadas) o luces cortas (vigas sencillas), sugiriendo estas últimas por su sencillez y economía. Se acordó que se hiciesen tramos de diez metros de luz, para un puente provisional que necesitaría al menos 105'60 m de piso. El puente tendría una baranda formada por pies derechos y palos de cuartizos, y un listón de alfajía. No obstante, el peligro no estaba en el peso de los carruajes, sino en la fuerza de las aguas.

Todo ello volvía a elevar el coste del puente provisional. Sobre la situación, se planteó que debía situarse debajo del puente que se construía de hierro (los ejes debían ser paralelos y distar 10'85 m)²⁶, porque si se lo llevaba alguna riada, no afectaría a lo que se construía, sirviendo las pilas para el resguardo del puente provisional²⁷, aunque ello obligaba a abrir un paso por cada uno de los lados del puente, debiendo salvar un desnivel de 5'28 m.

En el *Pliego de condiciones facultativas*, de 29 de enero de 1877, se dispuso que el puente debía construirse con madera de veta recta, fina y dura y sin defecto²⁸, procedente de la Sierra de Segura o de los Pinares de Cuenca, y que debía comprarse en los almacenes de Linares. La longitud del puente de madera sería de 102'60 m, 6'80 m de ancho (medidos desde los paramentos interiores de las barandas) y una elevación media de 11 m sobre el fondo del río²⁹. Debía constar de nueve tramos completos y dos medios (en este caso a cada lado); en el piso debía haber una zona central (5 m de ancho) para el paso de carruajes y caballerías, y dos laterales, de 0'90 m de ancho, elevados 0'30 m por encima del central, por donde transitarían las personas³⁰.

²⁶ *Pliego de condiciones facultativas*. Art. 1

²⁷ Fol. 8 v.

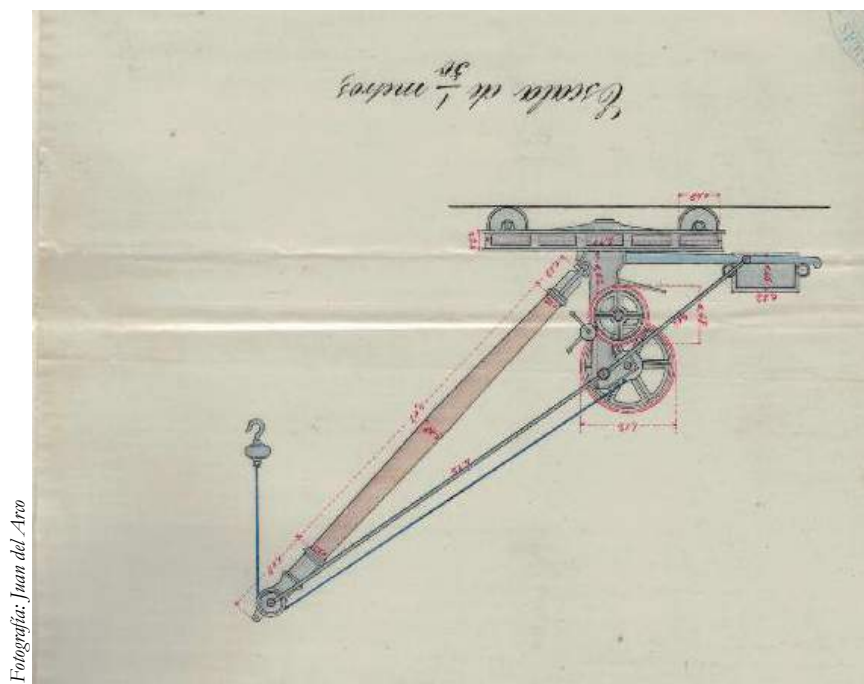
²⁸ Art. 6.

²⁹ Art. 2.

³⁰ Art. 3.

Se comenzaría clavando los pilotes con una *machina* que la Administración cedería al contratista³¹, quien debía conservarla en buen estado y devolverla³².

Este proyecto fue devuelto el 13 de abril por la Dirección General, según había dispuesto la Junta Consultiva de Caminos, para que se modificase con el fin de reducir el gasto (al considerar un presupuesto muy elevado y que por poco más se terminaría el de hierro), pero sin descartar la construcción del puente provisional.



Diseño de una machina presupuestada para el Ministerio (A.H.P.J.)

Iturralde se dirigió al Ingeniero Jefe manifestando las razones que le habían llevado a diseñar el proyecto, teniendo en cuenta la solidez del puente provisional y la anchura de 7 m para que pudiera compaginarse el tránsito de viajeros y mercancías con las obras y que, efectivamente, el provisional costaría la mitad que el de hierro. Pero como la Junta creía necesaria la construcción del provisional, el ingeniero, no queriendo que se afectara la seguridad al reducir madera e hierro, propuso “elevar la rasante hasta la altura

³¹ Art. 9.

³² Artículo 10.

del plano de rodillos y construir entonces el puente en el mismo emplazamiento del de hierro, no dándole [//'] más que 4'50 de ancho entre barandas", pudiéndose así además suprimir la realización de caminos que enlazasen con la carretera.

1877. Proyecto de un paso provisional del río Guadalimar para el servicio de la carretera de 2º orden de Bailén a Baeza por Linares

El Ingeniero Jefe autorizó a Iturralde a tener en cuenta sus propuestas en la nueva redacción del proyecto, que presentó el 23 de julio de 1877. Así pues, el nuevo puente de madera debía tener 96'90 m de largo, "que es la distancia que separa los paramentos de ambos estribos y una altura de 13 m sobre el estiaje y de 14'50 sobre la cara superior del macizo de hormigón ya construido que servirá de apoyo a cada una de las pilas". La madera debía tener las mismas características.

Nuevamente, el proyecto fue devuelto por la Dirección General para que, siguiendo el dictamen de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, se modificase para darle mayor seguridad ante el empuje de los vientos, por lo que el 21 de diciembre de 1877, se incluía la *Adición a la memoria descriptiva* con las modificaciones propuestas.

Se conserva parte de un expediente del año 1881 (*Datos para la liquidación*), con un informe firmado por Iturralde el 15 de enero de 1881, un plano de esa fecha con el puente de madera en el lugar del definitivo y un cuaderno con *Cuadros de precios*, y otro con la *Medición de la obra proyectada y ejecutada y valoraciones a los precios de presupuesto*.

El 19 de diciembre de 1880 se firmó, el Acta de recepción definitiva entre Antonio Molina, Ingeniero Jefe de la Provincia, José Iturralde, Ingeniero encargado de la carretera y el contratista Antonio Lazo y Rebollo, relativa a los apoyos de fábrica para el puente³³.

³³ A.H.P.J. Leg. 31970. Recepción provisional y definitivas.



Estribo derecho (detalle)

1882. Proyecto de tramos metálicos para el puente sobre el río Guadalimar. Carretera de 2º orden de Bailén a Baeza, por Linares

En 1882, se elaboró el borrador del *Proyecto de tramos metálicos para el puente sobre el río Guadalimar*, hecho también por Iturralde, quien lo firmó en Úbeda el 26 de junio, como ingeniero autor del proyecto y en la parte correspondiente al “examinado”, como Ingeniero Jefe de la Provincia. En él se indica que en su momento se le encargó el proyecto de los apoyos de fábrica, pero no el de los tramos metálicos “porque según las disposiciones entonces vigentes, este trabajo no estaba encomendado al ingeniero autor del proyecto”. En ese momento, sólo quedaba por concluir en la carretera:

“En tal estado se encuentra hoy la carretera, faltando construir para terminarla el trozo comprendido entre Bailén y Linares, de una longitud de unos 12 kilómetros, las casillas para peones camineros en la sección ya construida entre Linares y Baeza, y los tramos metálicos del puente sobre el Guadalimar”.

Sobre la necesidad de la obra dirá en su informe:

“Grande es su importancia por el mucho tránsito por ella establecido: los productos todos de la feraz Loma de Úbeda y de la región situada en la margen izquierda del Guadalquivir en toda la zona oriental de la provincia de Jaén utilizan esta carretera para ir al ferrocarril [//¹ v.]; y por ella se importan todos los artículos que esta parte de la provincia necesita y no produce”.

Y sobre lo que se había construido:

“En la actualidad, hay hecho un puente de madera sostenido por palizadas y por los apoyos de fábrica. Y aunque presta buen servicio y el tránsito se hace por él sin inconvenientes, su carácter es provisional y conviene reemplazarle por el de hierro que definitivamente se ha de establecer.

Los apoyos construidos para sostenerle son cuatro que dividen la luz total en tres tramos de 30 metros cada uno: los intermedios tienen un espesor de 2^m'30 en el cuerpo superior, resultando una luz total de 94^m'60 m entre los paramentos de los cuerpos superiores de los apoyos extremos [...].

Toda la obra es o de sillería de granito o de mampostería caliza, siendo del primer material los paramentos de los apoyos, a excepción de los paralelos a la corriente, que son de mampostería concertada por hiladas horizontales, el resto es de mampostería careada en los paramentos pero no concertada”.

Elevado el proyecto a la “Superioridad”, fue devuelto según el criterio de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos con el fin de que se revisase a la baja el presupuesto, presentando Iturralde un *Apéndice a la Memoria* el 6 de marzo de 1885 (*Minuta*).

Por este *Apéndice*, nos dice que el precio del hierro variaba según el tiempo y el país donde se adquiriese, y que en los últimos años en Bélgica y Alemania oscilaba entre 250 y 320 pesetas³⁴.

En el año 1884, se publicaba (además de las alusiones a lo mal pagados que estaban los funcionarios encargados) en la *Revista de Obras Públicas* la siguiente información:

“Estado núm. 3.- Se relacionan en este estado los puentes construidos, en construcción, en proyecto ó sin estudiar.

Nótese que sólo hay uno construido sobre el río Villares en la carretera de Jaén á Alcalá. En construcción se hallan tres, dos de ellos de fábrica en la carretera del puente de Génave al límite de la provincia de Albacete por La Puerta, Orcera, Benatae y Siles, sobre los ríos Guadalimar y Trujala; y el 3º, de hierro, formando un sólo tramo de 34 metros de luz, sobre apoyos de fábrica, en la carretera de La Carolina á la Estacion de Vilches.

Los demás puentes que figuran en el estado se hallan en proyecto ó sin estudiar”³⁵.

La correspondencia mantenida entre el ingeniero Iturralde y el ingeniero Carlos Vanden Eyndel, residente en Madrid, nos permite conocer algunos detalles del proceso constructivo del puente.

El 3 de marzo de 1886, Vanden Eyndel se dirigía a Iturralde comunicándole que, tras haber sido firmada la contrata para la construcción, le solicitaba una copia de los planos y le proponía algunas variaciones que mejorarían la solidez del puente.

³⁴ Se indica que la Casa Cockerill (Seraing) que había construido el puente de hierro de *La Cerrada*, en la carretera de Torreperogil a Huéscar, cobró 32 pesetas al contratista por cada 100 kg.; y que fue trasladado desde Amberes a Sevilla en el vapor *Lista*, de la Compañía Rolt Mac Andreu. Se refiere también al puente de hierro para la carretera provincial de la Estación de Vilches a La Carolina, llevado desde Amberes a Sevilla.

³⁵ *Revista de Obras Públicas* (Madrid) 32 Tomo II-5 (1884) 75 – 76.



Fotografía: Juan del Arco

Estribo derecho (detalle)

CONSTRUCCIONES METÁLICAS

VIDAS PUENTES - ARMADURAS

TALLERES EN BRUSÉLAS

OBRAS PÚBLICAS

AGENCIA Y SERVICIO

Telegramas
VANDER - MADRID



Carlos Vanden Eyndel

INGENIERO

Consul de Bélgica

Madrid el 28 de enero de 1887

~~Calle Maza Esquina 10~~

99, CALLE YALA, 99

Señor Don José de Iturratola

Ingeniero Jefe de la provincia de Tarea
Ubeda

Muy Sr mío y de mi consideración. Tengo el gusto de participar a U. que el vapor "Suave Livingston" llegó anoche a Huelva, tras los hierros del puente sobre el río Guadalquivir.

Dentro de algunos días llegaré a la estación de Baza para ir jefe montador para vigilar la descarga y para que se departen en el sitio que se servirá para indicar

algunos se servirá para encontrar la lista de los piezas

Se despide de U. atentamente y apoya un hijo

C. V. E.

Carlos Vanden Eyndel



Fotografía: Juan del Arco

El Puente, visto desde abajo

El 10 de marzo, Vanden Eyndel comunicaba su disposición para hacer el replanteo a lo largo de ese mes o a partir del mes de abril (el *Acta de Replanteo*³⁶ se formalizó el 15 de marzo de 1886), y que los hierros llegarían a pie de obra en agosto o en septiembre, y se procedería al montaje pasadas las calores del verano. Estos hierros procedían de Marchiennes, pues en junio comunicaba que estarían montados en los talleres de Joseph Paris³⁷. Pero los hierros llegaron con retraso, pues el 28 de enero de 1887 comunicaba que habían llegado a Huelva en el vapor Juan Cunningham (se conserva la lista del número y peso de las piezas llegadas) y que, cargados en el ferrocarril, serían trasladados a la Estación de Baeza, a la cual se trasladaría, también, su jefe montador para vigilar la descarga y el depósito en el lugar más apropiado. El 8

³⁶ A.H.P.J. Leg. 31986.

³⁷ Esta empresa, nacida en 1869, continúa en la actualidad realizando grandes infraestructuras: "Constructeur de Machines spéciales et d'Ouvrages métalliques". www.josephparis.fayat.com [Consultado: 30 de septiembre de 2016].

de febrero de 1887, ya estaban descargados los hierros de los tramos metálicos por lo que Vanden Eyndel solicitó a Iturralde la expedición de la certificación correspondiente al 60 o 70 % del valor de dichos hierros, debido al importante desembolso realizado además en los derechos de aduana y en el transporte de los mismos.

1887. Proyecto de tramos metálicos para el puente sobre el río Guadalimar. Presupuesto adicional para el derribo del puente provisional de madera. Ingeniero D. Joaquín de Zayas

Este proyecto se conserva en el Archivo en minuta, sin firmar, y lleva la fecha de 23 de julio de 1887.

En la contrata, se estableció que la finalización del puente sería en marzo de 1888. En 26 de julio de 1887, el ingeniero Iturralde, como Ingeniero Jefe la Provincia, firmaba en Jaén que el material estaba ya acopiado a pie de obra. Para ello, era necesario suprimir el puente de madera y el ingeniero indicaba lo siguiente:

“Esto exige gastos que no se incluyeron en el presupuesto del puente de hierro porque no tenían que ver con esta obra; ni se podía saber al redactar aquel los que serían necesarios cuando llegara el caso de construirlo, pudiendo muy bien haber sucedido que ni aún existiera entonces, como lo prueba el hecho de hallarse ya ruinoso”³⁸.

Por ello, consideró que había que hacer un proyecto para su derribo, que el mismo había elaborado el 23 de julio de 1887 (se conserva la minuta sin firmar).

1887. Proyecto de tramos metálicos para el puente sobre el río Guadalimar. Variación de la rasante de dicho puente, elevándola 1'62 m; y presupuesto adicional al aprobado por efecto de la modificación indicada. Ingeniero Joaquín de Zayas

³⁸ Informe de 2 de julio de 1887.

En el año 1887, se redactó el Proyecto de tramos metálicos para el puente sobre el río Guadalimar. Variación de la rasante de dicho puente, elevándola 1'62 m y presupuesto adicional al aprobado por efecto de la modificación indicada, por el ingeniero Joaquín de Zayas. El 25 de mayo de 1887, el ingeniero lo remitía al ingeniero jefe de la Provincia (se conserva la minuta).

El 30 de noviembre de 1889 se firmaba el *Acta de recepción definitiva* relativa al *Proyecto de tramos metálicos sobre el río Guadalimar*³⁹.

La portada de la *Revista de Obras Públicas*⁴⁰ correspondiente al número de 7 de julio de 1898 estuvo dedicada al *Puente sobre el Guadalimar*.

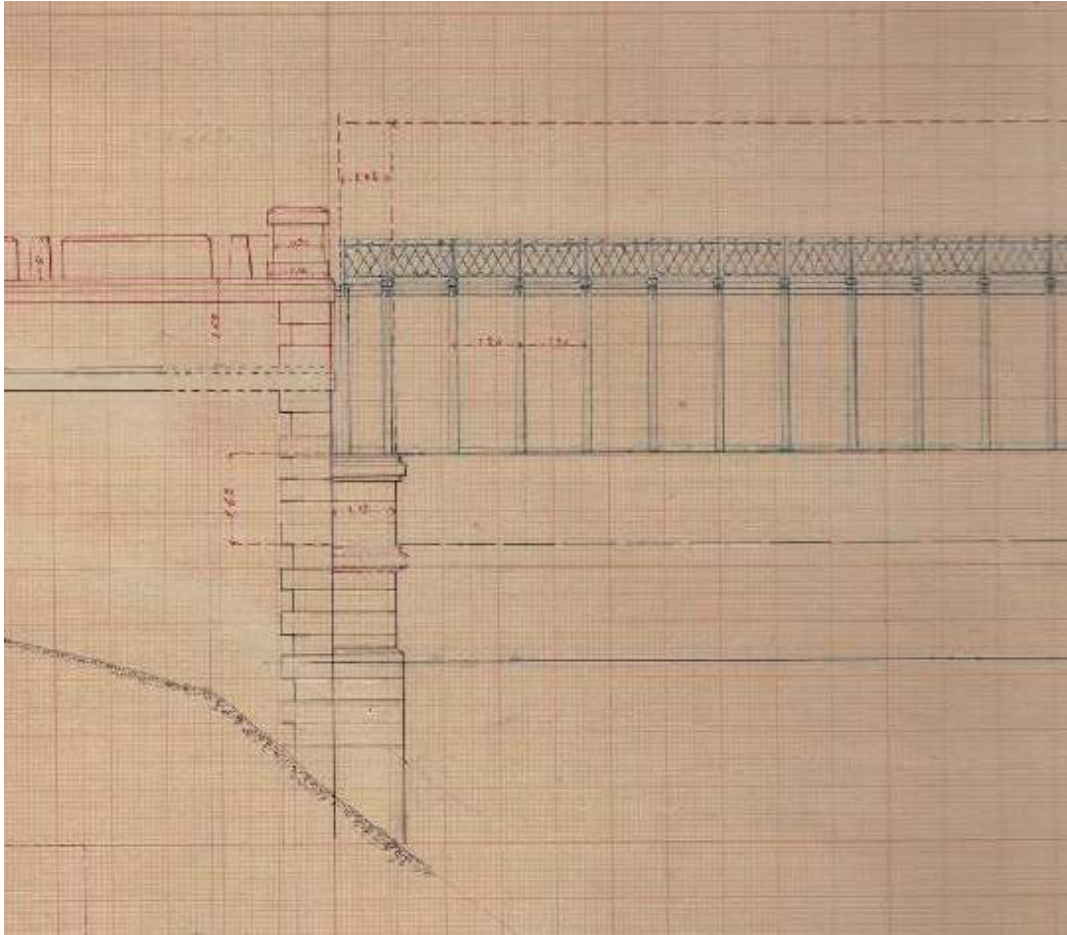
El puente en los planos de la época

El plano del *Instituto Geográfico y Estadístico*⁴¹ del término de Ibros correspondiente al año 1878 se aprecia el dibujo de dos puentes en la zona, uno aguas arribas, del que parte el llamado "Camino viejo de Linares" y otro camino que sigue casi paralelo, el curso abajo del río, hasta encontrarse con otro camino que parte del segundo puente, que por la diligencia posterior realizada el 26 de marzo de 1900, en la que ya se señala con rojo el paso del tranvía, reconocemos el *Puente de Hierro*. En el término de Ibros, próximos a este puente, se hallan, según anotaciones de 1900, la *Venta del Puente*, la *Venta de los Remedios*, la *Casa del Portazgo*, y una casa de peones camineros.

³⁹ A.H.P.J. Leg. 31970. Recepción provisional y definitivas.

⁴⁰ *Revista de Obras Públicas* (Madrid) 1189 (7 de julio de 1898).

⁴¹ Instituto Geográfico y Estadístico.



Uno de los planos del Puente de Hierro proyectado (A.H.P.J.)

El plano de 28 de abril de 1881 del *Instituto Geográfico y Estadístico*⁴², señala dos puentes en ese tramo: uno llamado “Puente de Madera”, del que sale en lbros el “Camino Viejo” de Linares a Baeza y el camino a Granada, y el llamado “Puente de Piedra”, aguas abajo. Curiosamente, la Venta y casa del Puente, se sitúan en el lado izquierdo, término de lbros, pero junto al puente de madera. En 1884, la *Memoria* acerca de las carreteras provinciales de la provincia de Jaén, aprobada por Real Decreto de 9 de enero de 1880, contemplaba una, la número 15, desde Úbeda a la de Bailén a Baeza “antes del puente sobre el Guadalimar”⁴³:

“Esta, que es la última de las líneas que figuran en el plano, la consideramos de bastante importancia, no bajo el punto de vista de que enlace dos pueblos de escaso vecindario, como son Rus y Canena, sino porque

⁴² Instituto Geográfico y Estadístico.

⁴³ *Revista de Obras Públicas* (Madrid) (1884. Tomo II) 26.

comunica con el ferro-carril de Manzanares á Córdoba, en la estación de Baeza á los pueblos de la Loma de Ubeda, evitando el gran rodeo y fuertes pendientes de la carretera de Bailén á Baeza por Linares, que es la que sigue en la actualidad el tráfico en aquella zona”⁴⁴.

En el plano del *Instituto Geográfico y Estadístico*⁴⁵ de 4 de marzo de 1893, siguen representándose los dos puentes, aunque el superior no conduce a ningún camino, mientras que en el que ocupa el *Puente de Hierro* se sitúa la carretera de Bailén a Baeza; de esta, cerca del puente, parte otra carretera, la de la Estación de Baeza a Albanchez⁴⁶.

En la hoja nº 905 relativa a Linares, formada por el Instituto Geográfico y Estadístico⁴⁷ en el año 1919, aparecen los siguientes elementos: “Barca”, “Vado”, un puente sobre el que pasaba un camino y el puente de hierro, sin nombre, puente en la carretera de Bailén a Baeza, sobre el que se señala, en negro, el trazado del “Tranvía eléctrico del Santuario de la Yedra a la Estación de Baeza”.

El Puente de Hierro en el siglo XX

Sobre este puente se situó, además, la línea del tranvía eléctrico⁴⁸ de La Loma, como aparece en los mapas topográficos, que surgió en el año 1899 gracias al industrial linarense Antonio Conejero Sánchez⁴⁹ y la constitución de la *Sociedad Tracción Eléctrica de La Loma*, tranvía de ancho métrico, cuyos tramos fueron concedidos el 2 de agosto de 1901 (Estación de Baeza-La Yedra), 6 de agosto de 1904 (La Yedra-Úbeda) y el 9 de abril de 1907 (La Yedra-Baeza)⁵⁰, que fue inaugurado el 8 de diciembre de 1907 con coches

⁴⁴ *Revista de Obras Públicas* (Madrid) (1884. Tomo II) 44 – 45.

⁴⁵ Instituto Geográfico y Estadístico.

⁴⁶ Según Cuéllar Villar, el 27 de julio de 1883 se incluyó en el *Plan General del Estado* la carretera de primer orden entre la *Estación de Baeza* y Albanchez (2006: 4). Dicha Estación formaba parte de la línea de Manzanares a Córdoba, de la línea MZA (Madrid, Zaragoza, Alicante) que fue inaugurada el 15 de septiembre de 1866 (2006: 5).

⁴⁷ *Archivo Histórico Provincial de Jaén*. Hoja nº 905 del Instituto Geográfico y Estadístico. Segunda edición. Año 1919. Escala 1: 50000.

⁴⁸ FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ (1988: 99).

⁴⁹ GIMÉNEZ GONZÁLEZ (2002: 3).

⁵⁰ FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ (1988: 102).

suministrados⁵¹ por *La Industria Eléctrica de Barcelona*. Este partía de la Estación de Baeza-Empalme hacia la Yedra desde donde se ramificaba hasta Baeza y Úbeda. El 15 de marzo de 1914, gracias a la gestión también de Antonio Conejero, se inauguró una nueva línea de tranvía desde Linares hasta la Estación de Baeza-Empalme⁵². Las dos compañías trabajaron de forma independiente hasta el año 1936, cuando pasaron al Estado y formaron una sola, que permanecería dando servicio hasta el año 1966.

El 25 de marzo de 1929, ante el tráfico que soportaba el Puente de Hierro, se prohibió que la compañía del ferrocarril utilizara en el puente las locomotoras que había comprado, que tenían un peso de 22 toneladas⁵³.

El 6 de octubre de 1936, en medio de un conflicto relacionado con los acontecimientos de Asturias, explotó una bomba, que ocasionó pocos daños. Así comenzaba el telegrama en el que se notificaba⁵⁴:

“CUATRO MADRUGADA PASADA EXPLOTÓ UNA BOMBA COLOCADA PUENTE ESTACION BAEZA KILOMETRO 20”.

La bomba había sido colocada “en uno de los aparatos de apoyo de la pila intermedia del lado de Baeza, y en su parte de aguas arriba”.

Algunos autores sostienen que el *Puente de Hierro* sufrió también los efectos de la Guerra Civil. Giménez González habla de la voladura del puente, reconstruido posteriormente por el Estado, aunque no sabemos aún con certeza el alcance de esta acción –que dejamos para la segunda parte del estudio; y Cuéllar Villar cita hasta 12 bombardeos, según manifestó el poeta Miguel Hernández⁵⁵.

⁵¹ GIMÉNEZ GONZÁLEZ (2002: 3).

⁵² GIMÉNEZ GONZÁLEZ (2002: 4).

⁵³ A.H.P.J. Leg. 31986.

⁵⁴ A.H.P.J. Leg. 31986.

⁵⁵ CUÉLLAR VILLAR (2006: 8).

En el año 1941 se le añadieron unas vigas del tipo *viente de pez*⁵⁶ para reforzarlo⁵⁷.



Viga vientre de pez

En la actualidad, el *Puente de Hierro* no se encuentra en buen estado. Ya lo había observado el equipo de Fernández Ordóñez, que apreció “crecientes y alarmantes zonas de oxidación”⁵⁸; y en el año 2010 sufrió un grave deterioro como consecuencia de las lluvias, que se llevaron incluso parte de una calle, de tal forma que técnicos del Ministerio de Fomento evaluaron su posible reparación, no descartando incluso su demolición para la construcción de uno nuevo, algo de lo que no era partidario el alcalde de la Estación de Linares-Baeza, que propuso una reforma integral que incluyese una iluminación

⁵⁶ “Viga cuya cabeza inferior es en curva o en panza, dando lugar a un mayor canto de viga en el centro que en los extremos”. *Diccionario de la Real Academia de Ingeniería*. www.diccionario.raing.es [Consultado: 30 de septiembre de 2016].

⁵⁷ FERNÁNDEZ ORDOÑEZ (1988: Ficha J-905/10).

⁵⁸ FERNÁNDEZ ORDOÑEZ (1988: 149).

adecuada. En enero de 2013, se cortó “por seguridad”⁵⁹ al tráfico rodado, y en marzo de 2013, una riada se llevó parte incluso de una calle, dejando un gran socavón que afectó casi a alguna construcción próxima y a los accesos al puente⁶⁰.

El *Puente de Hierro* sobre el Guadalimar es ya centenario y debe ser conservado pues forma parte de la historia de la Estación de Linares-Baeza, que se asoma al mismo, y de Linares y de Ibros, en cuyos términos descansa. Constituyó el primer puente estable desde que se construyera en esa zona del Guadalimar la que luego fue conocida como *Puente Quebrada*, río arriba; y forma parte, además de la historia de la ingeniería en nuestra provincia.



Fotografía: Juan del Arco

Baranda metálica del Puente de Hierro

⁵⁹ SOTO, Jéssica. “El centenario puente que une Linares-Baeza con Ibros, cortado por seguridad”. Ideal.es 30.01.13

www.ideal.es/jaen/20130130/linares/centenario-puente-linares-baeza-20130130.html

⁶⁰ www.linares28.es/2013/03/14. [Consultado: 24 de agosto de 2016]. TÉLLEZ, Irene. “El puente de Linares-Baeza se hunde”. www.ideal.es/jaen/v/20130308/linares/puente-linares-baeza-hunde-20130308.html

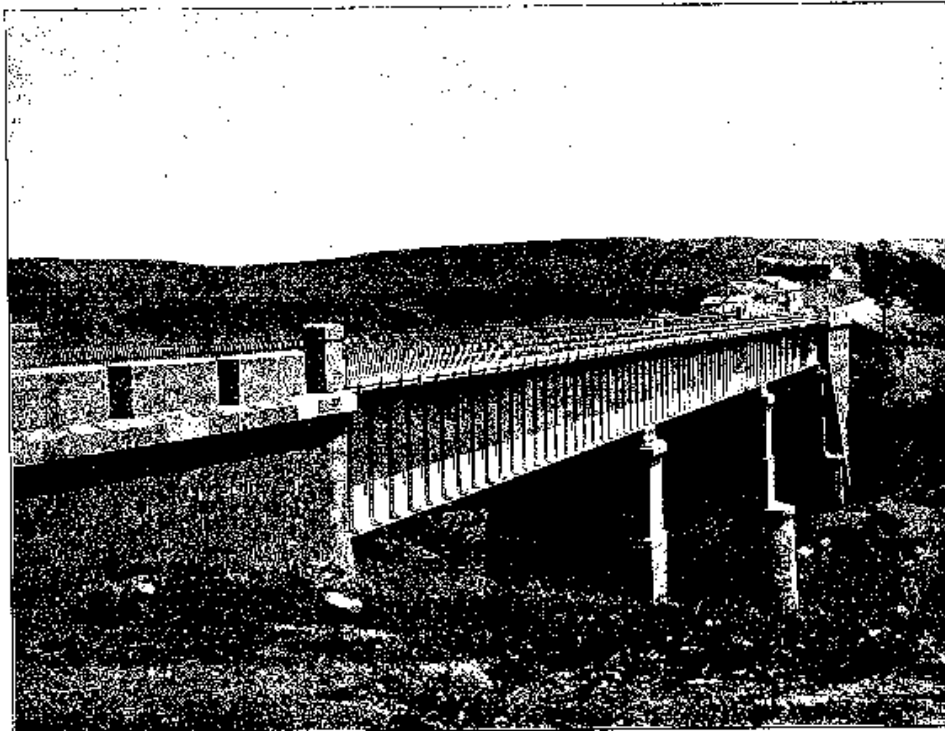
REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

FUNDADA Y SOSTENIDA POR EL CUERPO NACIONAL DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

Redacción-Propietario Excmo. Sr. Don D. Luis Sáiz, Inspector general de caminos del Cuerpo de Caminos.
Redactores 1. D. José de los Ríos, Comisionado regional de Caminos.
2. D. José de los Ríos, Pr. de la Estn. de Caminos.
3. D. José de los Ríos, Pr. de la Estn. de Caminos.
Colaboradores Todos los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
Corresponsal de Londres D. Enrique Sánchez, Ingeniero de Caminos.

SE PUBLICA LOS JUEVES

Redacción y Administración: Puerta del Sol, 9, 9.º, 1.º.



Puente sobre el Guadalquivir (Cádiz).—Carretera de Bollén á Beznar.

Portada de la Revista de Obras Públicas (Madrid) de 7 de julio de 1898 dedicada al Puente de Hierro

* * *

**PROYECTOS CONSERVADOS EN EL ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE JAÉN
RELATIVOS A LA CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE DE HIERRO⁶¹**

**1876. “PROYECTO REFORMADO DE LA PARTE DE FÁBRICA PARA UN PUENTE CON TRAMOS DE HIERRO
SOBRE EL RÍO GUADALIMAR, EN LA CARRETERA DE SEGUNDO ORDEN DE BAILÉN A BAEZA POR
LINARES. INGENIERO D. JOSÉ MARÍA ITURRALDE. AÑO DE 1876”.**

1. 1876. mayo, 17. Úbeda. *Memoria descriptiva.*

2. 1876, mayo, 17. Úbeda. *Planos*

Hoja 1ª. 1876, mayo, 17. *Plano del río Guadalimar en las avenidas del
puente.*

Hoja 2ª. 1876, mayo, 17. *Perfil longitudinal.*

Hoja 3ª. 1876, mayo, 17. *Perfiles transversales.*

Hoja 4ª. 1876, mayo, 17. *Proyección vertical y horizontal del puente.*

Hoja 5ª. 1876, mayo, 17. *Plano de detalles.*

Hoja 6ª. 1876, mayo, 17. *Plano de detalles.*

Hoja 7ª. 1876, mayo, 17. *Sección transversal de la carretera.*

3. 1876, mayo, 17. Úbeda. *Pliego de condiciones facultativas.*

4. 1876, mayo, 17. *Presupuesto.*

5. 1876, mayo, 17. Jaén. *Informe del Ingeniero Jefe.*

**1877, ENERO, 29. ÚBEDA. “PROYECTO DE UN PASO PROVISIONAL DEL RÍO GUADALIMAR PARA EL
SERVICIO DE LA CARRETERA DE 2º ORDEN DE BAILÉN A BAEZA POR LINARES. INGENIERO DON
JOSÉ MARÍA ITURRALDE. AÑO 1877”.**

1. 1877, enero, 29. Úbeda. *Memoria descriptiva.*

2. 1877, enero, 29. Úbeda. *Planos*

Hoja 1ª. 1877, enero, 29. Úbeda. *Plano horizontal de las avenidas del
puente.*

⁶¹ Archivo Histórico Provincial de Jaén. Leg. 31975.

- Hoja 2ª. 1877, enero, 29. Úbeda. *Perfil longitudinal.*
- Hoja 3ª. 1877, enero, 29. Úbeda. *Perfiles transversales.*
- Hoja 4ª. 1877, enero, 29. Úbeda. *Proyección vertical y horizontal del puente de madera.*
- Hoja 5ª. 1877, enero, 29. Úbeda. *Plano de detalles del puente de madera.*
- Hoja 6ª. 1877, enero, 29. Úbeda. *Sección transversal de la carretera.*
- Hoja 7ª. 1877, enero, 29. Úbeda. *Croquis de la Loma de Úbeda.*

- 3. 1877, enero, 29. Úbeda. *Pliego de condiciones facultativas.*
- 4. 1877, enero, 29. Úbeda. *Presupuesto.*

1877, JULIO, 23. ÚBEDA / 1877, DICIEMBRE, 21. POZO ALCÓN. “PROYECTO DE UN PASO PROVISIONAL DEL RÍO GUADALIMAR PARA EL SERVICIO DE LA CARRETERA DE 2º ORDEN DE BAILÉN A BAEZA POR LINARES”.

- 1. 1877, julio, 23. Úbeda. *Memoria descriptiva.*
- 2. 1877, julio, 23. Úbeda. *Planos*
 - Hoja 1ª. 1877, julio, 23. Úbeda. *Alzado y planta.*
 - Hoja 2ª. 1877, julio, 23. Úbeda. *Detalles.*
- 3. 1877, julio, 23. Úbeda. *Pliego de condiciones facultativas.*
- 4. 1877, diciembre, 21. Pozo Alcón. *Presupuesto.*
- 5. 1877, diciembre, 21. Pozo Alcón. *Adición a la Memoria.*

1881, ENERO, 15. “CARRETERA DE 2º ORDEN DE BAILÉN A BAEZA. PUENTE SOBRE EL RÍO GUADALIMAR”.

- 1.- 1881, enero, 15. Úbeda. *Datos para la liquidación. Memoria o informe explicativo.*
- 2.- 1881, enero, 15. Úbeda. *Datos para la liquidación. Planos.*
- 3.- 1881, enero, 15. Úbeda. *Datos para la liquidación. Cuadros de precios.*
- 4.- 1881, enero, 15. Úbeda. *Datos para la liquidación. Medición de la obra proyectada y ejecutada y valoraciones a los precios de presupuesto.*

1882. JUNIO, 26. ÚBEDA. “CARRETERA DE 2º ORDEN DE BAILÉN A BAEZA POR LINARES. PROYECTO DE TRAMOS METÁLICOS PARA EL PUENTE DE HIERRO SOBRE EL RÍO GUADALIMAR. INGENIERO D. JOSÉ ITURRALDE”.

1.- [1882, junio, 26]. *Memoria descriptiva* (Minuta).

1885, MAYO, CARRETERA DE SEGUNDO ORDEN DE BAILÉN A BAEZA POR LINARES. PROYECTO DE TRAMOS METÁLICOS PARA EL PUENTE SOBRE EL RÍO GUADALIMAR.

1. [s.a., s.m., s.d.] *Memoria* (Minuta).
2. [s.a., s.m., s.d.] *Alzado*.
3. 1885, marzo, 6. Jaén. *Apéndice a la Memoria*.

1886. CORRESPONDENCIA REMITIDA POR CARLOS VANDEN EYNDEL DESDE MADRID.

1886, marzo, 3. Madrid. Carlos Vanden Eyndel, ingeniero, se dirige a José de Iturralde, ingeniero jefe de la provincia de Jaén, se pone a su disposición para el replanteo y le comunica que ha firmado la contrata para la construcción del puente sobre el Guadalimar y propone algunas variaciones que mejorarán su solidez. Le solicita, además, copia de los planos.

1886, marzo, 10. Madrid. Carlos Vanden Eyndel, ingeniero, comunica a José de Iturralde que ha recibido su carta de 7 de marzo y que está a su disposición para hacer el replanteo a lo largo del mes de marzo o a partir del 10 mes de abril; asimismo, solicita una copia del plano y comunica que los hierros llegarán a pie de obra en agosto o septiembre y “que el montaje se hará tan luego que le permita la estación, pues parece que hay violentas calenturas en este sitio en los meses del verano”.

1886, marzo, 17. Madrid. Carlos Vanden Eyndel, ingeniero, remite a José de Iturralde un documento que había recibido para su firma.

1886, marzo, 26. Madrid. Carlos Vanden Eyndel, ingeniero, remite a José de Iturralde copia de los planos y pliegos para que los autorice. Iturralde escribió sobre la carta “Recibí, y sin certificar, el plano, pero

no el pliego de condiciones. Se lo digo y así y le devuelvo aquel firmado el 30 de marzo”.

1886, abril, 9. Madrid. Carlos Vanden Eyndel, ingeniero, pide a José de Iturralde que autorice a emplear palastros estructurados en forma de rombo, según el dibujo que le adjunta, que se harían de un metro de anchas.

1886, abril, 18. Madrid. Carlos Vandel Eyndel, ingeniero, comunica que ha recibido la noticia de que ha sido encargado de la inspección de los talleres del puente de Guadalimar y le solicita que le indique cuando quiere hacer los ensayos con los hierros, y le sugiere que en Bélgica para comprobar la calidad del material.

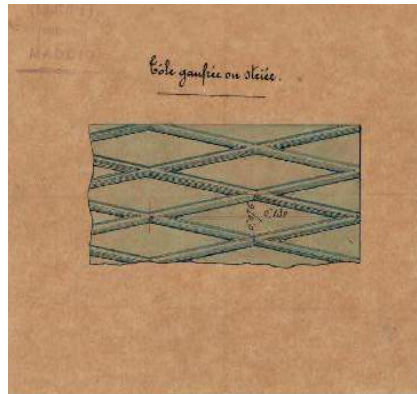
1886, junio, 14. Madrid. Carlos Vandel Eyndel, que para finales de mes estarán montados en los talleres del señor Joseph Paris, en Marchiennes, uno de los tramos del puente sobre el río Guadalimar.

1887, enero, 28. Madrid. Carlos Vandel Eyndel comunica a José de Iturralde que el vapor Juan Cunningham⁶² ha llegado a Huelva y lleva los hierros del puente sobre el Guadalimar, y que dentro de unos días llegará a la Estación de Baeza su jefe montador para vigilar la descarga y se depositen en el sitio que sirva indicar.

1887, enero, 28. Madrid. Lista del número y peso de las piezas llegadas en el vapor Juan Cunningham.

1887, febrero, 8. Madrid. Carlos Vanden Eyndel comunica a José de Iturralde que han llegado a la Estación de Baeza y están descargados los hierros de los tramos metálicos del puente sobre el río Guadalimar. Y le solicita que expida certificación del 60 o 70 % del valor de los hierros ya que ha realizado un importante desembolso en los derechos de aduana y en transporte.

⁶² Este barco aparece representado en unos cuadros conservados en el *Museo Marítimo Ría de Bilbao*. Al parecer, fue el segundo vapor de este nombre, que se botó en 1883 –pasando el primero a denominarse *Loioja*, pertenecientes a la empresa Mac-Andrews y C^a www.vidamaritima.com/2016/06/el-primer-juan-cunningham [Consultado: 30 de septiembre de 2016]. www.buques.org/Monografias/Viejos%20vapores.htm [Consultado: 30 de septiembre de 2016].



*Modelo de palastro estructurado remitido por Carlos Vanden Eyndel el 9 de abril de 1886
(A.H.P.J.)*

1887, MAYO. CARRETERA DE 2º ORDEN DE BAILÉN A BAEZA POR LINARES. PROYECTO DE TRAMOS METÁLICOS PARA EL PUENTE SOBRE EL RÍO GUADALIMAR. VARIACIÓN DE LA RASANTE DE DICHO PUENTE, ELEVÁNDOLA 1,62 M Y PRESUPUESTO ADICIONAL POR EFECTO DE LA MODIFICACIÓN INDICADA. INGENIERO D. JOAQUÍN DE ZAYAS. AÑO DE 1887

- 1.- 1887, mayo, 25. *Memoria* (Minuta).
- 2.- 1887, mayo, 25. *Planos* (Minuta).
 - Hoja 1ª. *Perfil longitudinal* (Minuta).
 - Hoja 2ª. *Perfiles transversales* (Minuta).
 - Hoja 3ª. *Proyección vertical del puente*.
- 3.- 1887, mayo, 25. *Pliego de condiciones facultativas adicionales a las del presupuesto aprobado* (Minuta).
- 4.- 1887, mayo, 25. *Presupuesto* (Minuta).
 - Capítulo 1. *Cubicaciones*.
 - Capítulo 2. *Cuadros de precios*.
- 5.- [1887, mayo, 10]. *Acta de fijación de precios contradictorios para las unidades de obra que figuran en el presupuesto adicional aprobado por efecto de la variación que se propone en la rasante de dicho puente, elevándola 1,62 metros* (Minuta).

1887. "CARRETERA DE 2º ORDEN DE BAILÉN A BAEZA POR LINARES. PROYECTO DE TRAMOS METÁLICOS PARA EL PUENTE SOBRE EL RÍO GUADALIMAR. PRESUPUESTO ADICIONAL PARA EL DERRIBO DEL PUENTE PROVISIONAL DE MADERA. INGENIERO D. JOAQUÍN DE ZAYAS. AÑO DE 1887".

1. 1887, julio, 23. Jaén. *Memoria* (Minuta).

2. [1887, julio, 23. Jaén. Planos] (sólo se conserva la carpeta).
3. 1887, julio, 23. Jaén. *Pliego de condiciones facultativas adicionales a las del proyecto aprobado.*
4. 1887, julio, 23. Jaén. *Presupuesto.*
5. [Sin fecha]. *Acta de fijación del precio contradictorio que figura en el presupuesto adicional al aprobado para el derribo del puente provisional de madera.*
6. 1887, julio, 26. Jaén. Informe del Ingeniero Jefe de la Provincia Iturralde.

1888, MAYO, 20. JAÉN. OTROS DOCUMENTOS

- 1.- 1888, mayo, 20. Estación de Baeza. *Peso del hierro del Puente en la Estación Baeza.* Memoria firmada por el Ingeniero, el Sobrestante y el Contratista.
- 2.- 1888, mayo, 20. Estación de Baeza. *Número de cabezas de roblones del puente de la Estación de Baeza.*

[S.F.] PROYECTO DE PINTURA DEL PUENTE DE HIERRO SOBRE EL RÍO GUADALIMAR EN LA CARRETERA DE 2º ORDEN DE BAILÉN A BAEZA

1. Sólo se conserva una carpetilla, y en su interior, un documento “Nota de apuntes del Puente Metálico del Km. 20 sobre el río Guadalimar [...] Datos suministrados por Manuel Alcalá”. En el año 1906 fue necesario realizar un Proyecto para reparar la pintura del tablero metálico⁶³.

* * *

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

ALMENDRAL, José María. *Jaén desde sus obras públicas.* Madrid : Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, D.L. 1986 (Colección de Ciencias, Humanidades e Ingeniería nº 24).

ARCO MOYA, Juan del. *Historia de la villa de Ibro.* Ibro : Ayuntamiento, 1995.

⁶³ A.H.P.J. Leg. 31986. Memoria de 26 de julio de 1906

- BURGOS, A., M.P. SAEZ-PEREZ y J.C. OLMO. « Carlos Fernández Casado y José Acuña: los primeros puentes de altura estricta. Jaén, 1933-1935 ». *Informes de la Construcción* (Madrid) 64, 528 (Octubre-diciembre, 2012) 445 – 456.
- CARDIÑANOS BARDECI, Inocencio. “Puentes de Jaén”. *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses* (Jaén) 176 Tomo II (Julio-Diciembre, 2000) 671 – 715.
- CASUSO QUESADA, Rafael. “La línea de ferrocarril Linares-Almería y sus hitos patrimoniales en la Arquitectura e Ingeniería civiles del siglo XIX”. *Sumuntán* (Carchelejo) 21 (2004) 247 – 264.
- CUÉLLAR VILLAR, Domingo. “Los hijos del hierro: Apuntes para una historia de la Estación Linares-Baeza”. *El Ferrocarril. Asociación de Amigos del Ferrocarril de Almería* (Almería) 3 (Primer semestre de 2006)
www.asafal.es/digital_3/linea3.htm [Consultado: 15 de julio de 2016].
- FERNANDEZ ORDOÑEZ, José A. et alii. *Inventario histórico de los puentes de Andalucía. Provincia de Jaén*. Madrid : Cátedra de Estética de la Ingeniería. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid, 1988.
- GARCÍA DELGADO, Antonio e Isidoro LARA MARTÍN-PORTUGUÉS. 1880-1955. *Imágenes de tres cuartos de siglo de vías urbanas y obras públicas en la provincia de Jaén*. Jaén : Pavimentaciones Morales, D.L. 1998.
- GIMÉNEZ GONZÁLEZ, José Luis. *Breve crónica de los tranvías de Linares y la Loma (1904 – 1966)*. 2002. www.perso.wanadoo.es/assotram/lomaesp.htm
[Consultado: 30 de septiembre de 2016].
- ITURRALDE SÁENZ, José María de. “Tramos metálicos para el puente del Guadalimar, en la carretera de Bailén a Baeza, provincia de Jaén”. *Revista de Obras Públicas* (Madrid) 11 Tomo IV (1886) 177 – 185.
- ITURRALDE SÁENZ, José María de. “Tramos metálicos para el puente del Guadalimar, en la carretera de Bailén a Baeza, provincia de Jaén”. *Revista de Obras Públicas* (Madrid) 12 Tomo IV (1886) 194 – 198.

ITURRALDE SÁENZ, José María de. "Tramos metálicos para el puente del Guadalimar, en la carretera de Bailén a Baeza, provincia de Jaén". *Revista de Obras Públicas* (Madrid) 13 Tomo IV (1886) 212 – 216.

ITURRALDE SÁENZ, José María de. "Tramos metálicos para el puente del Guadalimar, en la carretera de Bailén a Baeza, provincia de Jaén". *Revista de Obras Públicas* (Madrid) 14 Tomo IV (1886) 225 – 228.

ITURRALDE SÁENZ, José María de. "Tramos metálicos para el puente del Guadalimar, en la carretera de Bailén a Baeza, provincia de Jaén". *Revista de Obras Públicas* (Madrid) 15 Tomo IV (1886) 241 – 244.

ITURRALDE SÁENZ, José María de. "Tramos metálicos para el puente del Guadalimar, en la carretera de Bailén a Baeza, provincia de Jaén". *Revista de Obras Públicas* (Madrid) 16 Tomo IV (1886) 257 – 260.

ITURRALDE SÁENZ, José María de. "Tramos metálicos para el puente del Guadalimar, en la carretera de Bailén a Baeza, provincia de Jaén". *Revista de Obras Públicas* (Madrid) 17 Tomo IV (1886) 273 – 275.

ITURRALDE SÁENZ, José María de. "Tramos metálicos para el puente del Guadalimar, en la carretera de Bailén a Baeza, provincia de Jaén". *Revista de Obras Públicas* (Madrid) 18 Tomo IV (1886) 292 – 297.

MARTÍNEZ AGUILAR, Lorenzo. "El viejo camino de Úbeda: un camino que se hizo barriada". *Siete esquinas* (Linares) 4 (2012) 119 – 136. www.dialnet-ElViejoCaminoDeUbeda-4139427.pdf [Consultado: 30 de septiembre de 2016].

VELASCO, M. J. "Linares. Exigen la remodelación total del puente de hierro de Linares-Baeza". 01/02/2011. www.diariojaen.es/historico/linares-exigen-la-remodelacion-total-del-puente-de-hierro-de-linares-baeza-HEDJ36768 [Consultado: 30 de septiembre de 2016].

UN PROYECTO PARA LA TOPONIMIA HISTÓRICA GIENNENSE: EL CASO DE IBROS

Juan del Arco Moya

Archivo Histórico Provincial de Jaén

En el *Archivo Histórico Provincial de Jaén* estamos llevando a cabo un Plan encaminado a realizar una gran base de datos relativa a toponimia giennense histórica desde un punto de vista documental, textual y cartográfico, de forma que se creen referencias de estos topónimos, asociadas a su localización en documentos escritos y a la cartografía conservada en este centro.

Si bien parte como un proyecto para la documentación conservada en este Archivo, contempla la posibilidad de la incorporación de datos relativos a documentos escritos y cartográficos conservados en otros archivos, bibliotecas, museos, centros de documentación, etc., de forma que el investigador encuentre referencias concretas a la toponimia giennense y, lo que es más importante, dataciones históricas, que le permitirá conocer la prolongación en el tiempo de estos topónimos y las referencias más antiguas conocidas, así como estudiar las variantes en los mismos, muy útiles para Filología.

Se ha comenzado con la cartografía procedente del *Instituto Geográfico y Catastral* que se elaboró en la década de los años cuarenta del siglo XX y, concretamente, con los del municipio de Ibros.

En un primer análisis, comprobamos que para esta serie documental, hay 487 referencias toponímicas. Aunque algunas de ellas se repiten, varían los soportes en los que se encuentran, normalmente ser por parajes extensos, arroyos, ríos o carreteras largos, etc.

Lo que se presenta aquí es un resumen con los datos fundamentales, aunque en la base que se está realizando se aportan otros datos archivísticos según las modernas normas de descripción.

TOPÓNIMOS

Lugar	Tipo	Sig 01 Legajo	Signatura 02	Escala	Data Cronológica
Almoros	Paraje	48079	Polígono 09	1:2000	1943-02-28
Antolino	Paraje	48079	Polígono 24 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-02-29
Arroyo de Capones	Río	48079	Polígono 16	1/5000	1943-12-30
Arroyo de Ibros	Arroyo	48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
		48079	Polígono 16	1/5000	1943-12-30
		48079	Polígono 07 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
Arroyo de la Cañada de Don Fernando	Arroyo	48079	Polígono 10	1:2000	1943-02-28
		48079	Polígono 11	1/5000	1943-02-28
Arroyo de la Cañada de las Ratras	Arroyo	48079	Polígono 01	1/5000	1945-02-28
Arroyo de La Cerca	Arroyo	48079	Polígono 03	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 02	1/5000	1944-12-31
Arroyo de las Huertas	Arroyo	48079	Polígono 07 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
Arroyo de las Moreas	Arroyo	48079	Polígono 24 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-02-29
		48079	Polígono 24 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-02-29
		48079	Polígono 23	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 24 (Hoja 3ª)	1:2000	1944-02-29
Arroyo de los Barrancos	Arroyo	48079	Polígono 04 y 05	1/5000	1945-01-31
Arroyo de Pichongo	Arroyo	48079	Polígono 17, 28 y 29	1/5000	1944-02-29
		48079	Polígono 18	1/5000	1945-01-31
Arroyo de Valdehermoso	Arroyo	48079	Polígono 07 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
Arroyo de Valdelaparra	Arroyo	48079	Polígono 16	1/5000	1943-12-30
Arroyo de Valdemelón	Arroyo	48079	Polígono 04 y 05	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 20	1/5000	1945-02-28
		48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 01	1/5000	1945-02-28
Arroyo de Vallehermoso	Arroyo	48079	Polígono 09	1/5000	1943-02-28
Arroyo del Carrascal	Arroyo	48079	Polígono 04 y 05	1/5000	1945-01-31
Arroyo del Chortal de las Gallinas	Arroyo	48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 18	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 20	1/5000	1945-02-28
Arroyo del Pozo de Linares	Arroyo	48079	Polígono 17, 28 y 29	1/5000	1944-02-29
Arroyo del Sumidero	Arroyo	48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31

		48079	Polígono 25 (Hoja 1ª)	1/5000	1943-12-30
Aza del Comadrón	Paraje	48079	Polígono 09	1:2000	1943-02-28
Balconcinao	Paraje	48079	Polígono 17, 28 y 29	1/5000	1944-02-29
Balcones	Paraje	48079	Polígono 13 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-01-31
Bonete	Paraje	48079	Polígono 07 (Hoja 1ª)	1:2000	1943-12-31
Brazo de Hierro	Paraje	48079	Polígono 08 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
Cabeza Marín	Paraje	48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
Cabeza Marín	Paraje	48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
Camino de Balcones	Camino	48079	Polígono 13 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-01-31
		48079	Polígono 13 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-01-31
Camino de Begíjar	Paraje	48079	Polígono 12 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
Camino de Begíjar a Ibros	Camino	48079	Polígono 11	1/5000	1943-02-28
Camino de Canena	Camino	48079	Polígono 08 (Hoja 1ª)	1:2000	1943-12-31
Camino de Gangayeja	Camino	48079	Polígono 13 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-01-31
Camino de Ibros a Begíjar	Camino	48079	Polígono 10	1:2000	1943-02-28
Camino de Ibros a Vilches	Camino	48079	Polígono 06 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-12-31
Camino de la Artillería de los Toros	Camino	48079	Polígono 08 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
		48079	Polígono 08 (Hoja 1ª)	1:2000	1943-12-31
Camino de la Artillería o de la Fuente de la Tierra	Camino	48079	Polígono 09	1/5000	1943-02-28
Camino de La Carvajala o de las Casas de Hurtado	Camino	48079	Polígono 13 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-01-31
		48079	Polígono 13 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-01-31
		48079	Polígono 12 (Hoja 1ª)	1:2000	1943-12-31
		48079	Polígono 12 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
		48079	Polígono 15	1/5000	1943-12-31
Camino de la Cruz Turras	Camino	48079	Polígono 07 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
Camino de la Dehesa	Camino	48079	Polígono 06 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-12-31
Camino de la Salobreja	Camino	48079	Polígono 22	1/5000	1944-12-31
		48079	Polígono 17, 28 y 29	1/5000	1944-02-29
Camino de las Casas de Hurtado	Camino	48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
		48079	Polígono 26 (Hoja 2ª)	1: 2000	1944-01-31
		48079	Polígono 15	1/5000	1943-12-31
		48079	Polígono 16	1/5000	1943-12-30
Camino de las Hilas	Camino	48079	Polígono 06 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-12-31
Camino de las Minas	Camino	48079	Polígono 07 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
		48079	Polígono 07 (Hoja 1ª)	1:2000	1943-12-31
Camino de las Moreas	Camino	48079	Polígono 24 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-02-29
		48079	Polígono 24 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-02-29
		48079	Polígono 24 (Hoja 3ª)	1:2000	1944-02-29
Camino de las Piletas	Camino	48079	Polígono 11	1/5000	1943-02-28
		48079	Polígono 10	1:2000	1943-02-28
Camino de las Ratas	Camino	48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
Camino de Las Ratas a Canena	Camino	48079	Polígono 01	1/5000	1945-02-28
Camino de las Suertes	Camino	48079	Polígono 04 y 05	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 06 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-12-31

Camino de Las Torrecillas	Camino	48079	Polígono 06 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-12-31
Camino de Lorite	Camino	48079	Polígono 12 (Hoja 1ª)	1:2000	1943-12-31
Camino de Lorite	Paraje	48079	Polígono 12 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
Camino de Lorite	Camino	48079	Polígono 12 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
Camino de Lorite	Paraje	48079	Polígono 12 (Hoja 1ª)	1:2000	1943-12-31
Camino de los Charcones	Camino	48079	Polígono 07 (Hoja 1ª)	1:2000	1943-12-31
		48079	Polígono 06 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-12-31
Camino de los Cuadrejones	Camino	48079	Polígono 06 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-12-31
Camino de los Hoyelos	Camino	48079	Polígono 26 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-01-31
		48079	Polígono 26 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-01-31
Camino de los Yeseros	Camino	48079	Polígono 01	1/5000	1945-02-28
		48079	Polígono 18	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 20	1/5000	1945-02-28
		48079	Polígono 02	1/5000	1944-12-31
Camino de Lupi3n	Camino	48079	Polígono 13 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-01-31
		48079	Polígono 26 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-01-31
		48079	Polígono 12 (Hoja 1ª)	1:2000	1943-12-31
		48079	Polígono 11	1/5000	1943-02-28
Camino de Lupi3n y la Torre a Ibros	Camino	48079	Polígono 11	1/5000	1943-02-28
Camino de Mesías o Miraibros	Camino	48079	Polígono 26 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-01-31
		48079	Polígono 13 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-01-31
		48079	Polígono 13 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-01-31
		48079	Polígono 12 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
		48079	Polígono 11	1/5000	1943-02-28
		48079	Polígono 12 (Hoja 1ª)	1:2000	1943-12-31
Camino de Peña Rubia	Camino	48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
		48079	Polígono 20	1/5000	1945-02-28
Camino de Peña Rubia a las Ratas	Camino	48079	Polígono 20	1/5000	1945-02-28
Camino de Peñarrubia	Camino	48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
Camino de Peñarrubia a Las Ratas	Camino	48079	Polígono 01	1/5000	1945-02-28
Camino de Rus	Camino	48079	Polígono 20	1/5000	1945-02-28
Camino de Rus	Camino	48079	Polígono 08 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
Camino de Triana	Camino	48079	Polígono 07 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
Camino de 3beda	Camino	48079	Polígono 09	1/5000	1943-02-28
		48079	Polígono 08 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
Camino de Vilches	Camino	48079	Polígono 07 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
		48079	Polígono 08 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
		48079	Polígono 04 y 05	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 07 (Hoja 1ª)	1:2000	1943-12-31
		48079	Polígono 08 (Hoja 1ª)	1:2000	1943-12-31
		48079	Polígono 09	1/5000	1943-02-28
Camino de Vilches a Ibros	Camino	48079	Polígono 02	1/5000	1944-12-31

		48079	Polígono 03	1/5000	1945-01-31
Camino del Álamo	Camino	48079	Polígono 26 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-01-31
		48079	Polígono 15	1/5000	1943-12-31
		48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
		48079	Polígono 13 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-01-31
Camino del Cercado	Camino	48079	Polígono 02	1/5000	1944-12-31
		48079	Polígono 03	1/5000	1945-01-31
Camino del Cerro Gallego	Camino	48079	Polígono 24 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-02-29
		48079	Polígono 24 (Hoja 3ª)	1:2000	1944-02-29
		48079	Polígono 25 (Hoja 1ª)	1/5000	1943-12-30
		48079	Polígono 25 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-30
		48079	Polígono 24 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-02-29
Camino del Charcón	Camino	48079	Polígono 06 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-12-31
Camino del Charcón del Cabo Ronda	Camino	48079	Polígono 06 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-12-31
Camino del Cortijo del Capitán	Camino	48079	Polígono 18	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
Camino del Encinar	Camino	48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 04 y 05	1/5000	1945-01-31
Camino del Hacho	Camino	48079	Polígono 01	1/5000	1945-02-28
		48079	Polígono 04 y 05	1/5000	1945-01-31
Camino del Ladero de la Piedra	Camino	48079	Polígono 06 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-12-31
		48079	Polígono 04 y 05	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 06 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-12-31
Camino del Molinillo	Camino	48079	Polígono 07 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
Camino del Pagador	Camino	48079	Polígono 08 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
Camino del Pozo de Linares	Camino	48079	Polígono 17, 28 y 29	1/5000	1944-02-29
		48079	Polígono 23	1/5000	1945-01-31
Camino del Puntal del Rey	Paraje	48079	Polígono 17, 28 y 29	1/5000	1944-02-29
Camino del Puntal del Rey	Camino	48079	Polígono 23	1/5000	1945-01-31
Camino del Soto	Camino	48079	Polígono 16	1/5000	1943-12-30
		48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
		48079	Polígono 17, 28 y 29	1/5000	1944-02-29
Camino del Sumidero	Camino	48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
		48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
		48079	Polígono 25 (Hoja 1ª)	1/5000	1943-12-30
Camino Nuevo de Baeza	Camino	48079	Polígono 09	1/5000	1943-02-28
Camino vecinal de la Dehesa	Camino	48079	Polígono 04 y 05	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 06 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-12-31
		48079	Polígono 22	1/5000	1944-12-31
Camino vecinal del Vado de las Hoyas	Camino	48079	Polígono 02	1/5000	1944-12-31
		48079	Polígono 03	1/5000	1945-01-31
Camino Viejo de Baeza	Camino	48079	Polígono 09	1/5000	1943-02-28
		48079	Polígono 10	1:2000	1943-02-28
Camino Viejo de Linares	Camino	48079	Polígono 17, 28 y 29	1/5000	1944-02-29

		48079	Polígono 07 (Hoja 1ª)	1:2000	1943-12-31
Canenilla	Paraje	48079	Polígono 08 (Hoja 1ª)	1:2000	1943-12-31
		48079	Polígono 08 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
Cañada de las Ratas	Paraje	48079	Polígono 01	1/5000	1945-02-28
Cañada del Cuervo	Paraje	48079	Polígono 13 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-01-31
Cañada Gurrupera	Paraje	48079	Polígono 12 (Hoja 1ª)	1:2000	1943-12-31
Capellanía Capellanía	Paraje	48079	Polígono 20	1/5000	1945-02-28
	Paraje	48079	Polígono 20	1/5000	1945-02-28
Caponés	Paraje	48079	Polígono 16	1/5000	1943-12-30
		48079	Polígono 15	1/5000	1943-12-31
Carazo	Paraje	48079	Polígono 24 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-02-29
Carretera de Caponés	Carretera	48079	Polígono 16	1/5000	1943-12-30
		48079	Polígono 26 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-01-31
		48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
		48079	Polígono 26 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-01-31
		48079	Polígono 25 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-30
		48079	Polígono 24 (Hoja 3ª)	1:2000	1944-02-29
		48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
		48079	Polígono 15	1/5000	1943-12-31
Carretera de Córdoba a Úbeda	Carretera	48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 17, 28 y 29	1/5000	1944-02-29
		48079	Polígono 18	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 04 y 05	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 22	1/5000	1944-12-31
Carretera de Granada	Carretera	48079	Polígono 16	1/5000	1943-12-30
Carretera de Granada	Paraje	48079	Polígono 15	1/5000	1943-12-31
Carretera de Granada	Carretera	48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
		48079	Polígono 15	1/5000	1943-12-31
		48079	Polígono 13 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-01-31
		48079	Polígono 23	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 17, 28 y 29	1/5000	1944-02-29
Carretera de Linares a Baeza	Carretera	48079	Polígono 07 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
		48079	Polígono 10	1:2000	1943-02-28
		48079	Polígono 18	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 24 (Hoja 3ª)	1:2000	1944-02-29
		48079	Polígono 23	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 17, 28 y 29	1/5000	1944-02-29
		48079	Polígono 07 (Hoja 1ª)	1:2000	1943-12-31
		48079	Polígono 06 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-12-31
		48079	Polígono 22	1/5000	1944-12-31
		48079	Polígono 09	1/5000	1943-02-28
		48079	Polígono 06 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-12-31
Casa del Moruno	Paraje	48079	Polígono 13 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-01-31
		48079	Polígono 13 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-01-31
Casa Pareja	Paraje	48079	Polígono 23	1/5000	1945-01-31

Cerro de las Grullas	Paraje	48079	Polígono 04 y 05	1/5000	1945-01-31
Cerro Gallego	Paraje	48079	Polígono 24 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-02-29
		48079	Polígono 24 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-02-29
Cerro Golias	Paraje	48079	Polígono 10	1:2000	1943-02-28
Chafa	Paraje	48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
Charcón de Cabo Ronda	Paraje	48079	Polígono 06 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-12-31
Chiclana	Paraje	48079	Polígono 07 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
Cinco de Oros	Paraje	48079	Polígono 24 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-02-29
Corral del Médico	Paraje	48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
Corral Manchego	Paraje	48079	Polígono 04 y 05	1/5000	1945-01-31
Corral Rubio	Paraje	48079	Polígono 02	1/5000	1944-12-31
		48079	Polígono 03	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 01	1/5000	1945-02-28
Cortijo de Capones	Cortijo	48079	Polígono 16	1/5000	1943-12-30
Cortijo de Chiclana	Cortijo	48079	Polígono 07 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
Cortijo de Corral Rubio	Cortijo	48079	Polígono 02	1/5000	1944-12-31
		48079	Polígono 03	1/5000	1945-01-31
Cortijo de la Salobreja	Cortijo	48079	Polígono 17, 28 y 29	1/5000	1944-02-29
Cortijo de la Trinidad	Cortijo	48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
Cortijo de Las Ratras	Cotijo	48079	Polígono 01	1/5000	1945-02-28
Cortijo de Lázaro	Cortijo	48079	Polígono 02	1/5000	1944-12-31
		48079	Polígono 03	1/5000	1945-01-31
Cortijo de los Almendros	Cortijo	48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
Cortijo de los Curas	Paraje	48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
Cortijo de los Curas	Cortijo	48079	Polígono 20	1/5000	1945-02-28
Cortijo de Peña Rubia	Cortijo	48079	Polígono 20	1/5000	1945-02-28
Cortijo de San José (Fábrica de aceite)	Cortijo	48079	Polígono 24 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-02-29
Cortijo de Tartaja	Cortijo	48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
Cortijo del Álamo	Cortijo	48079	Polígono 15	1/5000	1943-12-31
Cortijo del Álamo	Paraje	48079	Polígono 15	1/5000	1943-12-31
Cortijo del Capitán	Cortijo	48079	Polígono 18	1/5000	1945-01-31
Cortijo del Rey	Paraje	48079	Polígono 17, 28 y 29	1/5000	1944-02-29
Cortijo La Casa Grande	Cortijo	48079	Polígono 03	1/5000	1945-01-31
Debajo del Cortijo	Paraje	48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 20	1/5000	1945-02-28
Detrás del Prado	Paraje	48079	Polígono 26 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-01-31
El Arca	Paraje	48079	Polígono 13 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-01-31
El Caracol de Uribe	Paraje	48079	Polígono 23	1/5000	1945-01-31
El Carril	Paraje	48079	Polígono 23	1/5000	1945-01-31
El Caserón	Paraje	48079	Polígono 22	1/5000	1944-12-31
El Cercado	Paraje	48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
		48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
El Cerretillo	Paraje	48079	Polígono 08 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
		48079	Polígono 08 (Hoja 1ª)	1:2000	1943-12-31

El Cerro de la Malena	Paraje	48079	Polígono 17, 28 y 29	1/5000	1944-02-29
El Chaparrillar	Paraje	48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
El Chorro	Paraje	48079	Polígono 22	1/5000	1944-12-31
El Chortal de Castro	Paraje	48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
El Chupón	Paraje	48079	Polígono 01	1/5000	1945-02-28
El Colmo de la Venta	Paraje	48079	Polígono 22	1/5000	1944-12-31
El Confitero	Paraje	48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
El Corral de la Vaca	Paraje	48079	Polígono 22	1/5000	1944-12-31
El Hacho	Paraje	48079	Polígono 01	1/5000	1945-02-28
El Higueral	Paraje	48079	Polígono 24 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-02-29
El Horcajo	Paraje	48079	Polígono 17, 28 y 29	1/5000	1944-02-29
El Hoyo de San Pedro	Paraje	48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
El Huevo	Paraje	48079	Polígono 13 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-01-31
El Majuelo de los Frailes	Paraje	48079	Polígono 07 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
El Molinillo	Paraje	48079	Polígono 23	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 24 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-02-29
		48079	Polígono 07 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
		48079	Polígono 24 (Hoja 3ª)	1:2000	1944-02-29
		48079	Polígono 07 (Hoja 1ª)	1:2000	1943-12-31
El Polvillar	Paraje	48079	Polígono 24 (Hoja 3ª)	1:2000	1944-02-29
		48079	Polígono 24 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-02-29
El Pozo de la Dehesa	Paraje	48079	Polígono 04 y 05	1/5000	1945-01-31
El Pozo del Madroño	Paraje	48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
El Puntal del Rey	Paraje	48079	Polígono 17, 28 y 29	1/5000	1944-02-29
El Quiñón	Paraje	48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
El Romeral	Paraje	48079	Polígono 08 (Hoja 1ª)	1:2000	1943-12-31
El Royo	Paraje	48079	Polígono 16	1/5000	1943-12-30
El Royo de Ibros	Paraje	48079	Polígono 23	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
El Sumidero	Paraje	48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
El Torín	Paraje	48079	Polígono 16	1/5000	1943-12-30
El Vado de las Hoyas	Paraje	48079	Polígono 03	1/5000	1945-01-31
Ferrocarril de Baeza a Utiel	Ferrocarril	48079	Polígono 16	1/5000	1943-12-30
		48079	Polígono 17, 28 y 29	1/5000	1944-02-29
Ferrocarril eléctrico de Linares a Baeza y Úbeda	Ferrocarril	48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
Frasco-Pailla	Paraje	48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
Fuente de la Cañada de Don Fernando	Fuente	48079	Polígono 10	1:2000	1943-02-28
Fuente de la Marrana	Paraje	48079	Polígono 23	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 22	1/5000	1944-12-31
Fuente de la Tierra	Paraje	48079	Polígono 09	1:2000	1943-02-28
Fuente de los Sánchez	Paraje	48079	Polígono 13 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-01-31
Fuente del Soto	Fuente	48079	Polígono 16	1/5000	1943-12-30
Fuente del Valle	Fuente	48079	Polígono 09	1/5000	1943-02-28
Gangayaja	Paraje	48079	Polígono 13 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-01-31

Gualneros	Paraje	48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
		48079	Polígono 26 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-01-31
Haza Cuatro	Paraje	48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
Haza de Antoñetico	Paraje	48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
Haza de la Encina	Paraje	48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
Haza de la Loma	Paraje	48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
Haza de Trece	Paraje	48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
Haza del Corral	Paraje	48079	Polígono 20	1/5000	1945-02-28
Haza del Molino	Paraje	48079	Polígono 16	1/5000	1943-12-30
Haza del Sombrero	Paraje	48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
Haza Jerez	Paraje	48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
Haza Mala	Paraje	48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
Haza Ocho	Paraje	48079	Polígono 20	1/5000	1945-02-28
Haza Trece	Paraje	48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
Hazas de los Hinojos	Paraje	48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
Hoja del Espino	Paraje	48079	Polígono 16	1/5000	1943-12-30
Hoja Ortega	Paraje	48079	Polígono 24 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-02-29
		48079	Polígono 25 (Hoja 1ª)	1:2000	1943-12-30
Hojilla Arena	Paraje	48079	Polígono 04 y 05	1/5000	1945-01-31
Hoyos del Butiller	Paraje	48079	Polígono 16	1/5000	1943-12-30
Huertas del Molino	Paraje	48079	Polígono 03	1/5000	1945-01-31
Juan Rubia	Paraje	48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
La Alcoba	Paraje	48079	Polígono 01	1/5000	1945-02-28
La Cañada de las Huertas	Paraje	48079	Polígono 07 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
La Carrera	Paraje	48079	Polígono 09	1:2000	1943-02-28
La Carvajala	Paraje	48079	Polígono 12 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
La Casa del Moruno	Paraje	48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
La Cerca	Paraje	48079	Polígono 03	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 03	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 02	1/5000	1944-12-31
La Cristiana	Paraje	48079	Polígono 08 (Hoja 1ª)	1:2000	1943-12-31
La Cruz de Turras	Paraje	48079	Polígono 07 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
		48079	Polígono 07 (Hoja 1ª)	1:2000	1943-12-31
La Cruz Regalada	Paraje	48079	Polígono 25 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-30
La Cuadrá	Paraje	48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
La Cuesta de Rodrigo	Paraje	48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
La Cuna	Paraje	48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
La Dehesa	Paraje	48079	Polígono 04 y 05	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 06 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-12-31
La Dehesilla	Paraje	48079	Polígono 16	1/5000	1943-12-30
La Francesa	Paraje	48079	Polígono 17, 28 y 29	1/5000	1944-02-29
La Fuente	Paraje	48079	Polígono 07 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
		48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 20	1/5000	1945-02-28

		48079	Polígono 01	1/5000	1945-02-28
		48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
La Fuente de los Perros	Paraje	48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
La Fuente del Echicero	Paraje	48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
La Fuente del Maleno	Paraje	48079	Polígono 25 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-30
La Gitana	Paraje	48079	Polígono 04 y 05	1/5000	1945-01-31
La Granadina	Paraje	48079	Polígono 16	1/5000	1943-12-30
La Granailla	Paraje	48079	Polígono 22	1/5000	1944-12-31
La Hoz de Podar	Paraje	48079	Polígono 04 y 05	1/5000	1945-01-31
La Huelga del Gachón	Paraje	48079	Polígono 16	1/5000	1943-12-30
La Jabacana	Paraje	48079	Polígono 22	1/5000	1944-12-31
La Lámpara	Paraje	48079	Polígono 13 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-01-31
La Loma	Paraje	48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
La Médica	Paraje	48079	Polígono 08 (Hoja 1ª)	1:2000	1943-12-31
La Noria	Paraje	48079	Polígono 22	1/5000	1944-12-31
La Pava	Paraje	48079	Polígono 01	1/5000	1945-02-28
La Piconá	Paraje	48079	Polígono 20	1/5000	1945-02-28
La Piconá	Paraje	48079	Polígono 22	1/5000	1944-12-31
La Piconá	Paraje	48079	Polígono 17, 28 y 29	1/5000	1944-02-29
La Pililla	Paraje	48079	Polígono 06 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-12-31
La Presa	Paraje	48079	Polígono 24 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-02-29
La Raya	Paraje	48079	Polígono 04 y 05	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 04 y 05	1/5000	1945-01-31
La Salobreja	Paraje	48079	Polígono 17, 28 y 29	1/5000	1944-02-29
		48079	Polígono 22	1/5000	1944-12-31
La Teja	Paraje	48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
La Torre de los Altares	Paraje	48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
La Trinidad	Paraje	48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
La Umbría	Paraje	48079	Polígono 16	1/5000	1943-12-30
Ladero de la Piedra	Paraje	48079	Polígono 04 y 05	1/5000	1945-01-31
Las Cabañas	Paraje	48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
Las Cantareras	Paraje	48079	Polígono 17, 28 y 29	1/5000	1944-02-29
Las Canteras	Paraje	48079	Polígono 17, 28 y 29	1/5000	1944-02-29
Las Carmonicas	Paraje	48079	Polígono 13 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-01-31
		48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
Las Erillas	Paraje	48079	Polígono 24 (Hoja 3ª)	1:2000	1944-02-29
Las Escuadras	Paraje	48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
Las Hilas Largas	Paraje	48079	Polígono 06 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-12-31
Las Longueras de Capones	Paraje	48079	Polígono 16	1/5000	1943-12-30
Las Minas	Paraje	48079	Polígono 07 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
Las Moreas	Paraje	48079	Polígono 24 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-02-29
		48079	Polígono 24 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-02-29
Las Piedras de Bailén	Paraje	48079	Polígono 15	1/5000	1943-12-31
Las Piedras de Luisa la Garría	Paraje	48079	Polígono 20	1/5000	1945-02-28
		48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31

Las Ratras	Paraje	48079	Polígono 01	1/5000	1945-02-28
		48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
Las Suertes	Paraje	48079	Polígono 06 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-12-31
		48079	Polígono 06 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-12-31
Las Suertes Bajas	Paraje	48079	Polígono 04 y 05	1/5000	1945-01-31
Las Tontas	Paraje	48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
Las Torrecillas Las Torrecillas	Paraje	48079	Polígono 06 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-12-31
	Paraje	48079	Polígono 06 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-12-31
Las Zorreras	Paraje	48079	Polígono 17, 28 y 29	1/5000	1944-02-29
		48079	Polígono 17, 28 y 29	1/5000	1944-02-29
Loma Parras	Paraje	48079	Polígono 24 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-02-29
Los Almendros	Paraje	48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
Los Barrancos	Paraje	48079	Polígono 04 y 05	1/5000	1945-01-31
Los Calares	Paraje	48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
Los Chaparros de Pedro Gallina	Paraje	48079	Polígono 25 (Hoja 1ª)	1/5000	1943-12-30
		48079	Polígono 25 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-30
Los Charcones	Paraje	48079	Polígono 07 (Hoja 1ª)	1:2000	1943-12-31
		48079	Polígono 16	1/5000	1943-12-30
		48079	Polígono 06 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-12-31
Los Cuadrejones	Paraje	48079	Polígono 06 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-12-31
Los Hoyuelos	Paraje	48079	Polígono 26 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-01-31
		48079	Polígono 26 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-01-31
Los Majanos	Paraje	48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
Los Pedro Juanes	Paraje	48079	Polígono 13 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-01-31
		48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
Los Poyatos	Paraje	48079	Polígono 24 (Hoja 3ª)	1:2000	1944-02-29
		48079	Polígono 24 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-02-29
Majano de Toribio	Paraje	48079	Polígono 13 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-01-31
		48079	Polígono 13 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-01-31
Malas Lanás	Paraje	48079	Polígono 18	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
Mesías	Paraje	48079	Polígono 12 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
Miraibros	Paraje	48079	Polígono 11	1/5000	1943-02-28
Molino del Pagador (ruinas)	Molino	48079	Polígono 08 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
Montealegre	Paraje	48079	Polígono 16	1/5000	1943-12-30
Montón de la Tierra	Paraje	48079	Polígono 10	1:2000	1943-02-28
Olivar de la Loma	Paraje	48079	Polígono 01	1/5000	1945-02-28
Olivar de las Pozas	Paraje	48079	Polígono 11	1/5000	1943-02-28
Oncenillas	Paraje	48079	Polígono 08 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
Palancar	Paraje	48079	Polígono 09	1:2000	1943-02-28
Pedro Prieta	Paraje	48079	Polígono 23	1/5000	1945-01-31
Peña Rubia	Paraje	48079	Polígono 01	1:5000	1945-02-28
		48079	Polígono 20	1/5000	1945-02-28
Pichongo	Paraje	48079	Polígono 17, 28 y 29	1/5000	1944-02-29
		48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31

		48079	Polígono 18	1/5000	1945-01-31
Pijuela	Paraje	48079	Polígono 25 (Hoja 1ª)	1/5000	1943-12-30
		48079	Polígono 25 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-30
Pocico de Linares	Paraje	48079	Polígono 17, 28 y 29	1/5000	1944-02-29
Pozas	Paraje	48079	Polígono 12 (Hoja 1ª)	1:2000	1943-12-31
Presa	Presa	48079	Polígono 20	1/5000	1945-02-28
Puente Puente	Puente Puente	48079	Polígono 23	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 18	1/5000	1945-01-31
Puente (sobre el arroyo de Ibro)	Puente	48079	Polígono 16	1/5000	1943-12-30
Puente de hierro	Puente	48079	Polígono 17, 28 y 29	1/5000	1944-02-29
Puente del ferrocarril	Puente	48079	Polígono 20	1/5000	1945-02-28
Puente en construcción	Puente	48079	Polígono 18	1/5000	1945-01-31
Puente Mocho	Puente	48079	Polígono 01	1/5000	1945-02-28
Puntal del Rey	Paraje	48079	Polígono 23	1/5000	1945-01-31
Puntal del Sabino	Paraje	48079	Polígono 20	1/5000	1945-02-28
Río Guadalimar	Río	48079	Polígono 02	1/5000	1944-12-31
		48079	Polígono 01	1/5000	1945-02-28
		48079	Polígono 18	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 20	1/5000	1945-02-28
		48079	Polígono 16	1/5000	1943-12-30
		48079	Polígono 03	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 17, 28 y 29	1/5000	1944-02-29
Rosica	Paraje	48079	Polígono 06 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-12-31
Senda de Juan Rubia	Camino	48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
Senda de las Suertes Bajas	Paraje	48079	Polígono 04 y 05	1/5000	1945-01-31
Senda del Ladero de la Piedra	Camino	48079	Polígono 04 y 05	1/5000	1945-01-31
Senda del Pozo de la Dehesa	Paraje	48079	Polígono 04 y 05	1/5000	1945-01-31
Sumidero	Paraje	48079	Polígono 25 (Hoja 1ª)	1/5000	1943-12-30
Tesorico	Paraje	48079	Polígono 16	1/5000	1943-12-30
Tintoreros	Paraje	48079	Polígono 02	1/5000	1944-12-31
Torrejón	Paraje	48079	Polígono 12 (Hoja 1ª)	1:2000	1943-12-31
Tranvía eléctrico de Linares a Baeza y Úbeda	Ferrocarril	48079	Polígono 17, 28 y 29	1/5000	1944-02-29
Tras del Cuartel	Paraje	48079	Polígono 07 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
Tras del Prado	Paraje	48079	Polígono 11	1/5000	1943-02-28
Tras el Cementerio	Paraje	48079	Polígono 08 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
Triana	Paraje	48079	Polígono 07 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
Última Cañada de las Suertes	Paraje	48079	Polígono 06 (Hoja 1ª)	1:2000	1944-12-31
Valdemelón	Paraje	48079	Polígono 04 y 05	1/5000	1945-01-31
		48079	Polígono 19 y 21	1/5000	1945-01-31
Vallehermoso	Paraje	48079	Polígono 09	1:2000	1943-02-28
Vega de Arquillos	Paraje	48079	Polígono 20	1/5000	1945-02-28
		48079	Polígono 18	1/5000	1945-01-31
Vega del Soto	Paraje	48079	Polígono 17, 28 y 29	1/5000	1944-02-29
Veguilla	Paraje	48079	Polígono 10	1:2000	1943-02-28

Venta de Buenos Aires	Paraje	48079	Polígono 06 (Hoja 2ª)	1:2000	1944-12-31
Venta de la Atalaya	Paraje	48079	Polígono 23	1/5000	1945-01-31
Venta de la Atalaya	Cortijo	48079	Polígono 22	1/5000	1944-12-31
Vereda de Canenilla	Camino	48079	Polígono 08 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31
Vereda de los Charcones	Camino	48079	Polígono 07 (Hoja 1ª)	1:2000	1943-12-31
Vereda de Montealegre	Camino	48079	Polígono 16	1/5000	1943-12-30
Vereda de Pijuela	Camino	48079	Polígono 25 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-30
Vereda de Pijuela	Camino	48079	Polígono 25 (Hoja 1ª)	1/5000	1943-12-30
Vía Tranvía eléctrico de Linares a Baeza y Úbeda	Vía ferroviaria	48079	Polígono 04 y 05	1/5000	1945-01-31
Vilches Chico	Paraje	48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
Vilches Grande	Paraje	48079	Polígono 14 y 27	1/5000	1944-01-31
Viña Blanca	Paraje	48079	Polígono 08 (Hoja 2ª)	1:2000	1943-12-31

EL CAMINO DE HERRADURA DE ARBUNIEL A HUELMA

Manuel Cabrera Espinosa

Francisco Jesús Pérez Martínez

José Botías Valenzuela

En este IV congreso de la caminería nos gustaría seguir caminando, aunque sea virtualmente, por esos caminos de antaño que mantenían abierta la comunicación del núcleo poblacional de Arbuniel con las poblaciones de su entorno. Caminos por los que viajeros y mercancías se movían permitiendo un intercambio mercantil y, ante todo, cultural imprescindible para la evolución y pervivencia de pequeños núcleos poblacionales como era el caso de Arbuniel. En anteriores congresos ya nos hemos acercado a algunos de los caminos de esta localidad. En concreto, en el primer congreso nos acercamos a la vía romana de Acci a Cástulo a su paso por Arbuniel, con posterioridad el camino que unía Granada con Jaén a través de Montejícar y en el último congreso hicimos un recorrido visual por el camino que desde Montejícar traían el grano para molerlo en los molinos de la ribera del río Arbuniel.

En esta ocasión, nos acercaremos a la delimitación y descripción del antiguo camino de herradura que unía, y une, la población de Arbuniel con Huelma, actual centro comercial y administrativo de esta vertiente sur de la comarca de Sierra Mágina. En la actualidad, Huelma se ha convertido en una población con unas relaciones comerciales y administrativas importantes con Arbuniel. Es el núcleo con mayor población de la zona y en él se encuentran significativos servicios comerciales y administrativos a los que diariamente han de acudir la población residente de Arbuniel. Indudablemente, en la actualidad los nuevos medios de comunicación han cambiado las distancias entre las poblaciones, a Huelma se accede desde Arbuniel a través de la carretera JA-3205 y JA-3232 con una distancia de 17Km.

El camino a pie que aquí vamos a describir está en total desuso, como gran parte de nuestra rica red de caminos y veredas que se encuentran en franca regresión víctimas del avance en los medios de comunicación. Esta

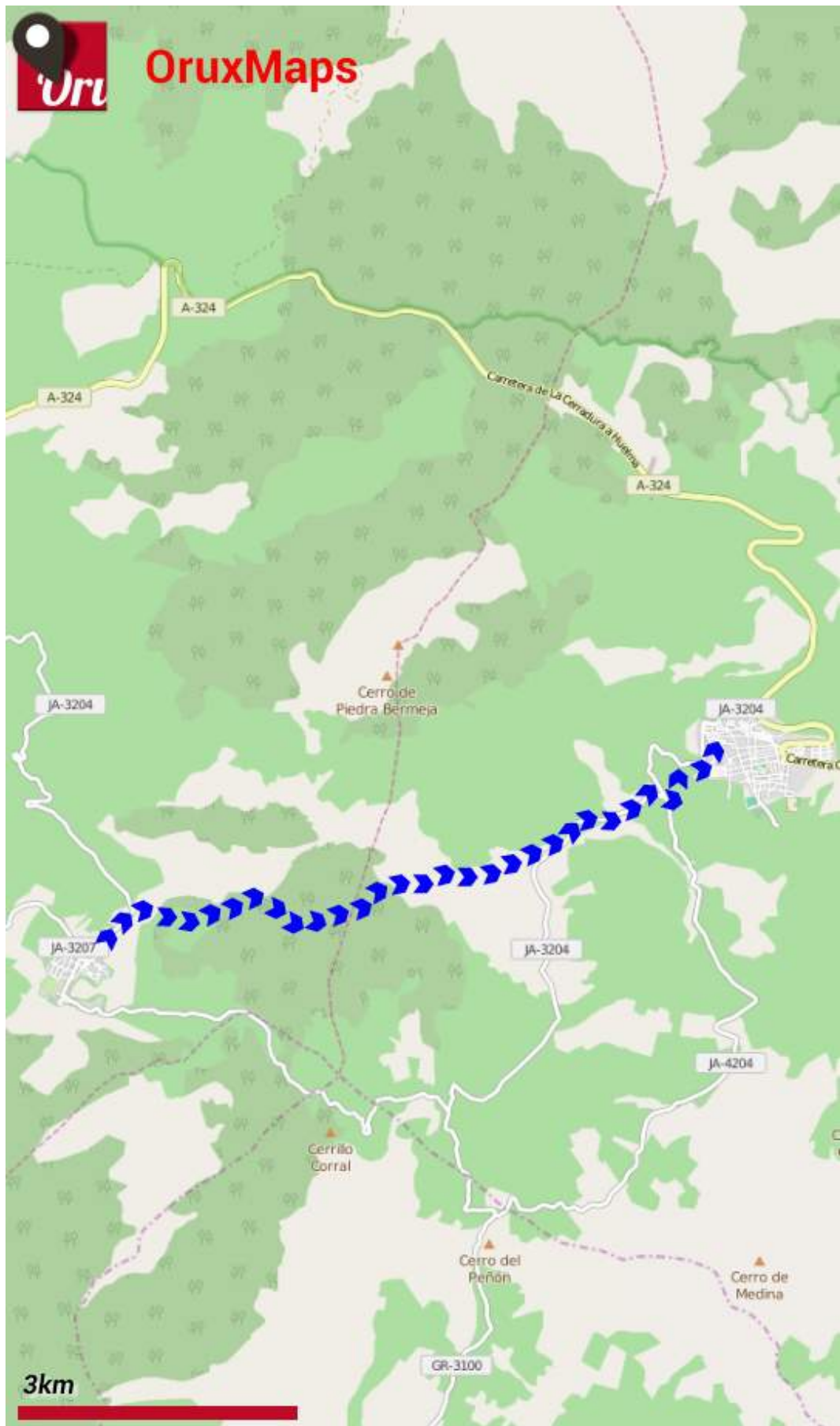
ausencia prácticamente total de uso ha ocasionado que se encuentre mal delimitado en varias zonas de su trayecto. Sin embargo, no hace más de medio siglo que era usado frecuentemente por las personas de Arbuniel para sus desplazamientos a Huelma ante la casi ausencia de vehículos privados y la inexistencia de líneas de transporte público que uniera ambas poblaciones. Para la descripción de este camino de herradura nos apoyaremos en mapas y documentación histórica en la que aparece referida esta vía, así como en la descripción actualizada tras la realización a pie del trazado y en el relato de informantes que usaron este camino en su andar diario.

El perfil del camino:

El camino es mucho más corto que el trazado de la actual carretera, pues sólo tiene aproximadamente 7500 metros frente a los 17000 de la carretera asfaltada, aunque con un perfil de importantes pendientes puesto que en su trayecto ha de solventar el paso de dos profundos barrancos.



Perfil camino de herradura de Arbuniel a Huelma



Visualización del trazado en mapa de la comarca
www.revistacodice.es/publi_virtuales/iv_c_h_camineria/arbuniel-huelma.kml

Descripción del camino

Inicia su andadura, este camino de herradura, a los pies de la ermita de Arbuniel, justo en el mismo punto donde se inicia también el camino que une Arbuniel con Montejícar. Es interesante este inicio marcado en la cartografía, pues nos lleva, en la lejanía del tiempo, a unos momentos históricos en los que la verdadera actividad económica y social de Arbuniel provenía del aprovechamiento de la fuerza generada por el agua que abundantemente emana en el nacimiento del su río. En este inicio de camino, desde el punto de vista histórico, nos encontramos con uno de los lugares más emblemáticos de la población, puesto que hace medio milenio constituía el verdadero centro industrial y religioso de Arbuniel. La ermita, fue mandada construir en 1587 por doña Mencía de Bazán, en la ribera del río Arbuniel justo por encima del molino que llamaban de las Higueras para la adoración de San Juan Bautista, a ella acudía semanalmente un monje basilico del vecino convento de Santa María de Oviedo sito en Mata Begid para dar misa, para lo cual se le daba en tenencia un borrico que le pudiera ayudar en los desplazamientos. Además de la ermita y del molino de las Higueras, encontramos nombrados en varios documentos históricos a varios molinos y batanes en este entorno de la ribera de Arbuniel punto de inicio del camino de Huelma. En concreto, encontramos referencias al batán nuevo, el molino de en medio, el molino llamado Chiquillo, el batán de Luisa Pérez, el molino de Juan Justicia de Robles y el molino de Sebastián Vílchez. Pero es que además, justo frente al inicio de este camino de herradura se encontraba a finales de 1500 el molino de fabricar papel de Arbuniel, junto con un tejedor y una venta, la venta de Arbuniel.

En la actualidad han desaparecido algunos de estos antiguos molinos aunque permanece la ermita, el molino de las monjas, un molino harinero justo en el lugar que ocupaba el antiguo molino de papel y un complejo hotelero. No hemos encontrado hitos de esta vía de comunicación, si bien hace unos años junto a la ermita se encontraba lo que podría ser un antiguo miliario pero hoy expoliado, como tantos vestigios de nuestra historia.



Inicio del camino junto a la ermita

Como decíamos, el camino tiene sus inicios en la ermita justo por donde pasa el antiguo camino que unía Granada con Jaén a través de las villas de Montejícar y Guadahortuna. Los inicios del camino están bien delimitados ya que coincide en su primer tramo de trayecto con una ruta de senderismo de uso recreativo y turístico que ha sido recuperada y señalizada por el Ayuntamiento de la localidad. Este carril serpentea en estos primeros metros entre olivos buscando el cortijo del Banquillejo. En este discurrir sigue la dirección de la acequia del banquillejo, una acequia que nace en una de las diez presas con sus acequias principales en las que se reparte el agua que nace en el Nacimiento del río Arbuniel. En concreto, la presa del banquillejo ubica su nacimiento frente al propio Nacimiento, de donde parte recorriendo

unos 3000 metros y atendiendo a 26 tomas. El camino bordea por el norte el cortijo o casería del Banquillejo para dejar las tierras de olivares y cultivo, cambiándolas por quejigos, aulagas, encinas, chaparros o endrinos al adentrarse, dirección este, en una de las zonas más emblemáticas de la localidad de Arbuniel: el paraje del Torcal.



El camino a su entrada en el paraje del Torcal

Este paraje, como su propia toponimia indica, está compuesto por una zona de material kárstico que da lugar a la formación de multitud de oquedades y figuras de piedra creando un paisaje embaucador por la acción del agua sobre la roca. El sustrato geológico principal lo conforma piedra calcárea de tonalidad blanquecina. El camino serpentea abriéndose camino entre multitud de rocas que la acción erosiva del agua han hecho caer durante milenios de la pared casi vertical que encontramos en la vertiente norte, los cantos del Banco. Estas rocas han servido de cantera para la realización de las piedras que los diversos molinos harineros de la localidad necesitaban. Prueba de ello es la piedra de molino a medio labrar, nos imaginamos que porque en el proceso de creación sufrió una rotura, que podemos observar en el lateral del camino. Quizás en estas canteras se realizó la piedra de molino encargada por Luís Gómez de la Vega a inicios del siglo XVII y que fue llevada hasta la villa de la

Calahorra, como viene recogido en el pleito que el susodicho Luis tuvo con Mariana Espinosa por la venta del molino de papel de la ribera de río Arbuniel.



Detalle de construcción de piedra en cantera que encontramos en el camino

El Torcal, es un paraje emblemático para la localidad porque siempre se ha dicho que en este lugar habitaron los primeros moradores de Arbuniel, aunque nunca se habían encontrado restos arqueológicos claros que los certificaran. Ha sido a raíz del interés de una empresa en 2008 por explotar el mármol que bajo las entrañas de estas rocas se encuentra y tras la movilización en contra de vecinos y vecinas de Arbuniel se realizó un primer peritaje de la zona por técnicos de la Delegación de Cultura de la Junta de Andalucía, encabezados por Manuel Serrano, que concluyeron en la necesidad de realizar un estudio más en profundidad de la zona. En este segundo trabajo más profundo encargado por el Ayuntamiento y llevado a cabo por María del Carmen Cortés, David Expósito y por el arqueólogo Diego López, se encontraron miles (en concreto 4589) de restos cerámicos de hace más de 4.000 años y cientos de fragmentos de sílex, además de elementos del neolítico, de la Edad del Bronce y romanos lo que convierten a este paraje en un yacimiento arqueológico de primera magnitud y nos dan idea de una secuencia de población continuada desde hace miles de años. Además, dentro de las piezas encontradas, buena parte de ellas no proceden de la zona, lo que nos viene a confirmar la existencia de fuentes exógenas de distribución y comercio de estos materiales a gran escala, situando a Arbuniel ya en la

Prehistoria en un lugar estratégico entre las comunicaciones del Surco Intrabético y el Alto Valle del Guadalquivir. La proximidad al Nacimiento de agua fue fundamental para el establecimiento de esta población tan estable en el tiempo, que debió de tener una base económica mixta agrícola-ganadera, además de ejercer el control del incipiente comercio que cruzaba la zona.

El camino pasa por el refugio de ganado del torcal que aún permanece activo, junto al cortijo encontraremos una era.



Cortijo del Torcal

Tras pasar el cortijo encontramos una bifurcación en dirección sur que enlaza con el camino que une Arbuniel con Montejúcar. Nuestro camino

continua en dirección este para cruzar un pequeño arroyo y remontarlo durante aproximadamente 150 metros.



Paso del camino por el paraje del Torcal

A partir de aquí iniciamos una pendiente para ascender a la Llanada de la Encina se asciende desde los 893 metros a 1039 metros en poco más de medio kilómetro.



Subida a la llanada de la encina

Este tramo del camino aún permanece marcado en el terreno



Detalle del estado del camino en la ascensión a la llanada de la encina

Una vez arriba toparemos con un cortafuegos de reciente construcción, tras el cual intentamos buscar restos de la vereda para descender al barranco de salado, un descenso que nos lleva hasta los 906 metros de altitud, pero el camino se encuentra prácticamente desaparecido.

Este arroyo que lleva sus aguas saladas es aprovechado cauce abajo por los habitantes de Arbuniel y alrededores. Aprovechando los desniveles y haciendo pozas artificiales los lugareños toman baños para tratar enfermedades de huesos, piel y por su efectos, según nos cuentan, relajantes. Ya en época árabe, cuando Arbuniel se denominaba *Al-Buniyul*, uno de los 33 *aqalim* en que estaban divididas las tierras de Granada, hay referencias a estas aguas saladas. De hecho, ciertos autores como R. Menéndez Pidal, M. Jiménez y T. Quesada defienden que el nombre de Arbuniel no vendría tanto de la derivación romana de Vergilia como de la derivación del latín “balnellu” haciendo referencia a las propiedades curativas y termales de estas aguas.



Arroyo Salado

Dejaremos el arroyo salado a nuestra derecha para acometer ahora otro ascenso que nos lleva desde los 906 meros hasta los 1016 metros del llano de la Navazuela, distancia que ascendemos en apenas 800 metros.

Una vez allí nos toparemos con un cortijo desde el que existe un carril de tierra que nos llevará, pasando por el cortijo de las Eras, hasta la carretera JA-3232.



Justo en este cruce de la carretera, se encontraba la llamada *Cruz del Cuarto*. D. Camilo Amaro, farmacéutico de Huelma escribió sobre la presencia de estas “cruces camperas” en 1949 y nos dice al respecto de ella:

“Pequeñita, allá entrada en el camino de Arbuniel, situada sobre una pilita abrevadero, que bendecía en las alboradas y en las puestas de sol a los humildes labriegos que salían o volvían de regar los campos con el sudor de sus frentes con la fe puesta en sus íntimos y en el bienestar de su pueblo”

Tampoco existe ya la fuente que nombra Camilo Amaro. Bernardo Quesada y Francisco Ruiz, ya estudiaron estas cruces de los caminos en Huelma y como bien señalan es una costumbre, la de poner cruces en el inicio de las calzadas que comenzaron los romanos. Esta costumbre fue recogida por el mundo cristiano que las plantaba en las entradas o salidas de sus pueblos. Representan, en un mundo dominado por la magia y la religión, a elementos protectores de todos aquellos males que pudieran venir de fuera, de lo desconocido: epidemias, plagas, saqueos... Eran el elemento religioso ante los que se arrodillaban o se santiguaban los vecinos cuando iniciaban un viaje, siempre lleno de peligroso, siempre incierto.

Al llegar a la carretera, el camino la cruza y en inclinado descenso busca linealmente la llegada a Huelma a través del barranco llamado de La Peralea, hasta que entra por la urbanización de este mismo nombre. En este tramo el camino ha desaparecido pues los habitantes de Huelma usan la carretera asfaltada como acceso principal tanto para vehículos como para ir a pie, más larga pero con menor pendiente.

Nos dirigimos hacia la Plaza Nueva y antes de llegar nos encontramos con la puerta principal de la ermita del Santo, la cual estaba dedicada al culto de San Sebastián. En el lateral de esta ermita estuvo la llamada *Cruz del Santo* y que D. Camilo Amaro, en su artículo, nos describe así:

“Grande, baja, sin pedestal y de sencilla construcción, colocada al lado de la ermita llamada El Santo, en la salida del camino de Arbuniel”

Acaba nuestro recorrido, tras pasar por Placeta del Mesón, calle Convento y calle Ancha en la Plaza de la Iglesia de la Inmaculada Concepción, bello monumento renacentista atribuido a Andrés de Vandelvira. Observamos que es un camino, éste que hemos recorrido, cargado de religiosidad pues comienza en una ermita, termina en una iglesia y tiene dos cruces protegiendo a sus transeúntes en el recorrido.

Conclusiones

Creemos que sería interesante ir recuperando estas no tan lejanas vías de comunicación que daban a los caminos y a sus caminantes un sentido distinto a las distancias y a los desplazamientos entre ellas. Es ese camino que se hace al andar, un andar muy distinto al actual que está recetado como un fármaco más del vademécum en el que el asfalto ha sustituido a estos nuestros caminos integrados en un ecosistema del que formamos parte y donde transeúntes anónimos y arrieros con sus recuas de mulos y burros se cruzaban en ese ir y venir de personas, mercancías y cultura. Estos caminos son las huellas de un pasado histórico no muy lejano que no deberíamos de dejar en el olvido, caminos alrededor de los cuales se encontraban fuentes, cruces, albarradas de piedra seca o parajes para el descanso. Hoy en día Arbuniel, con la presencia de asociaciones culturales como la asociación de mujeres *al-Buniyul* que lleva tiempo trabajando para recuperar la memoria histórica de la localidad; o la incipientemente nacida asociación de senderismo *a 5 leguas*, se encuentra en unas excelentes condiciones para ir recuperando, delimitando, conservando y dándole sentido y uso a estos espacios públicos de comunicación que nunca deberían de haber quedado en el olvido o en interior de esas alambradas que han ido apareciendo por doquier.

Bibliografía.

Cabrera Espinosa, M.; López Cordero, J.A. Un molino de papel en la ribera del río Arbuniel. SUMUNTÁN N° 32 (2014); p. 25-44

López Cordero, J.A.; Cabrera Espinosa, M. Patrimonio histórico cultural de Arbuniel. SUMUNTÁN N° 20 (2004); P. 185-218

López Martínez, D.; Cortés López, M,C.; Expósito Mangas, D.; Serrano Araque, M. Análisis preliminar de los resultados obtenidos durante la intervención arqueológica realizada en el banco y torcal de Arbuniel (Cambil, Jaén). SUMUNTAN N° 33 (2015); p. 171-195

Quesada Galiano B.; Ruiz Sánchez, F. Cruces en los caminos de Huelma. SUMUNTÁN N° 30 (2012); p. 225-238

EL RIESGO DE ACCIDENTE EN LOS VIAJES EN DILIGENCIA EN EL SIGLO XIX

Jacinto Contreras Vázquez

Ingeniero Técnico en Química Industrial
Técnico de Seguridad e Higiene en el Trabajo

INTRODUCCIÓN

El viaje en la España del siglo XIX se hacía en carruajes tirados por caballerías a través de caminos o carreteras de herradura. Existían una gran variedad de vehículos de tracción animal para viajeros y transporte de cargas, entre ellos los más comunes eran:

la diligencia, la galera, la berlina, la calesa y el carro.

La *diligencia de viajeros* estaba formada por un *carruaje* tirado por cinco a ocho *caballos* y conducido por un *mayoral*, ayudado por un *postillón* (subido en un caballo delantero) y un *zagal* (mozo). Cada 15 a 20 kilómetros existían ventas para descanso viajeros y cambio de caballos.

Viajar en dichos carruajes y en aquellos caminos y carreteras de herradura era una auténtica aventura que estaba sometida a incidentes o accidentes, entre los más frecuentes eran el *vuelco de los carruajes* y el *asalto y robo por bandoleros*. Por ello, a continuación, vamos a exponer una relación de accidentes de vuelco de diligencias tomados de la Gaceta de Madrid y de la crónica de sucesos de la prensa de la época.

Y, por último, recogeremos la información más importante publicada sobre el siniestro de la diligencia-correo de Barcelona a Valencia ocurrido en el barranco de Bellver, término municipal de Oropesa (Castellón de la Plana), en la noche de día 14 al 15 de Setiembre de 1850, donde fallecieron: el mayoral, el postillón, el zagal y los 10 viajeros, así como 2 guardias civiles.

INDICE

1.- NOTICIAS DE ACCIDENTES DE DILIGENCIAS DE VIAJEROS EN LA GACETA DE MADRID.

- Madrid 20 de Agosto.- Se ha dicho por varios periódicos, acostumbrados á encontrar en el más pequeño incidente materia para dirigir sus ataques á la administración, que por efecto del mal estado del camino volcó á las doce y cuarto de la noche del 8 del corriente a media legua de Córdoba una diligencia que de Sevilla se dirigía á esta corte... (Gaceta de Madrid nº. 2872, de 21-08-1842, página 2).
- Noticias nacionales.- Vitoria 23 de Agosto.- Antes de ayer dió un vuelco la diligencia de Bilbao. Los viajeros recibieron grandes heridas y contusiones. (Gaceta de Madrid nº. 4366 de 28-08-1846, página 2).
- Subsecretaría.- Negociado 3º.- El Inspector general de la Guardia civil dirige al Sr. Ministro de la Gobernación la comunicación siguiente referente á vuelco padecido por una diligencia titulada Temporales. Ministerio de la Gobernación. (Gaceta de Madrid nº. 492 de 07-05- 1854, página 2).
- Departamento: Interior.- Burgos 3 de Diciembre.- Detalles sobre el vuelco de la diligencia que iba á casa desde esta ciudad, en el punto llamado Los Hoyos. (Gaceta de Madrid nº. 1068, de 07-12-1855, página 8).
- Interior.- Madrid.- Anoche un ómnibus de la empresa de diligencia postas, dió un vuelco completo al final de la calle Alcalá. (Gaceta de Madrid nº. 1311 de 06-08-1856, página 4).

2.- ACCIDENTES DE DILIGENCIAS EN LA PRENSA NACIONAL DEL SIGLO XIX.

- Accidente de diligencia en Pegalajar // *Juan Antonio López Cordero* // Pegalajar en la prensa nacional del siglo XIX (Publicado en: Fiestas de Mayo en Honor a San Gregorio Nacianceno, del 7 al 9 de mayo de 2010. Pegalajar, Ayuntamiento, 2010, p. 31-38).
- Accidentes de diligencia en Granada.

- Segovia. Una diligencia atacada por los lobos // El Correo de España, Buenos Aires, 26-01- 1896.
- Desde Molina. ¡Qué escándalo! // Flores y Abejas, Guadalajara, 07-06-1896.
- Vuelco de una diligencia // La Correspondencia de Alicante, 18-06-1904.
- Diligencias // Diario Balear, 26-09-1832.

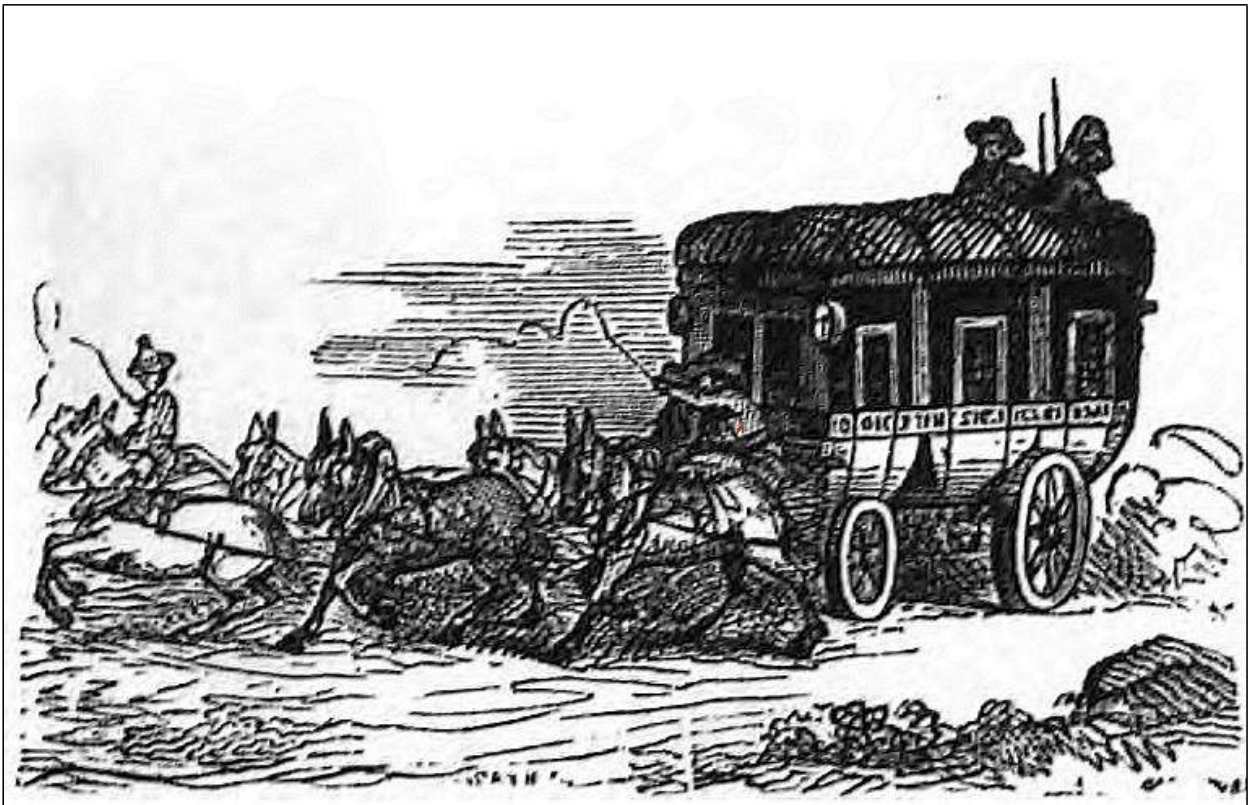
3.- ACCIDENTE DE LA DILIGENCIA CORREO DE BARCELONA A VALENCIA, EN EL BARRANCO DE BELLVER DEL TÉRMINO MUNICIPAL DE OROPESA (CASTELLÓN DE LA PLANA).

3.1.- GACETA DE MADRID.

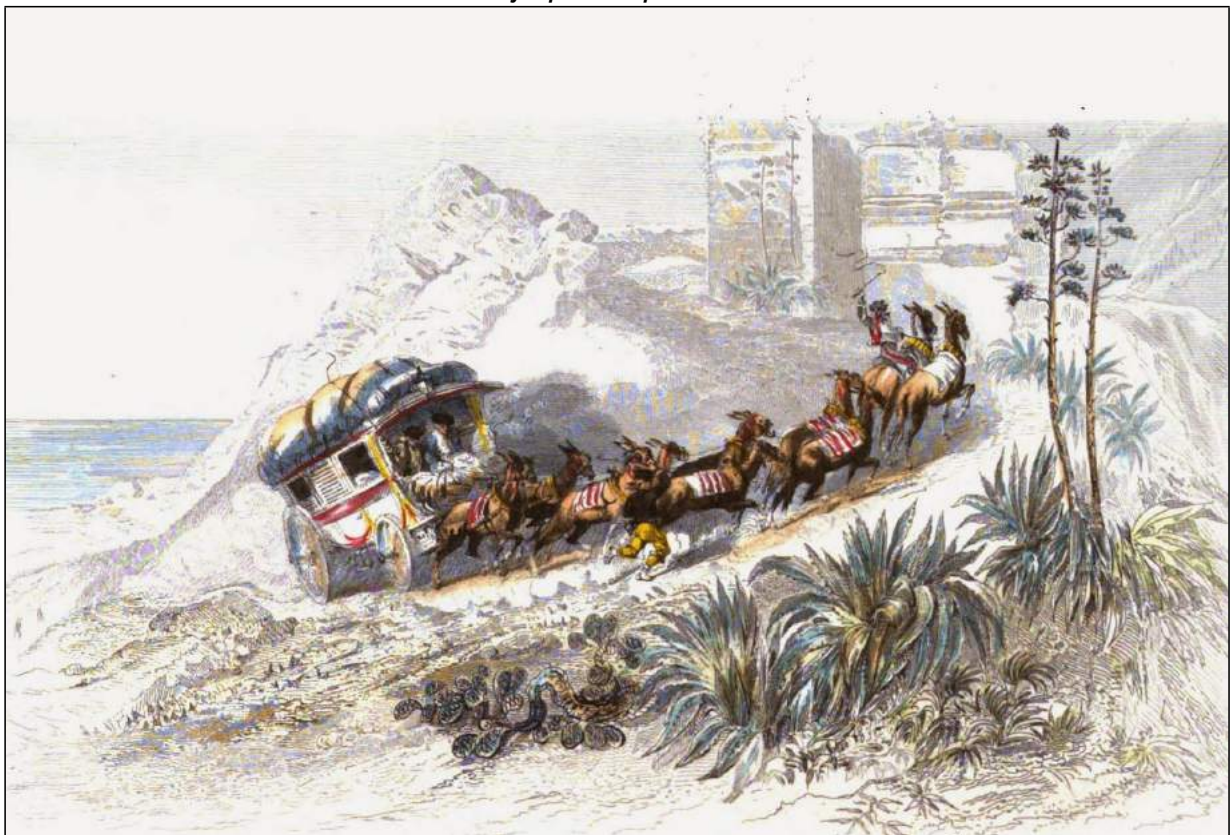
- Accidente de una diligencia en el barranco de Bellver, Oropesa (Gaceta de Madrid 20-09- 1850).
- Accidente de una diligencia en el barranco de Bellver. (Gaceta de Madrid 23-09-1850).
- Noticias de las víctimas en la catástrofe de Oropesa. (Gaceta de Madrid nº. 5919 de 27-09- 1850).
- Diligencia de Barcelona en el barranco de Bellver. (Gaceta de Madrid 04-10-1850).

3.2.- EL ACCIDENTE DE DILIGENCIA EN EL BARRANCO DE BELLVER SEGÚN LA PRENSA DE LA ÉPOCA.

- La Ilustración Nacional, nº. 6, 28-02-1898.
- El Áncora, nº. 268, 25-Setiembre-1850.
- El Balear, Año 3º, nº. 728, 24-Setiembre-1850.
- El Balear, Año 3º, nº. 734, 01-October-1850.
- La Ilustración, Año 50, nº. 40, 05-October-1850.



Grabado con la composición de una diligencia hacia 1840.
Recuerdos de un viaje por España. Francisco de Paula Mellado.



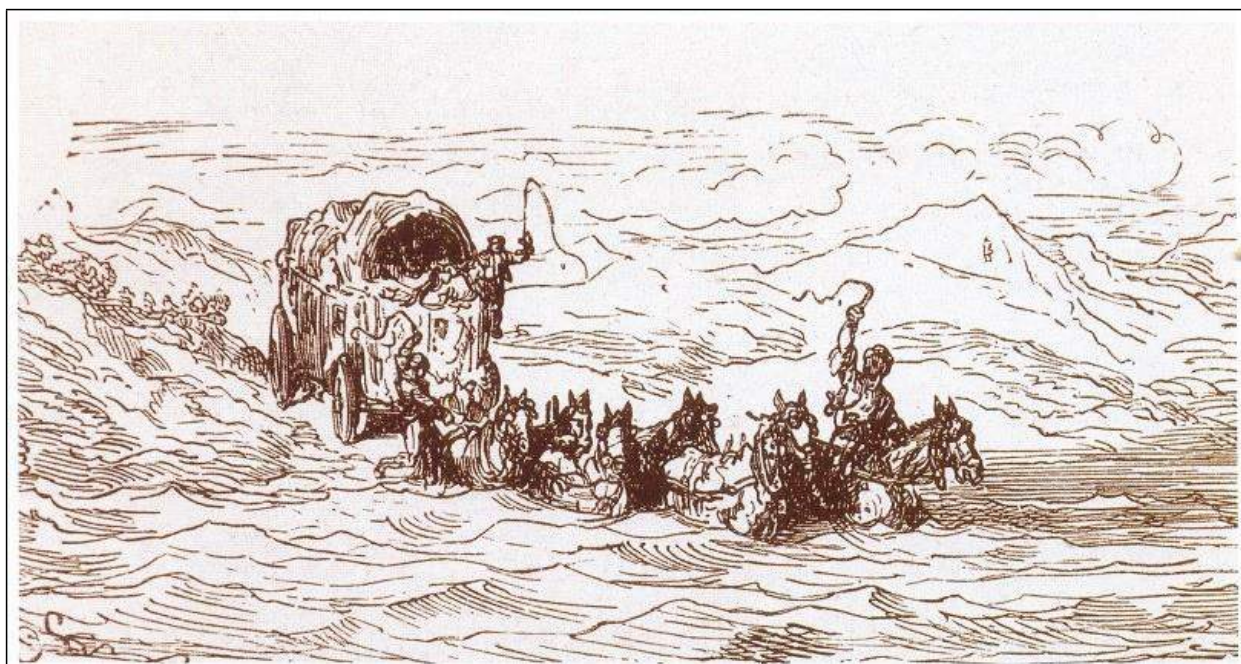
Diligencia cruzando el coll de Balaguer (Tarragona) hacia 1850.
Voyage pittoresque en Espagne et en Portugal, 1852. Emile Bégin.



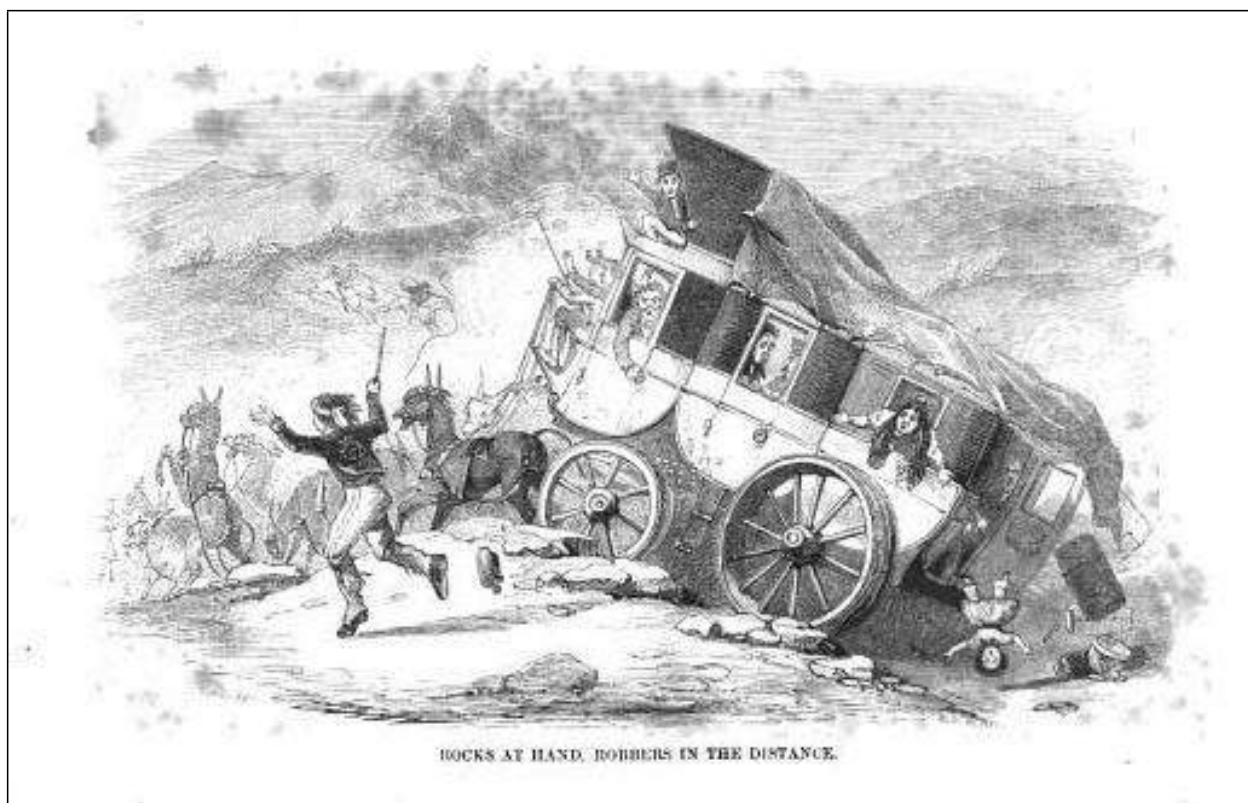
AN ACCIDENT.

To face page 16.

Accidente de diligencia de viajeros por despeñamiento en un precipicio.
L'Espagne // Le baron Charles Davillier; illustrée de 309 gravures dessinées sur bois
par Gustave Doré // Librairie Hachette et Cie., Paris, 1874, 799 págs.



Cruce del torrente. Gustavo Dore



ROCKS AT HAND, ROBBERS IN THE DISTANCE.

Accidente de diligencia en la subida de un puerto de montaña.

Además de estas imágenes, sobre el vuelco de las diligencias de viajeros tenemos noticias a través de la crónica de sucesos recogidas en la Gaceta de Madrid y en la prensa de la época, de las cuales vamos a realizar una selección de ellas.

1. Noticias de accidentes de diligencias de viajeros en la Gaceta de Madrid

Madrid 20 de Agosto.- Se ha dicho por varios periódicos, acostumbrados á encontrar en el más pequeño incidente materia para dirigir sus ataques á la administración, que por efecto del mal estado del camino volcó á las doce y cuarto de la noche del 8 del corriente á media legua de Córdoba una diligencia que de Sevilla se dirigía á esta corte... (Gaceta de Madrid nº. 2872, de 21-08-1842, pág. 2).

Madrid 20 de Agosto de 1842

Se ha dicho por varios periódicos, acostumbrados a encontrar en el mas pequeño incidente materia para dirigir sus ataques a la administración, que por efecto del mal estado del camino volcó a las doce y cuarto de la noche del 8 del corriente a media legua de Córdoba una diligencia que de Sevilla se dirigía a esta corte; y a los dos días una galera que pasaba por el mismo punto. Hemos tratado de averiguar la verdad; y tanto de los partes que ha dado el gefe político y el ingeniero del distrito, como la relación de los viajeros, de la inspección del terreno y otras averiguaciones practicadas, resulta que abandonando los caballos de la diligencia el centro de la carretera llevaron el coche por los paseos, echando fuera las ruedas derechas, y conduciéndolas sobre el talud del pequeño terraplén que hay al llegar a ka alcantarilla de Rabanales; de suerte que el carruaje debió marchar mas de 15 varas con inclinación suficiente para advertir a los que le dirigían del peligro que amenazaba al llegar a dicha alcantarilla. En efecto, volviendo en este punto a querer entrar los caballos en el camino, no pudieron sacar al carruaje de su peligrosa posición, y tuvo lugar la desgracia referida, en que salieron maltratados la mayor parte de los viajeros. No queda duda alguna, según manifiestan los primeros partes, y confirman los que venían en la diligencia que este suceso ha sido producido exclusivamente por el abandono de los que conducían el carruaje, siendo muy pocos los trozos de camino que pueden dejar menos pretexto para disculpar la ocurrencia.

No podemos menos de observar aquí que los mismos conductores de carruajes destruyen a propósito en muchos casos los malecones de tierra que se construyen a

los lados de los paseos del camino, y que hubieran tal vez evitado el accidente ocurrido en este caso; que muchas noches caminan sin alumbrado, aun en las oscuras, y que a menudo un mismo postillón conduce la diligencia todo el viaje, por largo que sea, siendo fácil conocer que un hombre que ha caminado sin descanso dos o tres días con sus noches, no puede ser dueño de sí mismo para prestar a su deber la atención que necesita. Por último, nos consta que la frecuente repetición de tales accidentes en estos últimos meses, producidas por estas y otras causas, han llamado seriamente la atención del Gobierno, y que está dispuesto a adoptar aquellas medidas que se crean más eficaces para conseguir que los propietarios de carruajes públicos tomen todas las precauciones que exigen la completa seguridad de los viajeros, que en último resultado debe ir siempre hermanada con los intereses de los mismos empresarios.

En cuanto a la ocurrencia de la galera dejaremos hablar al ingeniero del distrito; y al efecto insertamos a continuación el siguiente artículo, tomado del Boletín oficial de Córdoba del 13 del corriente.

Caminos.- Distrito de Córdoba.- Hoy se ha propagado en esta ciudad la noticia, y llegado a mí por varios conductos, de que posteriormente al vuelco de la diligencia que ocasionó las desgracias en la noche del lunes último, han volcado tres carruajes en el mismo sitio, a saber: una galera y dos carros.

Como la certeza de semejantes repeticiones se miraría, y con razón, como el más poderoso argumento para probar: 1º. Que la causa de tales ocurrencias estaba en el mismo camino que debería tener allí algún mal paso; y 2º. Que este defecto no se remediaba por abandono u otra falta en los empleados de la carretera, me creo en la obligación de publicar los que hay de cierto en el particular.

En la mañana de hoy la galera núm. 3 perteneciente a la mensajería de la compañía de diligencias, su mayoral Agustín Pascual, caminaba con dirección a Córdoba por el llano de Rabanales; y al llegar a la inmediación de la alcantarilla del mismo nombre, una de las mulas, resabiada o espantadiza, se espantó repentinamente, no se por qué causa, de manera, que aunque el carruaje caminaba por medio del arrecife, de día, y guiado a mano por el mismo mayoral, que a pie llevaba del diestro una de ellas, arrastró a las otras, arrollando al referido mayoral, que no fue poderoso a contener el ímpetu, arrastraron

el carruage fuera del camino hasta la zanja o pequeño cauce de la alcantarilla, precisamente la misma en donde por causa bien diferente había volcado la diligencia, causando la rotura de uno de los pellejos de vino que formaban parte de la carga. Los peones-camineros, que actualmente se ocupan recargando el firme en aquel parage, acudieron en seguida, y ayudaron a levantar el carruage y hacerlo entrar de nuevo en la carretera, lo que verificado y puesto en marcha, a los pocos pasos, y en presencia de los peones, volvió a espantarse la misma mula, arrastrando de nuevo por algún trecho el carruage, que nuevamente hubiera tal vez caído si el terreno le hubiera prestado desigualdades capaces de producir vuelco.

Por casual que parezca la coincidencia de ambos lances en un mismo sitio, no es menos cierto que el de la diligencia es puro descuido, y el de la galera un arrebató de las caballerías, que nada tiene de común con el primero, y en que ni el mayoral ni el camino tienen parte. Todo comentario o glosa con que quiera dársele otro colorido es enteramente falso, como es falso también que haya volcado allí ninguno de los carros que se supone; y para fijar el juicio sobre el verdadero valor de lo sucedido, hasta observar que la alcantarilla tiene doce varas y media para el paso, y que está en el medio de un hermoso llano; que se halla en el mismo estado que de nueva sin deterioro en ninguna parte de su obra; que los defectos de que adolezca los tiene forzosamente desde su construcción, y que sin embargo no hay noticia de que haya sucedido allí jamás otro fracaso.

Es cierto que desde el martes he dado las disposiciones para que inmediatamente se le formen pretilles que jamás ha tenido, y ya está allí acopiada la piedra necesaria para esta obra; pero esto no significa un convencimiento de la necesidad. Es debido si a que la dirección general me tiene muy expresamente ordenado que cuide de reparar las obras de fábrica, según los escasos fondos permitan; y así se está cumpliendo hace dos meses; el cuerpo de caminos tiene que luchar en las carreteras con la destrucción de ha originado medio siglo de abandono; y aunque por esta causa hay en solo mi distrito quizá mas de 100 puentes y alcantarillas, todas con mucha mas razón para reclamar la preferencia, me ha parecido justo sin embargo postergarlas a la alcantarilla de Rabanales para rendir este homenaje al sentimiento que a todos nos ha causado la desgracia del lunes último. Córdoba 12 de Agosto de 1842.- Serafín Derqui.

Noticias nacionales.- Vitoria 23 de Agosto.- Antes de ayer dió un vuelco la diligencia de Bilbao. Los viajeros recibieron grandes heridas y contusiones. (Gaceta de

Madrid nº. 4366 de 28-08-1846, página 2).

Vitoria 25 de Agosto

Antes de ayer dio un vuelco la diligencia de Bilbao a media hora de este punto que fue causa de que los viajeros recibieran graves heridas y contusiones. Cuatro de ellos, según parece, fueron conducidos a aquella villa con rompimiento de brazos y de cabezas.

La causa del vuelco se atribuye a estar la noche muy oscura y haber salido el coche del camino marchando por cima de un ribazo de bastante elevación; de manera que en la caída las ruedas se pusieron arriba y el imperial debajo.

A pesar de ser de consideración las fracturas, parece que ninguna ofrece peligro.

Noticias varias.- El día 5 del corriente volcó antes de llegar á las Rozas la diligencia que se dirigía al Escorial. La guardia civil acudió al socorro de los viajeros. (Gaceta de Madrid nº. 5080, de 10-08-1848, pág. 3).

El día 5 del corriente volcó antes de llegar a las Rozas la diligencia que se dirigía al Escorial. La guardia civil apostada en el camino, así que tuvo noticia, acudió al socorro de los viajeros, entre los cuales afortunadamente sólo había alguno que otro contuso, y a pesar de haberles prestado toda clase de servicios con la mayor eficacia, se negó absolutamente a recibir por ello la menor recompensa.

Subsecretaría.- Negociado 3º.- El Inspector general de la Guardia civil dirige al Sr. Ministro de la Gobernación la comunicación siguiente referente á vuelco padecido por una diligencia titulada Temporales. Ministerio de la Gobernación. (Gaceta de Madrid nº. 492 de 07-05-1854, página 2).

MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN

Subsecretaría.- Negociado 3º.

El Inspector general de la Guardia civil con fecha 5 del actual ha dirigido al Excmo. Sr. Ministro de la Gobernación la comunicación siguiente:

Excmo. Sr.: El Teniente del cuerpo de mi cargo D. Juan González y Caballero, Comandante de línea en Santa Cruz de Retamar (Toledo), con fecha del actual me dice lo que sigue:

Excmo. Sr.: Los señores que en la diligencia de Madrid a Badajoz, titulada Temporales,

que en la madrugada de este día salió de la corte, me dicen lo siguiente:

Los señores que suscriben dan parte al Sr. Comandante de la Guardia civil del puesto de Santa Cruz de Retamales de haber sido la mayor parte heridos a consecuencia del vuelco dado por la diligencia titulada Temporales, a hora de las dos de la tarde, y media legua de distancia del pueblo de la fecha.

Esta lamentable desgracia la atribuimos al señor administrador que presenta la empresa en la corte, quién desatendió las reclamaciones justísimas del mayoral hechas antes de emprender la marcha a presencia de todos nosotros. Fundábanse en el excesivo volumen con que sobrecargaba la vaca levantada mas que el cupé, lo cual ha sido efectivamente la causa de que vuelque la diligencia en terreno llano, debiendo atribuir a milagro el que no lamentamos muertes, estando las localidades del carruaje llenas hasta el extremo que aun en el pescante iban pasajeros: El Sr. administrador contestó con palabras poco decorosas a la antedicha reclamación del mayoral.

Lo que ponemos en conocimiento de Vd. para que, elevándolo a la Autoridad competente, se remedie estos abusos.

Al propio tiempo no podemos menos, como muy obligados, dar a Vd. prueba de nuestro reconocimiento por el celo que ha desplegado en prestarnos su auxilio en nuestra desgracia, ofreciéndose con su persona y casa, sin olvidar tampoco a la pareja de sus subordinados, que estando sin duda al servicio de carretera en los aciagos momentos, despreciando sus vidas se arrojaron decididamente a salvar las nuestras y las de dos tiernas criaturas, despojándose de sus capotas para entregarlas a las señoras que llevaban los niños para que los librasen del crudo temporal; que después de la desgracia dicha nos acompañaban en nuestra marcha, así como al resto de guardias que con Vd. a su frente salieron al punto de la desgracia.

Dios guarde a Vd. muchos años. Santa Cruz de Retamar, 4 de Mayo de 1854.- Joaquín Páramo._ Joaquín de Cea Bermúdez.- Juan Martínez.- M. Veraid y Roman.- Pascual Estrada y hermano.- Vicente Enrique Salamanca.- Antonio María Martínez.- Peón e hija y demás criados y sujetos que no firmen por no saber.

Lo que me apresuro a poner en el superior conocimiento de V.E. para su satisfacción y efectos que reclaman los interesados que firmen el antedicho documento.

Los guardias que estaban de servicio, y primeros que tuvieron ocasión de prestar los auxilios dichos, son los de segunda clase Salvador Patria y José Fernández. Apenas fui sabedor de la ocurrencia, pasé personalmente a ofrecer los auxilios consiguientes en estos casos a las señoras y caballeros que en dicho carruaje venían, cuyos nombres

son los expresados en el inserto, asistiendo inmediatamente al punto de la ocurrencia en mi compañía el sargento segundo Eustaquio García, y guardias de segunda clase José San Pedro, Froilán Rivera e Inocencio Esteban, con cuya cooperación se acabó de levantar el equipo de que excesivamente venía cargada la vaca, siendo estala causa de su vuelco, en mi concepto; pues no pudiendo subirse a ella el dicho equipo, hubo que meterlo en las localidades del carruaje, llenándose todas hasta el extremo de tener que colocar algunos bultos en el pescante del mayoral, llegando la diligencia a esta villa con sumo trabajo.

Lo que tengo la honra de manifestar a V.E. para los fines que estime convenientes.

En vista de la preinserta comunicación, S.M. ha dispuesto que se encargue al Tribunal competente la formación de la correspondiente sumaria, a fin de que no queden impunes los hechos que se denuncias, y que en su Real nombre se den las gracias, por su excelente comportamiento, a los individuos del cuerpo de Guardias civiles que prestaron auxilio a los viajeros.

Departamento: Interior.- Burgos 3 de Diciembre.- Detalles sobre el vuelco de la diligencia que iba á casa desde esta ciudad, en el punto llamado Los Hoyos. (Gaceta de Madrid nº. 1068, de 07-12-1855, pág. 8).

BURGOS, 3 de Diciembre.- Vamos a dar detalles sobre el vuelco de la diligencia que iba a esta ciudad, legua y media más acá de Aranda, en el punto llamado Los Hoyos. Habiendo causa formada sobre este incidente, no podemos entrar en ciertos pormenores por no prejuzgar cuestiones. A nosotros sólo nos cumple alabar la conducta de las dos parejas de Guardia civil y de los peones camineros de la legua 27, a quienes deben la vida la mayoría de los viajeros que fueron con tanta diligencia sacados de debajo del carruaje y conducidos a la caseta, en donde los peones dieron a todos cordial acogida, poniendo sus camas a la disposición de los heridos, y empleando la ropa blanca para vendajes. No es menos digna de elogio la del médico D. Francisco Gallego, uno de los viajeros, y profesor de cirugía que, olvidándose de si mismo, se dedicó con la mayor asiduidad a la asistencia y curación de los heridos, sangrando a la mayor parte de sus compañeros.

Sentimos no poder decir otro tanto del Administrador de la empresa del Norte, en Aranda, que encontrándose a legua y media de la catástrofe no acudió a prestar, como era debido, los auxilios necesarios, y disponer lo conveniente para que con la mayor

comodidad posible continuaran su camino viajeros tan mal parados. Sólo envió a su cuñado para la composición del carruaje volcado que dejaron sin cristales, cosa inconveniente para el estado de los pasajeros, y dispuso inmediatamente la marcha, encargando el coche al zagal por haber el mayoral quedado bastante mal parado.

Pero, sobre todo, lo que no se puede menos de vituperar es la conducta de Manuel Lentos, mayoral de la misma empresa, que marchaba a Burgos con solo dos asientos, a quien suplicaron los del coche volcado que los condujese a Madrid en su carruaje, abonando el perjuicio que pudiera causarse a sus dos pasajeros por el corto retraso.

Éstos se prestaron gustosos, no sólo a esta petición, sino a cuanto fuese necesario; pero el Manuel Lentos, usando de términos inconvenientes, se negó rotundamente; sin tan siquiera ofrecerse, ni querer trasladar a Aranda a uno de los pasajeros que se encontraba bastante malo, siendo así que llevó hasta Burgos al otro mayoral que también estaba herido.

En un carruaje sin cristales, y, como es natural, estropeado, marcharon 16 pasajeros, entre ellos dos señoras y un francés. Los tres restantes fue imposible que se pusieran en camino a causa de estar enfermos de la mayor gravedad en casa del guarda, en donde habían de permanecer hasta que pudieran ser trasladados a Aranda (*Corresponsal de la GACETA*).

Interior.- Madrid.- El domingo en la noche tuvo la honra el Sr. Duque de la Victoria de despedirse de SS.MM. quienes le recibieron con su natural benevolencia. Anoche un omnibus de la empresa de diligencia postas, dió un vuelco completo al final de la calle Alcalá. Todo el tren que se había destinado á la división contra Zaragoza, ha regresado ya, quedará aparcado en Madrid, entre otras. (*Gaceta de Madrid n.º. 1311 de 06-08-1856, página 4*).

Anoche, a las doce menos cuarto, un ómnibus de la empresa de diligencias postas, que lleno de viajeros y equipajes marchaba con dirección al ferro-carril, dió un vuelco completo al final de la calle de Alcalá. El estruendo que produjo al caer causó el efecto de un cañonazo en aquellos alrededores, y las gentes que acudieron al sitio de la catástrofe quedaron sorprendidas al ver que ninguna de las personas que llenaban el carruaje se hubiesen lastimado. Los equipajes fueron llevados inmediatamente a su destino en un carro, y los viajeros prefirieron hacer a pie la travesía hasta el embarcadero del ferro-carril (*Época*).

DIARIO BALEAR.

MIÉRCOLES 26 DE SETIEMBRE DE 1832.

Santa Justina vírgen.

Diario Balear, 26-09-1832

Diligencias.- La diligencia de Laffite y Caillard al ir de Calais a Amiens ha volcado entre Flers y St. Salieu. Los viajeros han tenido fuertes contusiones. Este accidente ha sucedido por falta de un postillón de Flers, que hizo galopar a sus caballos para pasar a la diligencia real y a la llamada de Amiens. Este mismo postillón es muy aficionado a esta clase de piques, y ha sido reconvenido varias veces por lo mismo. Se cree que ahora le castiguen las autoridades, porque en ello se interesa la seguridad de los viajeros.

Accidente de diligencia en Pegalajar (Jaén)

PEGALAJAR EN LA PRENSA NACIONAL DEL SIGLO XIX

Juan Antonio López Cordero.

(Publicado en: Fiestas de Mayo en Honor a San Gregorio Nacianceno, del 7 al 9 de mayo de 2010. Pegalajar, Ayuntamiento, 2010, p. 31-38)

El diario madrileño *La España*, editado entre 1848 y 1868, recoge en su edición del 30-abril-1854, pág. 2, un accidente junto al Puente Padilla, actualmente derruido, en cuya proximidad se encontraba la venta de Padilla y la casería de los Frailes, primera casa cuartel de la Guardia Civil en Pegalajar. Dice así:

“Una de las diligencias de la empresa de las peninsulares, ha estado muy expuesta a

volcar en el río de Pegalajar, en la provincia de Jaén. Al atravesar el río, perdieron tierra las mulas y se echaron a nadar; el coche quedó detenido, y sin el auxilio de los guardias civiles y los peones camineros, que inmediatamente se arrojaron a sacar los viajeros en hombros, se hubieran lamentado algunas desgracias de consideración. El puente de este paso sobre el río está hecho hace dos años, y el ramal de camino a punto de concluirse. Lástima es que un camino tan concurrido hoy no esté del todo concluido, cuando es tan poco lo que le falta.”

http://www.pegalajar.org/articulos/pegalajara_prensa_s_xix.htm

Accidentes de diligencia en Granada

La Correspondencia de España, 23-09-1866. Vuelca la diligencia por Béznar.

La guardia civil del punto de Beznar (Granada), auxiliaron en uno de estos últimos días a los pasajeros y mayoral de un coche que iba de Granada a Motril, y volcó ocasionando heridas y contusiones a los viajeros.

Siglo futuro, 02-11-1883. Vuelca en el Padul la diligencia de Granada a Motril.

Dicen de Granada que antes de ayer volcó en la calle Real de Padul el coche de la Nueva Motrileña, que había salido de Granada, dirigiéndose a Motril. El golpe, según nos aseguran, fue terrible, resultando contusos la mayor parte de los pasajeros y con algunas heridas D. Antonio Villalobos.



SEGOVIA

Una diligencia atacada por lobos.- Acometieron los lobos al coche-correo de Riaza (Segovia), en el sitio llamado Boca de los Valles.

A causa de los fríos y nieves de estos días han bajado aquellos animales carniceros a

los valles, tan hambrientos, que a pesar del natural estruendo de esquilas y herrajes con que marcha una diligencia, se atrevieron a acometer al ganado sin que las voces y trallazos del mayoral y los gritos de los viajeros consiguieron ahuyentarlos.

El espanto que en las bestias del tiro causaron fue tal, que ocasionó el vuelco del coche, saliendo heridos los viajeros que conducía y gravemente el mayoral.



Desde Molina.- *¡Qué escándalo!* - El día 1º. Del mes actual dio un vuelco cerca de Maranchón el coche correo de Sigüenza a Molina cayendo por u terraplén; el vehículo se partió en dos pedazos y de los viajeros que en él venían, tres resultaron con lesiones de bastante consideración, salvándose milagrosamente nuestros queridos amigos D. Ramón López Ayllón y don Rodrigo García, quienes a ver el peligro pudieron lanzarse con verdadera exposición desde el cabriolé a la carretera, saliendo por fortuna ilesos; no tuvo igual suerte el rico y laborioso comerciante de esta localidad D. Antonio Alonso, que se causó en la cabeza gravísima herida de 14 centímetros de extensión, al caer de frente sobre los afilados bordes de una ventanilla, derramando la sangre con tanta abundancia por aquella, que sus compañeros de viaje, verdaderamente alarmados temieron un triste desenlace, siendo conducido por éstos a Maranchón, donde el ilustrado y celoso Médico del pueblo con solicitud paternal y arte admirable, le curó de primera intención, socorriendo también con cariño a otros dos viajeros que se quejaban de fuertes contusiones en la cabeza y en el pecho.

El percance es sin duda lamentabilísimo, pero es todavía más doloroso que esas desgracias ocurran con alguna frecuencia por la incuria y abandono punibles de la

Empresa de esta línea que jamás – y eso es muy antiguo- se ha preocupado de la seguridad del viajero y diariamente se burla de cuanto previene el Reglamento de 13 de Mayo de 1857 sobre el servicio de carruajes públicos, cuyas disposiciones son *música celestial* para esta desahogada Empresa. Ahora parece que el digno Sr. Gobernador civil, en virtud de graves denuncias formuladas contra la misma, trata de *meter a ésta en cintura*, a cuyo efecto ha enviado recientemente al Sr. Alcalde de esta población un pliego de cargos, para que con el dictamen de los peritos D. Mariano Sanz Mosen y D. Juan López, haga a la mayor brevedad las reclamaciones oportunas que interesen al servicio público.

En cuanto al estado y condiciones de los coches y ganado que la Empresa utiliza para la conducción de viajeros nada digo, porque de empezar nunca acabaría refiriendo abusos; es posible que los carromatos destinados a... *otros servicios*, sean tan malos como los *quebrantamientos* de que me ocupo.

Y termino –haciendo justicia l inteligente Mayoral de la diligencia volcada Antonio Sauca,- consignando que gracias a su arrojo y brios, no fue mayor y más violento el vuelco del coche.

También me halaga enviar en nombre de los heridos al Sr. Médico de Maranchón, público testimonios de su más vivo agradecimiento por los generosos auxilios que les prestó.

Y hasta otra en que tengamos el disgusto de referir mayores males, si Dios y el Sr. Betegón no ponen el necesario remedio. ¡Quiéranlo ambos! - M. V.



Vuelco de una diligencia

El sábado a las ocho de la noche volcó una diligencia a la entrada del inmediato pueblo de San Juan la diligencia de Alicante a Vergel.

En el coche diligencia iban 28 viajeros siendo la mayoría de Villajoyosa donde la noticia sabida a las pocas horas causó penosa impresión, como también en esta capital.

El golpe fue terrible, resultando once viajeros heridos y contusos y el resto con magullamientos.

Por todas partes se oían lamentos de dolor y ayes de agonía.

Los heridos fueron llevados a la Casa Ayuntamiento de San Juan, donde fueron curados por los médicos señores Iborra y Gadea.

A las doce de la madrugada y previo reconocimiento de la diligencia partió para el punto de su destino con los viajeros que quisieron marchar poniendo la empresa otro coche a disposición de los que quedaron en San Juan.

Según rumores el motivo del vuelco fue debido a la gran marcha que el coche llevaba desde la Cruz de Piedra y que a la entrada del pueblo cogió un montón de piedras, perdiendo el carruaje su equilibrio.

La diligencia llevaba más número de viajeros de los que permite su capacidad a pesar de lo dispuesto recientemente por el señor gobernador civil de la provincia.

Resultaron con contusiones leves el actor alicantino D. Nicolás Amérigo y nuestro compañero de redacción don Juan Huelgas.

En San Juan han quedado tres de los viajeros que resultaron con heridas de mayor importancia.

Esperamos que después de lo sucedido se tomarán enérgicas medidas para hacer cumplir el reglamento de policía de carreteras.

ACCIDENTE DE LA DILIGENCIA CORREO DE
BARCELONA A VALENCIA, EN EL BARRANCO DE BELLVER DEL TÉRMINO
MUNICIPAL DE OROPESA (CASTELLÓN DE LA PLANA)

En la Gaceta de Madrid, sobre el accidente sufrido por la diligencia correo de Barcelona a Valencia, encontramos las siguientes noticias:

Gaceta de Madrid 20-09-1850.

Accidente de una diligencia en el barranco de Bellver, Oropesa.

Valencia, 16 de Setiembre.

Idem 17.

Tenemos que cumplir con el triste deber de dar cuenta al público de una horrible desgracia. La diligencia de Barcelona, que debió llegar el domingo a esta capital, se despeñó al pasar las costas de Oropesa sobre el mar, pereciendo los pocos viajeros de contenía, el mayoral y el postillón, salvándose el zagal. Ignorándose aún los pormenores

de este suceso lamentable, que llenaba de consternación a cuantos tuvieron noticia de la ocurrencia.

Gaceta de Madrid 23-09-1850.

Accidente de una diligencia en el barranco de Bellver.

Valencia, 20 de Setiembre.

Varias son las personas que nos han hablado, y diferentes las correspondencias que llegaron a nuestras manos sobre la terrible desgracia que tanta consternación ha causado. Las circunstancias que la acompañaron son desconocidas, como decíamos en nuestro número de ayer, pero acerca de ellas circula una versión sumamente probable, y de que vamos a dar cuenta a nuestros lectores.

El barranco de Bellver permanece casi siempre seco, pero cuando en él hay alguna inundación, es tan repentina y tan inmensurable que no hay fuerza posible contra la fuerza de las aguas; es un verdadero cataclismo. De estas repentinas avenidas casi fue víctima el Gobernador civil de Castellón, según se insinuaba en el parte a que ayer dimos cabida.

El camino que atraviesa el barranco es bastante bueno, pero un trozo del mismo está a una altura mucho mayor que el fondo de aquel.

La diligencia que salió de Oropesa, llevando al postillón en el asiento del mayoral porque se había inutilizado, seguía su derrota, cuando al llegar al trozo de carretera mencionado, los primeros caballos de tiro, que carecían de delantero, se desviaron, saliéndose, y arrastraron consigo al coche, que cayó en el fondo.

En esta caída debieron morir el mayoral, que tenía la sien profundamente herida por el torno que en ella estaba señalado, y uno de los guardias civiles, que manifestaba destrozado el cráneo; al mismo tiempo quedarían inutilizados el zagal, que se rompió ambas piernas, y el postillón, que sufrió una rotura de brazo.

Entonces regularmente trabajarían mucho los pasajeros en unión con el restante guardia civil y con los dos labradores cuyos cadáveres fueron hallados, porque todos

los tirantes que sujetaban el tiro a la diligencia estaban cortados a navaja. Se cree que los labradores prestaron desgraciadamente sus socorros con motivo de pasar por allí al dirigirse a Benicasim. Durante este acto sobrevendría la irresistible inundación, arrastrando consigo a tantos desgraciados. Esto no son mas que conjeturas; la verdad nunca podrá llegar hasta nosotros; la filantrópica y honrosa conducta de la guardia civil excede a todo elogio (*Del Cid*).

Gaceta de Madrid nº. 5919 de 27-09-1850.

Noticias de las víctimas en la catástrofe de Oropesa.

Valencia, 24 de Setiembre.

Por fin se tienen ya noticias de las personas que fueron víctimas de la catástrofe de Oropesa, de que hemos dado extensos pormenores. Nuestro corresponsal de Castellón nos remite la siguiente hoja de la administración de diligencias de dicha ciudad, en que constan los nombres de aquellos desgraciados.

Administración de postas-generales de Castellón.- Relación de viajeros que conducía el coche-correo que salió de Barcelona el 13, y que en la noche del 14 al 15 del actual sufrió la catástrofe ocurrida en el barranco denominado de Bellver, con arreglo a la que me da la Administración de Barcelona.- Hoja 253.- Día 13 de Setiembre de 1850.- Mayoral, Juan Cano.

Nombres de los viajeros.

Mr. Geo B. Maule y su compañero, que subieron en Tarragona, y que según noticias son ingleses. El primero debe ser el francés que en la nota que acompañaba a la comunicación del 20 se dijo que se llamaba Mr. Callaigue, porque este era el nombre que contenía el billete de camino de hierro que se le encontró, y el segundo Mr. George Henry Richolson, según el pasaporte.

D. Ramón Caselles.

D. José Batlles, catedrático de Valencia, o hermano de esta. La señora del anterior.

D. Miguel Guerra, comerciante de quincalla de Valencia.

D. Antonio Iglesias, comerciante de Valencia.

Un hijo del anterior.

D. Andrés Puigcerver, Teniente de Ingenieros.

José Serrador, zagal de Oropesa a Castellón y vecino de esta capital. Gregorio Franch, delantero de Vinaroz a Valencia, natural de Nules.

Castellón 23 de Setiembre de 1850.- Felipe Ballester.

Falta D. Pedro Gusi, por la razón de que debió subir en Reus o en cualquier otro punto de esta parte de Tarragona, en cuya ciudad se le expidió el pasaporte, expresándose que era natural de Reus, de donde todavía no se ha recibido la hoja.

Si a todos los referidos se agregan los dos guardias civiles Pedro Ortega y Antonio Jimeno, queda completo el número de las 15 víctimas del barranco de Bellver.

Para completar el cuadro de noticias que he tenido ocasión de dirigir a VV. Relativas a la lamentable desgracia ocurrida la noche del 14 del actual en el barranco de Bellver al coche-correo de Cataluña que venía a esta ciudad, remito hoy la nota de los 10 pasajeros que aquel conducía, y que perecieron víctimas de tan inaudita catástrofe. He aquí los nombres de estos desgraciados.

D. José Batllés, médico y señora.

D. Ramón Caselles.

D. Miguel Guerra: este infeliz deja 10 hijos, según me han asegurado.

D. Andrés Puigcerver, Teniente del cuerpo de ingenieros.

D. Antonio Iglesias y un hijo suyo.

D. Pero Gusi, natural de Reus, y vecino del comercio de Tarragona.

Mr. Callaigue.

Sir George Henry Richolson, caballero inglés.

Además han perecido, como dije a VV., el mayoral, que se llamaba Juan Cano, el zagal, el postillón y los dos guardias civiles, cuyos nombres ya indiqué. Hasta la fecha del último parte, que es del 21, todavía no había arrojado el mar los cadáveres de tres de aquellos infelices, pudiendo asegurarse ser uno de ellos d. Miguel Guerra, por no haberse encontrado ninguno del extraordinario peso de 11 arrobas que aquel tenía.

Nuestro corresponsal de Castellón, al remitirnos la lista de las víctimas de Bellver, añade lo siguiente:

En su número 20 del actual, al hablar sobre mas pormenores de la catástrofe ocurrida la noche del 14 al 15 en el barranco de Bellver con los desgraciados pasajeros que venían en la diligencia-correo, se hace un elogio de este Sr. Gobernador, muy justo, añadiendo que a la vuelta estuvo de perecer con D. José Ballester y D. Fernando Prat, oficial de este Consejo provincial; y si bien es cierto que Prat fue con el Sr. Gobernador y se condujo con sumo valor y delicadeza, y contribuyó en cuanto pudo al pronto reconocimiento de los cadáveres y demás operaciones que se practicaron, no fue uno de los que corrió riesgo al inundarse la carretera, pues en aquel momento le había hecho el Jefe entrar en un carro por lo muy mojado que se hallaba y mal caballo que montaba, y venía detrás a bastante distancia D. José Daban y Tudó, que montó a caballo en el acto que supo la ocurrencia y no abandonó al Sr. Gobernador, con el Sr. Consejero Ballester, quien los libró de un peligro inminente, hasta el otro día que regresaron juntos a esta ciudad.

Gaceta de Madrid 04-10-1850.

Diligencia de Barcelona en el barranco de Bellver.

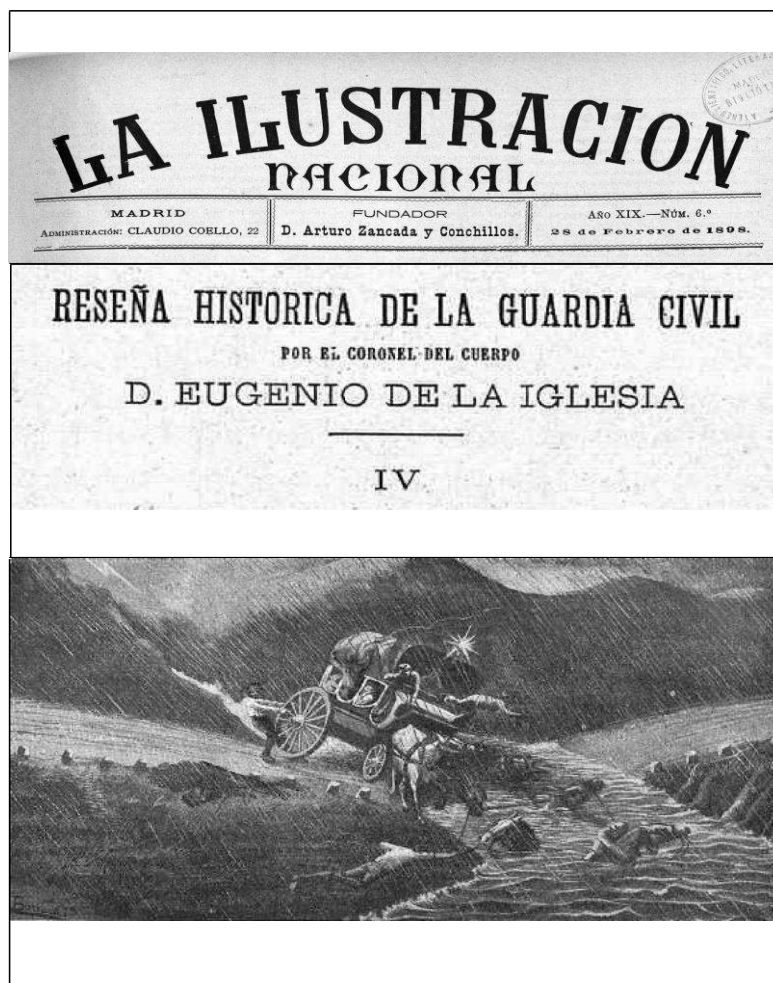
Valencia, 1º. de Octubre.

La publicación de la lista de los pasajeros que conducía la diligencia de Barcelona cuando ocurrió la catástrofe del barranco de Bellver, y las noticias que se ha recibido de algunas personas, han tranquilizado a las familias que tenían algunos de sus individuos en Barcelona o su carrera. Entre las personas a quienes la voz pública designó como víctimas de aquella desgracia se cuentan la señora Doña Juana Carrió de Milans, el Sr. Canonigo Roca, el Sr. Conde de Olocau, D. Francisco Ban y D. Enrique Puigmoltó, Oficial de ingenieros, citándose respecto a algunas de ellas particularidades y circunstancias que daban grandes visos de probabilidad a la noticia. Afortunadamente ha sido desmentida; muchas de aquellas personas han regresado ya al seno de sus familias, y se tienen noticias ciertas de la existencia de las restantes. No ha sucedido otro tanto respecto a los sujetos mencionados en la nota que publicamos días pasados, la cual ha salido cierta en todas partes.

Contando ya de un modo indudable los nombres de las víctimas, no podemos menos de hacer mención del sentimiento general que ha causado su desastroso fin, y en particular el que ha inspirado la muerte de D. Juan Caselles, muy conocido en esta ciudad por sus cualidades mercantiles e industriales, entre las que se contaba un genio decidido y emprendedor. El Sr. Caselles, que principió a trabajar con escasos fondos, era dueño en el día del primer taller y almacén de ebanistería de esta ciudad y del café del Siglo, que había montado a la altura de las necesidades de la población, y en ambos establecimientos mantenía un considerable número de operarios. Su muerte es una pérdida para Valencia, a la cual hubiera dotado con algunas mejoras, utilizando así el fruto de sus viajes.

EL ACCIDENTE DE DILIGENCIA EN EL BARRANCO DE BELLVER SEGÚN LA PRENSA DE LA ÉPOCA

La Ilustración Nacional, nº. 6, 28-02-1898.



Una catástrofe horrorosa, dice este documento, ha ocurrido al 15 del corriente en las inmediaciones del puerto de Oropesa, provincia de Castellón.

El coche correo que se dirigía de Barcelona a Valencia embarrancó en un arroyo. Tan pronto como el cabo comandante del puesto de Oropesa, Benito Cepa, tuvo conocimiento de este hecho, pues por lo tempestuoso de la noche estaba con la debida vigilancia, acudió con los guardias Antonio Abad y Wenceslao Pérez al barranco de Chinchilla, en que el carruaje estaba atascado, pidiendo al alcalde le remitiese hombres y caballerías al punto del peligro, disponiendo que el guardia de primera clase Pedro Ortega y el de segunda Antonio Jimeno saliesen en dirección opuesta hasta encontrar la diligencia que venía de Valencia, para vigilar el camino.

Llegado el cabo con los guardias al carruaje, sacaron del coche a los pasajeros con agua hasta el pecho, cargándolos sobre sus hombros, y después, con las caballerías y vecinos que llegaron del pueblo, desembarrancaron el carruaje. Una señora que venía e él quiso gratificar a este distinguido cabo con dos onzas de oro, que con la mayor finura y entereza no le pudieron hacer admitir. Un oficial y un extranjero tampoco pudieron hacer admitir a éste digno cabo y a los guardias que le acompañaban ninguna especie de donativo, cumplimiento de los preceptos del cuerpo, que elevarán el buen nombre de él, no solamente en nuestro país, sino en el extranjero. Corriente ya el carruaje y mudado el tiro, siguieron aquellos desgraciados pasajeros su camino, y, al llegar al barranco de Bellver, por efecto de los grandes torrentes de agua que caían, bien porque se llevó el pretil o porque se desplomó también una parte del camino, la diligencia entera, con todo el tiro, horrorosamente cayó por el barranco, y cuantos seres vivientes iban dentro del carruaje se han encontrado muertos a la orilla del mar, a que fueron arrastrados en su caída. Al lado de los pequeños restos del coche, al lado de los trece cadáveres, que ya ha arrojado el mar, de los pasajeros y conductores del carruaje, se han encontrado los de la pareja del cuerpo, de los dignísimos guardias Ortega y Jimeno, que, estar despojados de su armamento y correaje, que se ha encontrado sobre el camino, en la inmediación del pretil desplomado, y por estar sin zapatos y tener levantados los pantalones, como en el acto de quererse echar al agua, se ha supuesto, tanto por el dignísimo señor gobernador civil de la provincia, que, llevado de su arrojado celo, acudió al momento al sitio de la desgracia, cuanto por la

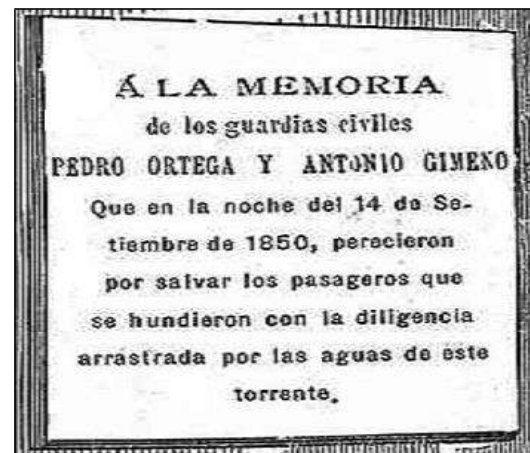
sumaria formada por el cuerpo y opinión de otras autoridades locales, que aquellos guardias, al ver u oír la caída del coche en las inmediaciones de cuyo sitio se hallaban, sin duda por ser el de más cuidado de la carretera en que prestaban el servicio, se echaron al barranco a socorrer a los pasajeros y perecieron víctimas del cumplimiento de su deber, de una manera digna de llegar a conocimiento de todos los individuos del cuerpo para que cada uno a su vez imite su digno ejemplo con el valor y decisión que estos individuos se prestaron, viendo sólo el cumplimiento del deber, sin pensar en las consecuencias en que han encontrado una muerte heroica, una muerte que llena su nombre de gloria y de agradecimiento de todo el país, y que procurará a sus familias una justa recompensa de la mano bienhechora de S. M., que ya se ha apresurado a mandarme se la proponga. El digno cabo Benito Cepa ha sido ascendido por mí a sargento segundo y a guardias de primera clase los de segunda Abad y Pérez, pues tan inmediato como es el castigo, cuando por desgracia un individuo del cuerpo delinque, tan inmediatamente tengo la satisfacción de premiar al que lo merece.

Y en efecto; era así. Al cabo Cepa le remitió directamente el nombramiento de sargento con las divisas dentro del mismo pliego.

A los guardias civiles Ortega y Jimeno hizo dedicar en la villa de Oropesa un servicio fúnebre, disponiendo que en el barranco, a la inmediación del sitio de la catástrofe, se erigiera un sencillo monumento, que el tiempo ha respetado, para recordar, sin duda, al viajero que por aquellos parajes cruce, que la Guardia civil también tiene sus héroes y que su acción a todas partes alcanza.



Á LA MEMORIA
 de los guardias civiles
PEDRO ORTEGA Y ANTONIO GIMENO
 Que en la noche del 14 de Se-
 tiembre de 1850, perecieron
 por salvar los pasajeros que
 se hundieron con la diligencia
 arrastrada por las aguas de este
 torrente.



Á LA MEMORIA
 de los guardias civiles
PEDRO ORTEGA Y ANTONIO GIMENO
 Que en la noche del 14 de Se-
 tiembre de 1850, perecieron
 por salvar los pasajeros que
 se hundieron con la diligencia
 arrastrada por las aguas de este
 torrente.

Núm. 268

MIERCOLES 25 DE SEPTIEMBRE DE 1850.

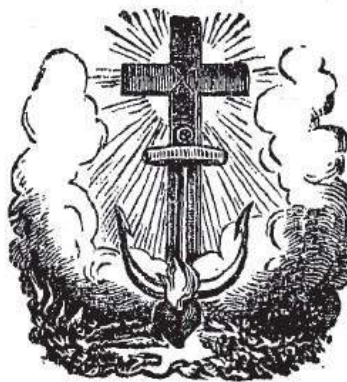
1377

EL ÁNCORA.

10 Rs. al mes

en Barcelona, pasado á domicilio.
 Un número suelto 6 cuartos.

Se suscribe en la librería de PONS
 y C.^a, calle Copons.—HEREDEROS DE
 LA VIUDA PLA, Cotoners.—HISTÓRICA,
 plaza de la Constitución.—ESCOLAR,
 Cármen.—Vda. MAYOL, Fernando 7.^o



45 Rs. 3 meses

fuera de Barcelona, por el correo.
 Por la diligencia 50 rs. vn.

Los SS. Suscriptores tienen dere-
 cho mensualmente á un anuncio *gratis*
 que no excediere de 15 líneas. El
 exceso á 8 mrs. línea.—Los no sus-
 critos pagarán 17 mrs. línea.

DIARIO

RELIGIOSO—SOCIAL, ECONOMICO—ADMINISTRATIVO, LITERARIO, MERCANTIL, DE NOTICIAS Y AVISOS,

EL ÁNCORA, nº. 268, 25-Setiembre-1850

Léese en una correspondencia de Valencia la versión sumamente probable que circula en aquella ciudad acerca de las circunstancias que acompañaron a la catástrofe de la diligencia de Oropesa. Dice que herido el postillón se había sentado junto al mayoral, y que careciendo de dirección los caballos delanteros, se desviaron del camino, y precipitaron el coche en el barranco de Bellver. Los pasajeros trabajaron en evitar el peligro, y esto se conjetura de haberse encontrado cortados los tirantes de los animales; pero en esta ocupación debió sorprenderles sin duda la avenida de Bellver, y los desgraciados fueron arrastrados, encontrándose después muchos de los cadáveres, completamente desfigurados.

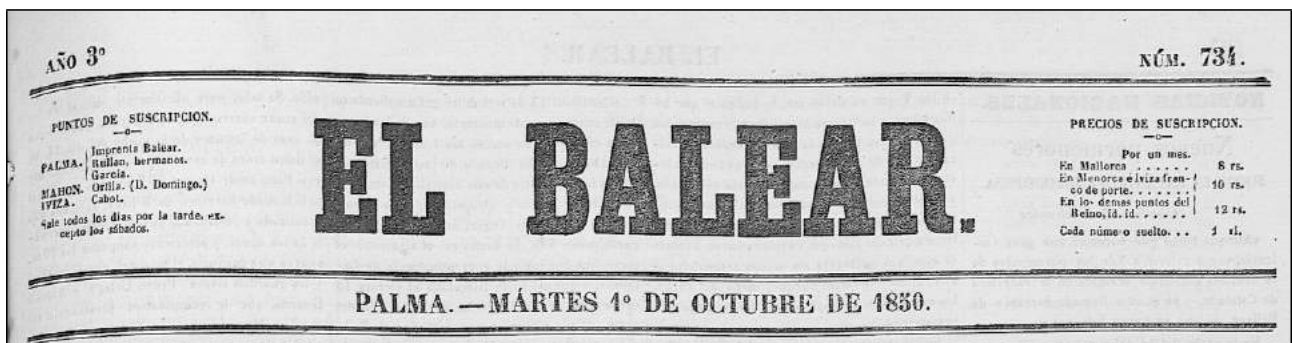
AÑO 3º	NÚM. 728.	
PUNTOS DE SUSCRIPCION. —o—	EL BALEAR.	PRECIOS DE SUSCRIPCION. —o—
PALMA. Imprens. Balear. Rullán, hermanos. García. MAYON. Orús. (D. Domingo.) IVIZA. Cabot. Sale todos los días por la tarde, ex- cepto los sábados.		Por un mes. 8 rs. En Mallorca 8 rs. En Menores é Ibiza fran- co de porte. 10 rs. En lo demás puntos del Reino, id. id. 12 rs. Cada número suelto. . . 1 rl.
PALMA. — MÁRTES 24 DE SETIEMBRE DE 1850.		

EL BALEAR, Año 3º, nº. 728, 24-Setiembre-1850.

Barcelona, 20 de Setiembre de 1850.

Hé aquí los pormenores que hemos podido adquirir acerca del deplorable accidente que causó la pérdida de la diligencia del Oriente que salió de esta capital en la noche del viernes y que costó la vida, según todas las noticias que hasta ahora se han podido adquirir, a diez y seis personas, incluso la pérdida del carruaje y de todas las caballerías excepto una. La catástrofe tuvo lugar en un ramal de la gran cordillera, cuyo pié baña el mar, al llegar a los montes de Oropesa, a unas cuatro leguas de Castellón de la Plana. El huracán y los torrentes de agua precipitaron a dicho carruaje dentro del agua. De entre los viajeros había nueve que habían tomado su asiento en Barcelona, a saber, dos ingleses, Mr. George B. Maule, y un compañero cuyo nombre no consta en las listas; don Juan Caselles, dueño según tenemos entendido, del primer café de Valencia; Don José Batller y otra persona que le acompañaba y cuyo nombre se

ignora, que según se cree eran también vecinos de Valencia; D. Miguel Guerra, D. Andrés Puigcerba y Puigcerver y D. Antonio Iglesia y Jubé, con su hijo. Los demás viajeros habían tomado su asiento en Amposta y otros puntos de tránsito, asegurándose que entre ellos había una señora marquesa, un apoderado del Sr. duque de Híjar y dos guardias civiles, relación que no está conforme con los nombres que cita el Cid en la noticia que dá sobre el particular.= Sabemos que el Sr. Jefe civil de valencia ha oficiado al de esta provincia, participándole que así tuvo noticia del fatal suceso, había enviado un delegado suyo al lugar de la catástrofe, y que ignoraba todavía el resultado de sus investigaciones.= Parece que poco después de que aquella tuviese efecto, pasó por el propio sitio un coche que venía a Barcelona, y no sufrió la menor avería.



EL BALEAR, Año 3º, nº. 734, 1-October-1850.

NOTICIAS NACIONALES

Nuevos pormenores sobre la catástrofe de Oropesa

Castellón, 16 de setiembre de 1850.

Aunque tengo que hacerme una gran violencia, voy a referir a Vds. los pormenores de la horrible catástrofe acaecida en la carretera de Cataluña, y en el sitio llamado barranco Bellver, de que ya tienen Vds. noticia.

En la noche del 14 del corriente, el destacamento de la benemérita guardia civil del punto de Oropesa había esperado inútilmente, después de explorado el camino a derecha e izquierda, los coches de Valencia a Barcelona. La noche esta tempestuosa; caían fuertes aguaceros, y la carretera se veía atravesada por gruesos torrentes que despedían los muchos barrancos que carecen de las alcantarillas correspondientes. Replegadas las parejas de la guardia civil a la casa-cuartel de Oropesa a reponerse de

la fatiga, y en la confianza de que la detención del coche de Barcelona era ocasionada por no haber podido pasar el Ebro, así como el de Valencia no había podido vadear el llamado Río seco de esta ciudad recibieron un recado del mayoral del coche de Barcelona pidiendo auxilio por haber embarrancado en el arroyo llamado Chinchilla.

Inmediatamente dispuso el cabo primero comandante del pueblo Benito Cepa, sin haber dado lugar a que los guardias se mudasen de ropa, que tenían calada, que la pareja de comunicación con esta ciudad, compuesta del guardia de primera clase Pedro Ortega y el de segunda Antonio Gimeno, saliese en busca del coche de Valencia, dirigiéndose él con los guardias de segunda clase Antonio Abad y Wenceslao Pérez al barranco de Chinchilla, habiendo prevenido al alcalde de Oropesa remitiese auxilios de hombres y caballerías al punto del peligro. Llegados a él, el cabo y guardias citados sacaron del coche a nueve pasajeros de los diez que conducía, teniendo que meterse en el agua que les llegaba hasta el pecho, y cargarlos a hombros; en este momento llegaron vecinos y caballerías de Oropesa, y sacaron al décimo pasajero, lo que no se había ejecutado antes por ser del extraordinario peso de once arrobas, según había dicho, y entre todos lograron desembarrancar el carruaje, y lo acompañaron hasta Oropesa, donde mudó el tiro. En este punto una señora pasajera instó al cabo para que recibiera dos onzas de oro, oferta que así mismo le hicieron por separado un caballero militar, pasajero también, y un extranjero, y que el cabo rehusó con firmeza; visto este proceder generoso tomaron nombre del cabo y guardias citados con el objeto de recomendar a sus gefes su heroico comportamiento, según han dicho el alcalde y otros testigos presenciales.

Enganchado de nuevo el tiro, partió el coche como a las diez y media de la noche, y con el único trozo completamente recto y casi llano que hay desde Oropesa a Benicasim, y al sitio llamado barranco de Bellver, cayó el carruaje, y aun no puede describirse el como; pero bien que el torrente despeñase el muro que defendía la caída al barranco, con una buena parte en forma de media luna que se desplomó de la carretera, bien que con el agua no viese el mayoral la dirección del camino, y lo derribase el carruaje, cayó este al barranco, y allí, entre esfuerzos del tiro, la fuerza del agua y las peñas fue hecho pedazos tan menudos que solo se han hallado persianas y las cuatro ruedas sueltas. Las personas que conducía debieron morir en su caída, y con ellas que eran

diez, entre las cuales había un niño de diez a doce años y una señora, que se supone sería su madre, perecieron el mayoral, el zagal y el pequeño postillón, y cinco caballos de los seis del tiro habiendo quedado el otro completamente inútil; y para que la desgracia fuera completa, hasta perecieron los dos guardias civiles Pedro Ortega y Antonio Gimeno por haber sin duda querido prestar auxilio a los pasajeros, como lo habían hecho sus camaradas en el barranco de Chinchilla. Y que así debió ser, lo indica el que hallándose los cadáveres hasta ahora encontrados, que son once, incluso la señora, vestidos y calzados, uno de los guardias, tenía su levita abrochada, estaba sin fornituras ni calzado, y el otro tenía alzado su pantalón de una pierna hasta medio muslo y el otro hasta la rodilla, sin su calzado también y sin fornituras. Además de esto, sus cadáveres no fueron arrastrados al mar, como los otros, porque, fuera del coche, las aguas, aun no engrosadas, desde luego los arrastraron.

Se ignoran los nombres y calidad así de los seis pasajeros cuyos cadáveres ha arrojado hasta ahora el mar, como de los otros, cuyos cadáveres aun no han aparecido; esto no obstante, el juez de primera instancia se ocupa en la formación de la correspondiente causa, sin perjuicio de haberse dirigido este señor gobernador a los de Barcelona y Tarragona en averiguación de lo que desea saberse.

Esta mañana, y a seis horas del punto de la catástrofe, ha arrojado el mar en el Grao de esta ciudad y Torre Almanzora cinco caballos, parte de la caja del coche y la balija de la correspondencia, que ha sido dirigida a la administración por si algo puede salvarse.

El señor gobernador de esta provincia es el que se ha hecho digno de mayores elogios, aunque todo su celo fue por desgracia ineficaz. Se presentó el momento en el lugar de la catástrofe, hizo las indagaciones que pudo, y por ver si era tiempo de salvar a alguno de los desgraciados, hubo casi de perecer él mismo con el consejero don José Ballesteros y el oficial del consejo provincial don Fernando Prat, que le acompañaban envueltos en un torrente que de improviso invadió la carretera.

Después visto que ya no era posible hacer otra cosa a favor de las víctimas que dirigir votos al cielo por sus almas, ha dispuesto que el día de mañana y de su cuenta se celebrasen solemnes exequias en la iglesia mayor diciéndose misas durante ellas.

Están convidados a esta ceremonia fúnebre el ayuntamiento, corporaciones civiles y militares y el vecindario en los términos que aparece en la invitación que remito a ustedes.

Antes de concluir tengo el sentimiento de dar a Vds. Noticia de nuevas desgracias. Las fuertes avenidas de la noche del 14 se llevaron en su corriente a dos vecinos de Oropesa y a una mujer que se hallaban recolectando la garrofa. El cadáver de la mujer aun no ha aparecido.

En el momento de cerrar esta carta llega a mí noticia que ha aparecido otro cadáver a la parte de poniente del Grao de esta Ciudad y sitio de la Gola de la Plana.

La invitación de que habla nuestro corresponsal es esta:

Señor Don

El gobernador de la provincia ha dispuesto que a las diez del día de mañana 17 del actual se celebren en la iglesia Mayor de esta ciudad solemnes exequias por las desgraciadas víctimas que conducía el coche-correo de Cataluña, y perecieron en el arroyo de Bellver en la noche del 14 al 15; y

Suplica a V. se sirva concurrir a este acto religiosos y orar por aquellos desgraciados; lo que será de gran consuelo para sus familias, y servirá de estímulo al benemérito cuerpo de la guardia civil, cuyos individuos Pedro Ortega y Antonio Gimeno hicieron el heroico sacrificio de sus vidas por socorrer a sus compañeros de infortunio.

Castellón, 16 de setiembre de 1850.

Perfecto Valdés Arguelles.

Nota. Se celebrarán misas rezadas durante las exequias, y pronunciará una oración fúnebre el Dr. don Juan de la Cruz Bernal, beneficiado de este clero, y catedrático de este instituto provincial.

El duelo se despedirá en la iglesia.

Aunque las dos siguientes cartas que nos han llegado por el correo de hoy no añaden nada sustancial a lo que nos dicen en la anterior, las reproducimos a continuación, tanto por el interés que inspira este triste suceso, cuanto porque confirman el contenido de aquella:

Castellón 17 de setiembre.- Cumpliendo mi triste misión en este momento, voy a dar a

ustedes cuenta de un suceso tan lamentable como inaudito, y que ha llenado de justa consternación a los habitantes de esta capital y de los pueblos de Benicasim y Oropesa, en cuyo último término ha tenido lugar, de la que no dudó participaran Vds. El hecho es el siguiente: el coche que conducía la correspondencia de Cataluña, y que salió de Barcelona el viernes 13 del actual, se perdió en la noche del 14 del mismo al pasar por el barranco llamado de Bellver entre los pueblos ya espesados, habiendo perecido 10 viajeros, entre ellos una señora y un niño de 10 a 12 años, el mayoral, zagal y postillón, y además dos guardias civiles que con toda convicción digo a Vds. que fueron víctimas de su deber, como más abajo espresaré al hacer la relación de la parte de acontecimientos que se conocen hasta la fecha y de las circunstancias que a éstos siguieron, y que sólo puedo conjeturar, pues desgraciadamente ni uno solo de los mencionados ha sobrevivido, como ya he dicho, a la catástrofe.

A las nueve de la mañana de antes de ayer tuvo conocimiento del suceso el señor gobernador de esta provincia, y con el celo, actividad y tino que le caracterizan, y que en tantas ocasiones ha empleado en bien de los habitantes de la misma, dispuso su salida, así como lo conveniente a fin de prestar a las víctimas los auxilios necesarios, que fueron inútiles; puesto que su llegada encontró en la playa nueve cadáveres de aquellas horriblemente mutilados vestidos completamente, calzados y en estado que es consiguiente a la clase de muerte de que han perecido, en atención a que después del vuelco fueron arrastrados por la corriente, junto con el coche, hecho a pequeños pedazos y cinco caballerías de los seis que componían el tiro. Dos cadáveres mas aparecieron en la playa de Benicasim, y aun ha sido recogido en el día de hoy en la de Grao de esta capital, ignorándose el paradero de los tres restantes. Hasta el 15. Los de los guardias civiles Pedro Ortega y Antonio Gimeno fueron hallados, el del primero con la levita abrochada y la camisa con los tirantes, pero sin fornituras ni calzado, y el del segundo conservaba alzado el pantalón de una pierna hasta medio muslo y el otro hasta media pierna y sin calzado también ni fornituras; lo que prueba casi con evidencia que el cumplimiento de su deber y el sentimiento filantrópico de que se hallan animados los individuos todos del brillante cuerpo a que pertenecían fue la causa de que perdiese éste dos héroes.

En el espesado barranco sólo se encontraban restos del carruaje y alguno que otro efecto, al parecer de los viajeros, cuyos nombres y demás circunstancias se ignoran

por completo, pues que el agua, como ya he dicho, hizo entrega al mar de todo cuanto aquel contenía; así que, en la completa escasez de noticias en que estamos acerca de los parientes de las víctimas no ha podido ofrecérseles mas consuelo que el de acompañarles en su triste aflicción, y el de asistir a las solemnes exequias que por el descanso eterno de tanto desgraciado se han celebrado hoy en la iglesia mayor de esta ciudad por disposición del señor gobernador civil, que, con un desprendimiento que le honra, y dando una prueba mas de lo bello de sus sentimientos, las ha costeado.

Repito a Vds. Que la consternación es general, y los ánimos se hallan excesivamente contristados al recordar los hechos y al internarse en las consideraciones que estos ofrecen, mayormente, si se atiende a que en el mismo día 15, y en término también de Oropesa, perecieron dos hombres y una mujer que se ocupaban de la recolección de la algarroba. ¡Quiera el cielo suspender tanto rigor y evitarnos otro día de luto y aflicción como el que nos ocupa.

Valencia 28.- Aunque se ignoran todavía los nombres de los tres viajeros que fueron víctimas de la horrorosa catástrofe que anuncié a ustedes en la mia del 16, se han recibido ya algunos detalles de tan inaudito acontecimiento, capaces de conmover el corazón mas empedernido. Se sabe, pues, oficialmente que el vuelco del coche coreo de Cataluña tuvo lugar como a cosa de las once de la noche del día 14, en el único trozo de camino que puede decirse hay casi llano desde Oropesa a Benicasim, y en el sitio llamado barranco de Bellver, habiendo sido arrastrado y precipitado por la escesiva corriente de las aguas, y pereciendo ahogados los 10 pasajeros que conducía, el mayoral, zagal, postillón y los guardias civiles Pedro Ortega y Antonio Gimeno, que le acompañaban prestándole sus auxilios. Diez son, hasta las últimas noticias recibidas, los cadáveres que han podido ser habidos, entre los cuales se encuentra el de una señora y un tierno niño de diez a doce años, que se presume sea su hijo, habiéndose también recogido la balija de la correspondencia, algunos fragmentos del coche, que se hizo mil añicos. El gobernador de la provincia de Castellón parece que ha dispuesto celebrar unas solemnes exequias de su propio peculio por el eterno descanso de aquellos desgraciados, cuyas enormes heridas y contusiones indicaban la cruel agonía que debió preceder a su desastroso fin, no habiendo antes perdonado medio por su parte para ver si le era posible suministrarles algún ausilio, que desgraciadamente no pudo emplear, pues sólo encontró cadáveres a su llegada al punto de la ocurrencia; mas

no por ello desmerece la importancia del servicio que ha prestado, ni el laudable comportamiento que ha observado en tan azarosas circunstancias.

Pocas horas antes de ocurrir esta desgracia se había embarrancado el coche en el punto llamado arroyo de Chinchilla, donde tuvieron ocasión de prestar un servicio, no menos digno de mentarse, el cabo primero de la guardia civil Benito Cepa y los individuos de la misma Antonio Abad y Wenceslao Pérez, que con su valor y serenidad admirable y con el agua al pecho sacaron de dentro de aquel y salvaron conduciéndolos sobre sus hombros, a los que momentos después fueron víctimas de su fatal sino. Tan laudable y generosa acción quiso recompensarse por los pasajeros, y habiéndosele ofrecido algunas cantidades, y entre ellas dos onzas por la señora que venía, el benemérito cabo y sus dignos compañeros se negaron tenazmente a recibir nada, dándose por suficientemente recompensados con haber cumplido con su deber. ¡Conducta noble y digna de tener muchos imitadores y que honra sobremanera al distinguido cuerpo de la guardia civil, acreedor por tantos títulos a la envidiable reputación de que goza.

Además de las desgracias que dejo indicadas, han perecido también ahogados por la corriente de las aguas dos hombres y una mujer, vecinos de Oropesa, que se hallaban recogiendo algarrobas en aquel término. ¡Quiera Dios que sean éstas la últimas víctimas que tengamos que deplorar! (*Correspondencia del Heraldo*).



LA ILUSTRACIÓN, Año 50, N°. 40, 5-October-1850.

Nada de particular ocurre en las provincias, y sólo copiamos del Heraldó el siguiente párrafo que dá los últimos pormenores sobre la catástrofe de Oropesa que referimos en nuestro último número.

Para completar el cuadro de las noticias que he tenido ocasión de dirigir a Vds. Relativas a la lamentable desgracia ocurrida la noche del 14 del actual en el barranco de Bellver al coche correo de Cataluña que venía a esta ciudad, remito hoy la nota de los diez pasajeros que aquel conducía, que perecieron víctimas de tan inaudita catástrofe. Hé aquí los nombres de estos desgraciados:

D. José Batllés, médico, y su señora.

D. Juan Caselles.

D. Miguel Guerra, comerciante de quincalla de Valencia; este infeliz deja diez hijos, según me han asegurado.

D. Andrés Puigcerver, teniente del cuerpo de ingenieros.

D. Antonio Iglesias y un hijo suyo.

D. Pedro Gusi, natural de Reus, y vecino del comercio de Tarragona.

M. Callaigne.

Sir George Henry Nicholson, caballero inglés.

Además han perecido, como dije a Vds., el mayoral, que se llamaba Juan Cano, el zagal, el postillón y los dos guardias civiles cuyos nombres ya se indicaron. Hasta la fecha del último parte, que es el del 21, todavía no había arrojado el mar los cadáveres de tres de aquellos infelices, pudiendo asegurarse ser uno de ellos el de D. Miguel Guerra, por no haberse encontrado ninguno del extraordinario peso de once arrobas que aquel tenía.



Un monolito recuerda en el barranco de Bellver la muerte en acción humanitaria de los dos guardias civiles en 1850. Álvaro Sales.

<http://www.levante-emv.com/castello/2013/09/15/merito-agentes-ortega-gimenez/1032803.html>

Canteras de Sierra Mágina: la cantera del Cerro Boticario junto al camino del alto valle del río Guadalbullón y el descubrimiento de un asentamiento del Neolítico-Bronce.

Enrique Escobedo Molinos y Juan Antonio López Cordero.

1. Introducción.

El macizo de Sierra Mágina, debido a su ubicación en la Subbética giennense cercano a importantes poblaciones del alto valle del río Guadalquivir, como Jaén, Úbeda o Baeza, fue en el pasado fuente de recursos agrícolas, ganaderos y forestales para éstas. También fue fuente de otros recursos menos estudiados, como los mineros, en los que destacaban las canteras de piedra.

La abundancia y variedad de afloramientos de piedra caliza en Sierra Mágina permitía el uso de numerosas canteras, a las que sumaban otras procedentes de afloramientos de roca ígnea, como la ofita en zonas de la cuenca alta del río Guadalbullón, roca fuerte, que solía utilizarse en el pasado como maza en las canteras de otro tipo de rocas más blandas.

Las canteras de roca caliza eran las más importantes en Sierra Mágina. La caliza es una roca sedimentaria compuesta mayoritariamente por carbonato de calcio (CaCO_3), generalmente calcita, aunque frecuentemente presenta trazas de magnesita (MgCO_3) y otros carbonatos. A veces conlleva otros minerales como arcilla, hematita, siderita, cuarzo, etc., que modifican el color y el grado de coherencia de la roca.

Otras canteras abundantes en Sierra Mágina son las de piedra de yeso, mineral compuesto de sulfato de calcio hidratado, de la que una vez molturada y cocida en hornos especiales se obtenía el yeso para construcción. También existían numerosas canteras de tosca o toba calcárea, una roca caliza muy porosa, formada por la precipitación de carbonatos a partir de cuerpos de agua dulce a temperatura ambiente. La tosca de Sierra Mágina era muy utilizada en construcción por la facilidad que ofrece la roca para el labrado de sillares.

Destaca el gran uso de ella en la población de Pegalajar. El gran afloramiento de tosca situado a los pies del manantial de la Fuente de la Reja permitió su uso para la construcción de muchas viviendas en la población y también la Iglesia y su campanario, que tiene por advocación a la Santa Cruz. La piedra fue extraída de la huerta, donde surgen numerosos afloramientos de toba, tantos que en la zona de la Huerta se construyeron banales con muros de este tipo de piedra, muchos de sillería, incluso hay abundantes tramos de acequias excavados en la misma roca.¹

Otro tipo de roca caliza más resistente es el de la cantera de Morena, ubicada en el término de Bedmar. Su calidad la hizo necesaria para las obras más importantes de las ciudades cercanas, como Jódar o Úbeda. En Jódar tenemos referencias a esta cantera en la construcción de la Iglesia de la Asunción; ya en la segunda mitad del siglo XVI, la nave central y capillas laterales de esta Iglesia, la piedra utilizada por los oficiales de cantería, como Francisco de Zafra y Antón Moreno, era traída de la cantera de Bedmar.²

Otra cantera de roca caliza está ubicada en Jimena, al Sur del núcleo urbano, en la ladera Norte del monte Aznatín, cuya piedra tenía diferentes usos. De ella se extraían especialmente piedras de molino harinero. Los canteros habitaban chozos de piedra que en gran parte se conservan en el lugar.

Sin duda la cantera más conocida de Sierra Mágina es la del cerro del Mercadillo, con un tipo de piedra caliza fuerte y no difícil de labrar, que abasteció de piedra a las obras de palacios e iglesias en la ciudad de Jaén y pueblos cercanos. Este cerro está situado junto al río Guadalbullón, en su margen derecha, cerca de la aldea de La Cerradura, donde las sierras de Grajales y Almadén estrechan el valle dejando un paso angosto por el que discurre el río, que desde tiempos antiguos ha sido una vía de comunicación

¹ LÓPEZ CORDERO, Juan Antonio. "Las iglesias de Sierra Mágina en la frontera medieval: la iglesia de la Santa Cruz de Pegalajar". *Iglesias y Fronteras. V Jornadas de Historia de la Abadía. Diputación Provincial. Jaén, 2005*, pp. 383-395.

² Alcalá Moreno, Ildefonso. *Jódar, la iglesia de la Asunción, arte e Historia, patrimonio cultural de Sierra Mágina*. Asociación Cultural Saudar. Jodar, 2006, p. 49.

natural entre el Alto Guadalquivir y el Surco Intrabético. Junto a esta vía surgió ya en tiempos modernos la aldea llamada de La Cerradura.³

La cantera del Mercadillo ha sido utilizada desde tiempos remotos. La utilización del monte como cantera se incrementó en la Edad Moderna, por la utilización de su piedra en la construcción, lo que llevó a periódicas tareas de mantenimiento del carril que la comunicaba con la ciudad de Jaén. Este incremento del uso de la cantera se refleja en los diferentes contratos de construcción de obras tan significativas como la Catedral de Jaén. Así reflejan numerosos contratos: el de las trazas y condiciones de Claustro con los maestros canteros Miguel Sánchez de Bedmar y Gonzalo Hurtado, Jaén, 24 de noviembre de 1574; o el concierto de un paño de claustro con Cristóbal del Castillo, Jaén, 20 de febrero de 1576; pues Francisco del Castillo determinó que las personas que se encargasen de llevar a cabo las obras del claustro habían de seguir el esquema compositivo dictaminado por él, que consiste entre otras cosas en que la fábrica de la obra sería de piedra del Mercadillo. Además esta piedra se utilizaba para la realización de otros diversos elementos, uno de ellos es el reflejado en el Testamento e inventario de Bienes del arquitecto Andrés de Vandelvira, otorgado en Jaén a 16 de Abril de 1575 ante Francisco Sedeño escribano público de esta ciudad, donde figura una pila chica de piedra del Mercadillo.

Pero también hubo otras muchas construcciones que utilizaron la piedra del Mercadillo. Uno de estos contratos es el realizado en 1612, en el que los canteros Diego Hurtado y Pedro Caballero se comprometían a realizar para la iglesia de San Eufrasio.⁴ Y la piedra de numerosos edificios de la ciudad de Jaén en épocas posteriores, como Diputación o Juzgados, también proviene de esta cantera. En épocas sucesivas la cantera del Mercadillo continuó utilizándose, con períodos de mayor o menor uso. En el lugar existieron

³ LÓPEZ CORDERO, Juan Antonio. "La extracción de materia prima: las canteras del Mercadillo". En *Andrés de Vandelvira. Vida y obra de un arquitecto del Renacimiento*. Ayuntamiento. Jaén, 2006, p. 86-87.

⁴ LÓPEZ ARANDIA, María Amparo. "Apuntes artísticos sobre el colegio de San Eufrasio, de la Compañía de Jesús" Foro de Papel, núm 3. I.E.S. Santa Catalina de Alejandría. Curso 2002-2003. Jaén, p. 72. Envía a A.H.P.J. Protocolo de Bartolomé Díaz de Viedma. Legajo 900; fol. 517 vº. También recogido por LÓPEZ MOLINA, M.: *Breve Historia de jiennenses del siglo XVII*. Universidad de Jaén. Jaén, 2001; p. 95.

numerosos chozos de piedra, refugio de los trabajadores de la cantera, muchos de los cuales fueron destruidos hace algunas décadas, cuando el uso de explosivos sustituyó al trabajo tradicional de los canteros.

2. El Cerro Boticario.

El Cerro Boticario, recogido en la cartografía como Cerro de la Condesa, se ubica en el término de Pegalajar, junto a la margen izquierda del río Guadalbullón y la antigua carretera N-323, al Sur del Puente Padilla, entre los puntos kilométricos 53 y 54. Tiene forma de meseta irregular con una altura máxima de 722 m. sobre el nivel del mar. Su extensión aproximada es de unas 100 hectáreas. La vegetación es variada, la mayor parte es bosque de pinos, chaparros, enebros, aceres, cornicabras, acebuches... alternando con zonas de matorral. Existen algunas plantaciones de olivar en la cumbre y pie del cerro. En la mayor parte del cerro afloran formaciones kársticas, originadas por meteorización química de la caliza, cuyas características han permitido utilizarlas como cantera.

Existen tres núcleos de canteras en el Cerro Boticario que han sido explotadas intermitentemente en el tiempo. La más antigua está situada al Norte del mismo, en la zona más cercana a la antigua carretera N-323, que sigue el valle del río Guadalbullón y comunica el alto valle del Guadalquivir con el surco intrabético. Esta cantera ha sido utilizada en diferentes épocas. La primera de ellas entre el Neolítico y la Edad del Bronce, pues en esta zona del Cerro Boticario las calizas contienen nódulos de sílex, material muy utilizado en este período para fabricar diferentes útiles, como raederas, flechas o cuchillos. Aún se puede observar los nódulos de sílex en unas piedras labradas que se ubican a la entrada del cortijo de Los Frailes, junto al Cerro Boticario. Estas piedras fueron extraídas de la cantera y utilizadas como quintales de contrapeso en viejos molinos de viga. Hasta hace algunos años podían observarse los pozos de aquellos canteros, que realizaban verticalmente en la piedra caliza buscando los nódulos de sílex. Estos nódulos no suelen ser de gran tamaño. La talla de los nódulos se realizaba en la misma cantera. Tuvimos oportunidad, hace ya algunos años, en una de las visitas realizadas a la

cantera de ver en uno de los cortes de la misma el modelo de infraestructura que realizaban para este proceso. Suponemos que para protegerse del fuerte viento de la zona y conseguir un cierto grado de aislamiento térmico, procedían a construir pozos en el suelo de aproximadamente un metro treinta centímetros de profundidad, y de un diámetro suficiente para albergar a una persona en cuclillas, en el interior de estos pozos procedían al tallado del sílex, apareciendo los fondos de los mismos llenos de pequeños fragmentos de sílex.⁵ Por desgracia, estos pozos han desaparecido por la gran extracción de piedra que se ha realizado durante las últimas décadas en el lugar.

La segunda cantera se ubica en la cumbre del cerro y al Oeste del mismo, fue explotada hasta la segunda mitad del siglo XIX. Existía un camino carretero que comunicaba la cantera de la cumbre del cerro con el principal del valle del río Guadalbullón. El camino discurría por la ladera Norte del Cerro. Este camino, ya en desuso en el siglo XX, también fue destruido por la gran extracción de piedra realizada en la anterior cantera. Aún queda labrado un hito de carreteras de mediados del siglo XIX y una piedra de molino de rodezno que no llegaron a sacarse de la misma. Son numerosas las zonas con piedras de deshecho de las labores de cantería, junto con restos de chozas de canteros que aprovechan los derrumbes de bloques pétreos de la zona y los muros de piedra seca como refugio.

La tercera cantera se encuentra al Oeste del Cerro Boticario en la base del mismo. Ha sido también utilizada hasta hace algunos años, de donde se ha extraído gran cantidad de piedra.

3. La antigua cantera la cumbre Oeste del Cerro Boticario.

La cantera de la cumbre Oeste del Cerro Boticario mantiene en su esencia el uso tradicional de la misma. Su paisaje lo forman grandes bloques de roca caliza entre restos de piedras de desecho. La cantera muestra bloques de piedra fragmentados, muchos de ellos presentan una disposición vertical. Gran parte de los cuales están distribuidos en dos secciones orográficas paralelas,

⁵ ESCOBEDO MOLINOS, Enrique y LÓPEZ CORDERO, Juan Antonio. "Ubicación de los asentamientos..."

separados por una vaguada sobre la que han caído grandes bloques formando covachas, algunas de las cuales fueron adaptadas como abrigos de refugio por los canteros. Su uso básico fue la obtención de piedra para la construcción. La proximidad a la cantera del Mercadillo hizo que esta cantera fuera eclipsada por aquella y, probablemente, a veces identificada. Hace algunas décadas aún quedaban algunos elementos labrados abandonados, como columnas, que desaparecieron. En la actualidad aún queda un hito de carreteras de mediados del siglo XIX –leguario-, que permanece in situ por haber sido destruido el camino carretero de acceso a la misma. Otro elemento labrado abandonado en el Cerro, pero éste en su lado Oeste, donde debió caerse de la carreta que lo transportaba, es una piedra de molino de rodezno. Esta cantera debió abandonarse en la segunda mitad del siglo XIX, probablemente por la mejor accesibilidad a la piedra en las canteras Norte y Oeste del Cerro. En la actualidad hay abundante vegetación arbórea y matorral en el lugar.

Otros elementos que permanecen en esta cantera son los habitáculos de los canteros, que aprovechaban como refugio las cuevas que formaban los grandes bloques de piedra caídos en la vaguada antes comentada, y los abrigos completados con muretes de piedra seca en las entradas, que probablemente se complementaban en la puerta y parte superior con vegetación del entorno. Estos refugios serían utilizados por los canteros de forma temporal.

3.1.El asentamiento prehistórico del Cerro Boticario.

Destaca en la meseta Oeste del Cerro Boticario, lindante a esta cantera un asentamiento del Neolítico-Bronce, en torno al III milenio a.n.e., posiblemente vinculado a la extracción de los nódulos de sílex de la piedra caliza y al culto. Se ubica en torno a las coordenadas UTM X: 442388; Y: 4173247 (ETRS89) y a 695 metros de altitud sobre el nivel del mar. El lugar en la actualidad no tiene uso y es propiedad privada (referencia catastral Polígono 8, parcela-recinto 24-1). El recinto ocupa una superficie de unos 2.500 metros cuadrados.

Para acceder al lugar desde la autovía de Sierra Nevada, en dirección a Granada, se toma la salida de Pegalajar, en la primera rotonda hay que dirigirse a La Cerradura por la antigua Nacional 323. Tras dos kilómetros de

recorrido, pasado el Puente Padilla se toma un carril hacia la derecha que llega a la Casería de Los Frailes, de allí sale un carril a la izquierda que sube a la cumbre del Cerro Boticario, donde hay una plantación de olivos. Otro acceso, más directo, es desde el Suroeste del Cerro Boticario, junto al cortijo de Herrera, al que se accede por el mismo carril rodeando el cerro y desde allí subir a pie por el monte. El asentamiento está en la vertiente Oeste del Cerro.



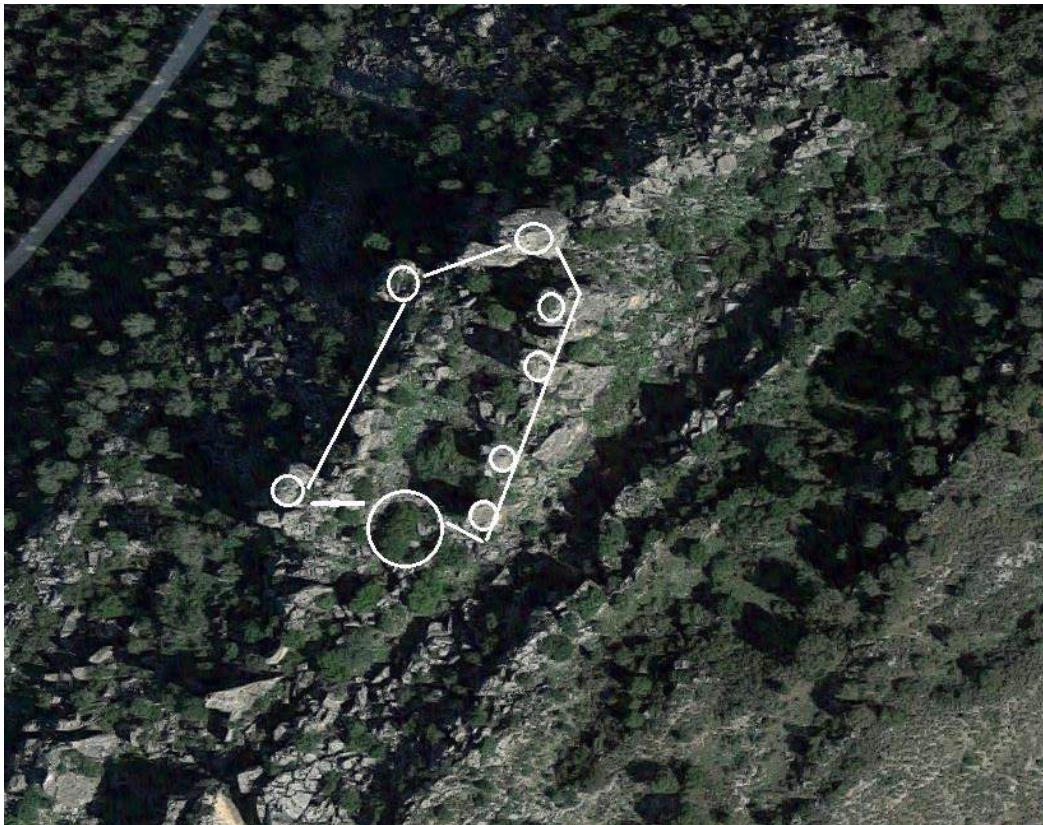
Elementos localizados junto al posible sendero, cantera del Cerro Boticario, mapa 1:25.000

Este asentamiento presenta unas estructuras megalíticas que corresponden al período Neolítico-Bronce. Están compuestas de grandes formaciones de piedra verticales que forman parte de la misma orografía rupestre de la zona, a las que se ha dado forma desbastando la roca, probablemente con un sentido religioso y funerario, en el que percepción astronómica tuvo una importancia fundamental, como en otros monumentos arqueológicos del período.⁶

⁶ Tras la aparición del libro de Norman Lockyer, *The Dawn of Astronomy*, 1894, en el que realiza un análisis de la orientación de templos egipcios en relación los ortos y los ocasos del Sol y algunas estrellas, los estudios de orientación astronómica de los monumentos prehistóricos se han hecho frecuentes, especialmente con los trabajos del astrónomo Gerald Hawkins en Stonehenge. En los estudios de arqueoastronomía en España destaca Michael Hoskin, que inició los estudios sistemáticos sobre la orientación de estructuras megalíticas en España, demostrando la gran concentración de acimuts (96,9 %) en el arco del horizonte que



Útil de sílex y pieza de cerámica del asentamiento del Cerro Boticario.



Localización en ortofoto de las formaciones verticales y posible crónlech del asentamiento Neolítico-Bronce del Cerro Boticario.

comprende los puntos por donde el sol realiza su orto durante el año, y descubriendo marcadores del equinoccio en varios yacimientos arqueológicos (César Esteban. "La Arqueoastronomía en España". *Anuario astronómico del observatorio de Madrid*. Instituto de Astrofísica de Canarias, 2003).

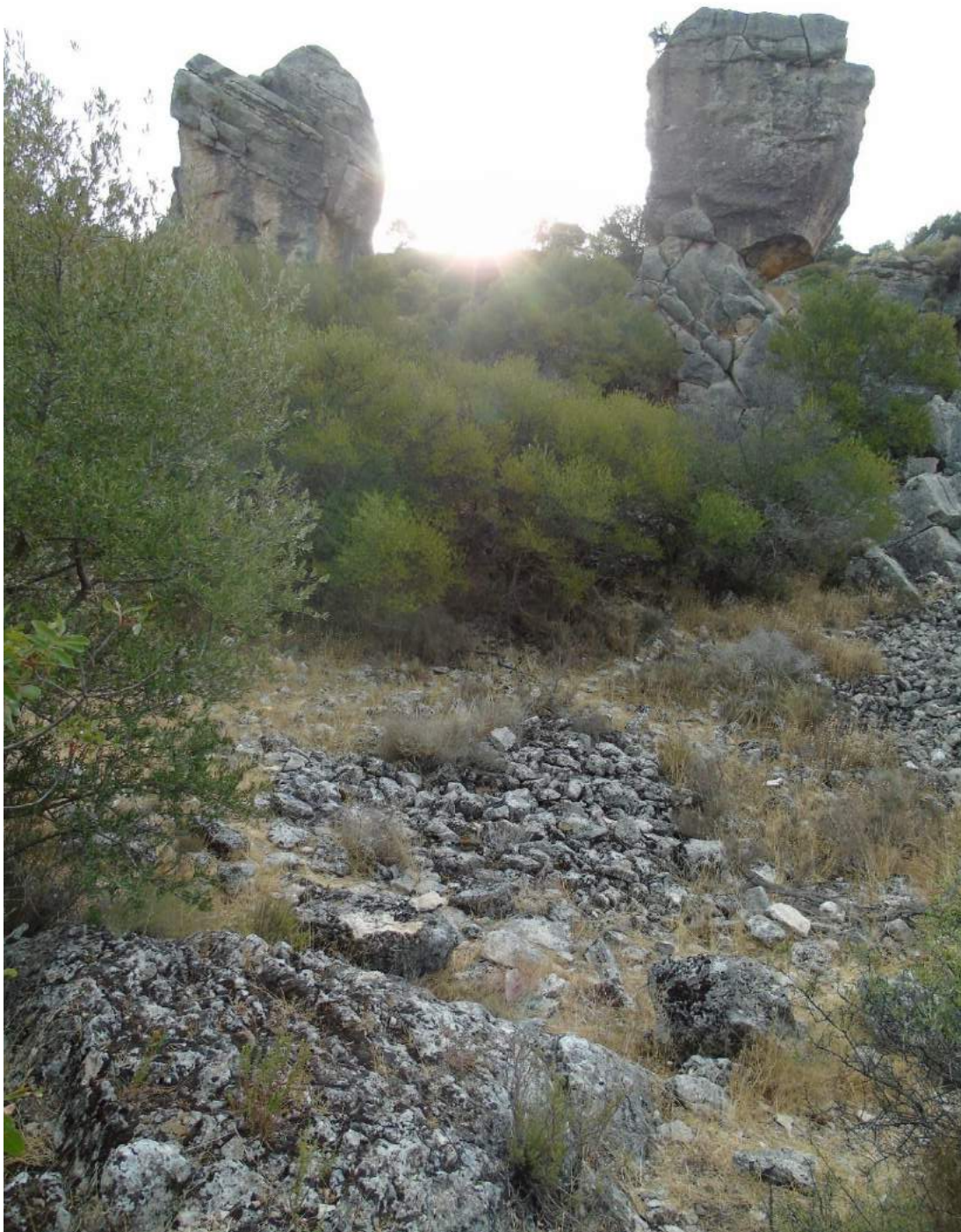
El origen de este asentamiento debió estar vinculado a las creencias espirituales de los habitantes de la zona, algunos de cuyos hábitats son los cercanos yacimientos que jalonan el valle del río Guadalbullón, como los de la Torre de la Cabeza, Cerro del Mulejón, Puerta de Arenas...⁷

El lugar del asentamiento presenta en parte de sus contornos Norte, Este y Oeste paredes naturales y formaciones rocosas que delimitan su contorno entre las que destacan las grandes formaciones verticales con una ubicación regular. Tan sólo en su parte Sur, donde presenta más fácil accesibilidad, existe un muro de piedra seca de forma semicircular, actualmente semiderruido, que más de uso defensivo parece formar parte de un recinto circular que en el resto del perímetro lo conforman formaciones naturales de piedra.

El asentamiento presenta en su interior majanos de piedras que debían corresponder a algún tipo de construcción. También existen dos cuevas que probablemente fueron utilizadas como hábitat y enterramiento. Destaca especialmente una de las cuevas ubicada en línea con las formaciones rocosas verticales, tiene como cubierta una gran losa de unos cuatro metros de longitud que fue calzada con bloques de piedra para darle consistencia. En el lugar aparece cerámica sin torno, correspondiente al neolítico-bronce.

Llama la atención las formaciones verticales de piedra a modo de menhires que se ubican de forma regular al Este del recinto. Su orientación y la entrada del Sol entre ellas durante el equinoccio de otoño, cuyos rayos inciden sobre un punto donde hoy hay un majano de piedras inducen a pensar en la hipótesis de que el lugar fuese utilizado como observatorio astronómico, lo que puede identificar este asentamiento con un lugar de culto, posiblemente vinculado con una necrópolis de enterramientos en cueva, aprovechando las numerosas cuevas y abrigos naturales del entorno.

⁷ Ver: ESCOBEDO MOLINOS, Enrique y LÓPEZ CORDERO, Juan Antonio. "Ubicación de los asentamientos de la Edad del Bronce en el Alto Guadalbullón". *Sumuntán*, revista de estudios de Sierra Mágina, núm. 31. Carchelejo: CISMA, 2013, p. 79-98.



Equinoccio de otoño entre las formaciones verticales del Cerro Boticario

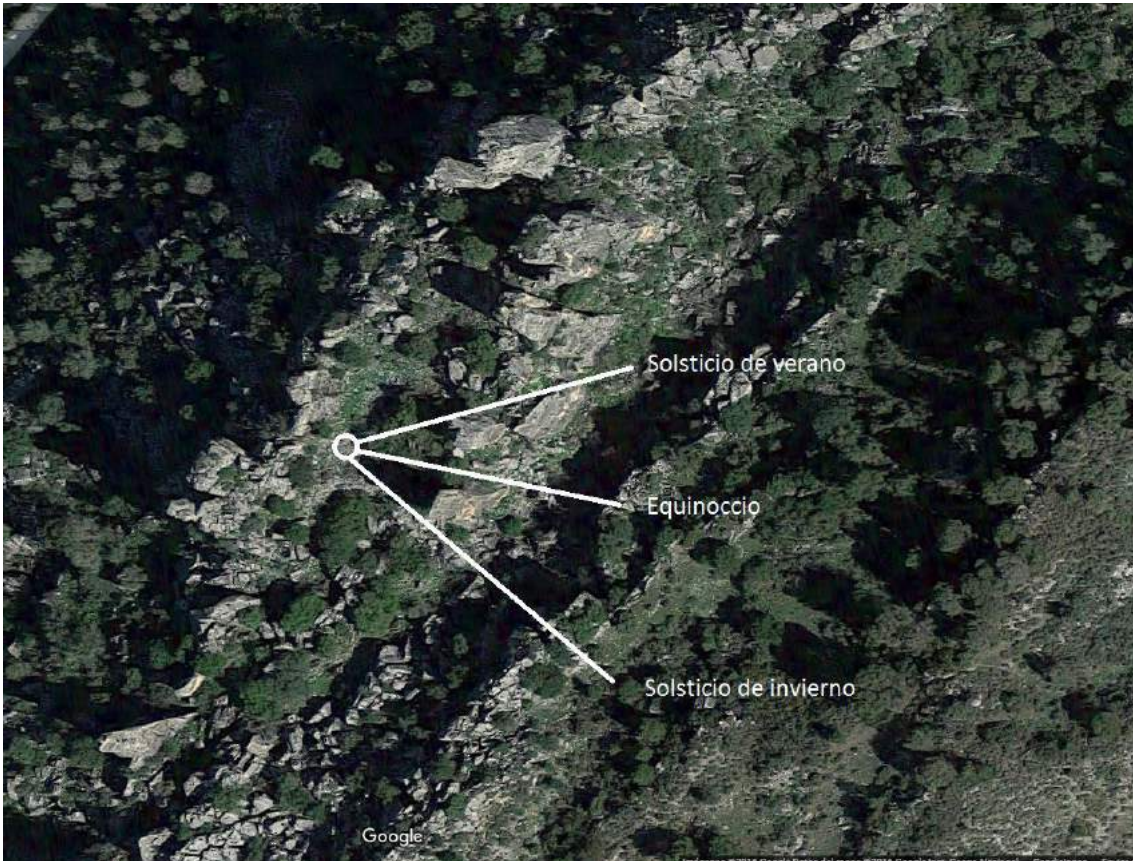
El recinto circular lindante al asentamiento, similar a un crónlech, del que formaría parte el muro en piedra seca semicircular incluye en su interior una formación megalítica tipo dolmen simple, que podría ser formación natural aprovechada para uso funerario y numerosas rocas dispersas por su superficie junto una formación rocosa amesetada que pueden indicar su uso también como necrópolis.



Ubicación del asentamiento del Cerro Boticario (Pegalajar). Ortofoto.



Ubicación del asentamiento del Cerro Boticario. Ortofoto y parcelación catastral.



Incidencia del orto del sol entre las formaciones rocosas verticales del Cerro Boticario



Asentamiento del Cerro Boticario. Formaciones rocosas verticales al Este del recinto.



Asentamiento del Cerro Boticario. Formaciones naturales al Oeste del recinto.



Asentamiento del Cerro Boticario. Muro semicircular al Sur del recinto.



Gran losa recalzada en el asentamiento del Cerro Boticario.

3.2. Cuevas y abrigos naturales de la cantera.

Destaca en la cantera las formaciones kársticas peculiares que más arriba hemos comentado, formadas por grandes bloques fragmentados, que permiten la utilización de numerosas cuevas y covachas de diferente capacidad, algunas de las cuales sirvieron en su día de albergue temporal para los canteros. Algunas de las covachas o abrigos naturales presentan construcción de piedra seca en el lado abierto, que debió completarse en la parte superior del muro con elementos vegetales. Se ubican en la vaguada que forman las dos formaciones rocosas paralelas de la cantera de la cumbre, donde han caído grandes bloques fragmentados, dando lugar a un paisaje peculiar, formado por grandes rocas en posición caprichosa, rodeadas de abundante matorral y arbolado de cornicabras, almeces, enebros y chaparros.

- *Abrigo número 1*, coordenadas UTM X: 442470; UTM Y: 4173283 (datum ETRS89). Se ubica junto a una gran roca de unos 5 m. de alto, cuya inclinación la protegía de las inclemencias. Tiene unos 2 metros cuadrados de superficie (sobre 2 m. de profundidad x 1,5 m. de anchura).



Abrigo número 1. Cerro del Boticario.

- *Abrigo número 2*, coordenadas UTM X: 442468; UTM Y: 4173272 (datum ETRS89). Se ubica junto a una gran roca, cuya inclinación la protegía de las inclemencias. En la parte trasera del abrigo existe un antiguo camino con albarrada de piedra seca. Tiene unos 2,25 metros cuadrados de planta (sobre 1,5 m. de profundidad x 1,5 m. de anchura).



Abrigo 2. Cerro del Boticario.



Albarrada del sendero cerca del abrigo 2.

- *Abrigo número 3*, coordenadas UTM X: 442463; UTM Y: 4173255 (datum ETRS89). Se ubica bajo a unas grandes rocas que la protegían de las inclemencias. Su superficie es de unos 14 metros cuadrados (sobre 4 m. de profundidad x 3,5 m. de anchura).



Abrigo 3. Cerro del Boticario.

- *Abrigo número 4*, coordenadas UTM X: 442376; UTM Y: 4173218 (datum ETRS89). Se ubica bajo a unas grandes rocas que la protegían de las inclemencias. Es un abrigo natural formado por la caída de grandes piedras del entorno. Su superficie es de unos 5 metros cuadrados (sobre 3 m. de profundidad x 2 m. de anchura).



Abrigo 4. Cerro del Boticario.

- *Abrigo número 5*, coordenadas UTM X: 442332; UTM Y: 4173144 (datum ETRS89). Se ubica bajo a unas grandes rocas que la protegían de las inclemencias. Es un abrigo natural formado por la caída de grandes piedras del entorno. Tiene unos tres metros cuadrados de superficie (sobre 2,5 m. de profundidad x 1,25 m. de anchura).



Abrigo 5. Cerro del Boticario.

3.3. Leguario.

El hito de piedra labrada, que servía para indicar la dirección o la distancia en los caminos, que se encuentra en esta cantera junto al antiguo camino carretero para extraer las piedras, es un leguario por las características similares a otros semejantes, como los ubicados actualmente en la entrada de Jaén por la carretera de Granada (UTM-X 432089 UTM-Y 4180889 ETRS89) o el ubicado en una rotonda del casco urbano de Bailén (UTM-X 432444 UTM-Y

4216935 ETRS89). Estos leguarios se pueden fechar a mediados del siglo XIX, en la época de Isabel II, cuando se promulgaron las primeras leyes de carreteras y comenzó a regularse la señalización. La situación del leguario de la Cantera del Cerro Boticario, por su ubicación, debió ser por accidente del carro que trasportaba el hito, al caerse del mismo poco después de ser cargado. No sabemos por qué razón quedó en el lugar abandonado. Presenta una altura total de 184 centímetros y su planta es también un octágono irregular, con una cara frontal de 53 centímetros, dos pequeños chaflanes de 13 centímetros, dos caras laterales de 40 centímetros y tres caras al fondo de 28, 30 y 28 centímetros respectivamente. Al no presentar inscripción alguna, desconocemos el lugar donde estaba prevista su ubicación.⁸



Leguario abandonado en la Cantera del Cerro Boticario.

⁸ ESCOBEDO MOLINOS, Enrique y LÓPEZ CORDERO, Juan Antonio. "Hitos históricos de la caminería jiennense". *I Congreso Virtual sobre Historia de la Caminería. Del 15 al 30 de Septiembre de 2013*. Jaén: Asociación Orden de la Caminería de La Cerradura y Asociación de Amigos del AHDJ, 2013.

3.4. Piedra de molino de rodezno.

Se ubica en la zona Este del Cerro Boticario (coordenadas UTM X: 443393, Y: 4173073 datum ETRS89), junto a un antiguo camino por el que las carretas bajaban la piedra. Tiene un diámetro de 149 cm. un eje de 20 cm. y grueso de 44 cm. Su destino sería alguno de varios molinos de las proximidades que utilizaban como fuerza motriz las aguas del río Guadalbullón o bien las de la Fuente de la Reja de Pegalajar.



Piedra de molino abandonada. Cerro del Boticario.

4. Conclusiones.

Entre los recursos tradicionales de Sierra Mágina están las canteras de piedra, distribuidas por toda su geografía con un uso muy variado, como herramientas (sílex), quintales de molino, caminos, puentes, viviendas, albarradas, muros, yeso... Por su antigüedad y singularidad destacamos en este trabajo la cantera del Cerro Boticario (Pegalajar).

La situación estratégica de la cantera del Cerro Boticario, junto al río Guadalbullón, camino natural entre el alto valle del Guadalquivir y las zonas intrabéticas, la hizo un lugar de fácil distribución del material obtenido. La presencia de calizas con nódulos de sílex en la zona Norte del cerro motivó una pronta explotación de la misma, ya en la Prehistoria, lo que la convierte en una de las canteras más antiguas de la Península. En épocas posteriores ha sido utilizada su piedra caliza en diferentes usos, especialmente para construcción.

Destaca la zona de la cantera situada en la parte superior y Oeste del Cerro, donde sobresale el paisaje que componen los grandes bloques de formaciones kársticas verticales, inclinadas y derrumbadas junto a la vegetación diversa compuesta de matorral, chaparros, cornicabras, pinos, aceres, enebros...; sus cuevas y abrigos naturales utilizados como refugio de canteros; restos de viejos caminos con albarradas de piedra seca; y la presencia en su extremo Oeste de lo que fue un asentamiento del Neolítico-Bronce, en relación con un probable culto astronómico y necrópolis.. Además de restos singulares abandonados de las tallas realizadas en ésta como es un leguario de mediados del siglo XIX y una piedra de molino de rodezno.

La singularidad paisajística de esta cantera en su zona Oeste y alta del Cerro, unida alto valor histórico y cultural de la cantera del Cerro Boticario, inducen a su conservación y la construcción de un sendero de interpretación de la cantería. El sendero partiría desde la parte baja del Cerro, subiría a la cantera y atravesaría la misma siguiendo en parte el antiguo camino. Así el visitante podría observar los elementos característicos de la cantera y su interpretación a través de paneles descriptivos. Al ser una parte del Cerro, cuyo último uso fue en el siglo XIX, no afectaría a los posibles usos que podrían tener las canteras recientes ubicadas en las zonas Norte y Oeste baja del Cerro, lo que facilitaría una posible adquisición del terreno por la administración pública y la construcción del sendero de interpretación de la cantería en la Historia. Especial importancia tendría en el discurso interpretativo de este sendero el asentamiento prehistórico como lugar de culto y de observación astronómica, aún por estudiar en toda su importancia.

ISIDORO DE ANTILLÓN Y MARZO. ¿EL GEÓGRAFO OLVIDADO?

Raquel Fernández Díez

RESUMEN:

La aportación de Isidoro de Antillón al desarrollo del estudio, conocimiento, práctica de la geografía en nuestro país.

Cuando la geografía está desapareciendo de los planes de estudios y parece estar abocada a, no tardando mucho, formar parte de los saberes olvidados; quizás, puede merecer la pena reflexionar sobre el papel de ésta y la importancia que tiene en nuestra formación y pensar que cuándo miramos el mundo y cómo lo miramos, es gracias a esta disciplina.

Para plantear en el marco del congreso una reflexión y posterior debate sobre el tema, he tomado como "herramienta de trabajo" la biografía de Isidoro de Antillón y Marzo al que podemos considerar, en mi opinión, el padre de la geografía española y un estudioso que podría estar a la altura de figuras como: Humboldt y Ritter.

La biografía de Isidoro de Antillón representa de una forma ejemplar, ya en el siglo XVIII-XIX, todo aquello que podemos adquirir gracias al conocimiento de la geografía y, curiosamente, sus argumentos para poner en valor esta disciplina, que luchaba por su sitio entre los saberes de la época, no son tan diferentes a los que podemos esgrimir en su defensa en la actualidad.

Recordemos que, hasta la época ilustrada, la geografía, como ciencia que se ocupaba de la descripción y de la representación cartográfica de la Tierra formaba parte de las matemáticas. Era considerada, principalmente, como una ciencia matemática mixta y su estudio se vinculaba a las matemáticas, la astronomía y la navegación.

Su vida y su obra ilustran los estudios de la época, más que la formación actual de los geógrafos, así como, las vicisitudes de la ciencia española en los años en los que estalla la crisis del Antiguo Régimen.

Nació en Santa Eulalia del Campo (Teruel) en 1778. Pese a nacer en provincia, debido a su familia y a su posición económica desahogada, le permitirán a los 11 años trasladarse a estudiar latín y humanidades a Mora de

Rubielos bajo la tutela de un familiar. Desde donde pasó a cursar filosofía en el Seminario y Colegio de San Raimundo de Teruel (1791).

Posteriormente, entre 1792 y 1796, cursó tres años de Leyes en la Universidad de Zaragoza, según consta en los libros de matrículas de la misma, en la que llegó a ser una especie de ayudante («repasante de Leyes»). En 1795 recibió el Grado de Bachiller en Leyes en la Universidad de Huesca, grado que, como el de Bachiller en Cánones, estudió También en la Universidad de Zaragoza (1796-1797), para acabar por Doctorarse a finales de 1797 en la Facultad de Cánones de Valencia; en Diciembre de 1798 obtuvo también el doctorado en Leyes por la misma Universidad «con todos los honores de benemérito, valde condigno et nemine discrepante».

Esta trayectoria académica perfila ya la biografía de un hombre de formación brillante y excepcional, pero en ocasiones, la inteligencia y brillantez personal no se demuestra solo en los éxitos, sino también recuperándose de los fracasos.

El fracaso en sus oposiciones a una canonjía de Burgo de Osma y a la doctoral de Huesca le llevo a diversificar sus opciones profesionales y orientarse por los caminos de la geografía, una ciencia a la que dedicará toda su energía entre 1799 y 1808, cuando las circunstancias históricas le lleven a saltar a la escena política.

En 1779 se instalará en Madrid y allí le será ofrecida, como sustituto, la cátedra de Geografía, Cronología e Historia en el seminario de Nobles de Madrid. El Seminario de Nobles era una de las instituciones de educación superior más antiguas de España. Estaba dedicada a la formación de los hijos de los nobles y de la burguesía en los años previos a la universidad. Este ofrecimiento pudo venir avalado por el conocimiento en la Corte o en círculos próximos de su obra.

Recordemos que en 1799 era ya conocido como experto en Geografía por una monografía sobre Albarracín, redactada en 1795 por encargo de la Sociedad Económica Aragonesa de Amigos del País. Esta obra: *Descripción Geopónica, Corográfica, Económica, Política, Criptográfica, Botánica, del Corregimiento y Partido de S. María de Albarracín en el Reyno de Teruel*.

Se trata de una obra marcada por el peso de la corografía y las ideas de la Ilustración. Esto no le resta méritos para ser uno de los primeros hitos dentro

de los estudios geográficos que se estaban realizando, pues, el autor parte de la base de que el conocimiento del espacio geográfico, entendiendo este como medio físico es fundamental para el conocimiento de la riqueza de un país, pues, nos proporciona aprovechamiento forestal, prácticas agrícolas. Siendo estos conocimientos claves para la transformación económica y la obtención del bien común, tan caras al pensamiento ilustrado.

Estos conocimientos deberían llegar a través del análisis sobre el terreno que se debería realizar mediante una observación directa del espacio y no limitándose a la lectura de fuentes: catastros, etc que pueden estar realizados por personas que jamás se movieron de sus despachos.

Esta no excluye que se puedan recurrir a fuentes históricas, pues las prácticas históricas, ejemplo, las relacionadas con cultivos, usos agrarios, los fueros, pueden continuar siendo un lastre para el desarrollo económico y, por tanto, político y social del país. Todo esto, no quiere decir que rechace la información de otros autores, ni las informaciones proporcionadas por viajeros, etc., es más, incorporará a su obra aquellas que le resultan de interés, aunque no dejen de lloverle las críticas por ello.

Huelga decir que con este bagaje científico y con esta concepción metodológica, Antillón se adaptará perfectamente al cargo y se entusiasmará con el proyecto. Recordemos que este seminario estaba pasando por un momento de cambio y reformas de la mano de su director: Andrés López y Sagastizabal, brigadier del ejército que había acometido una profunda remodelación, que trataba de convertirlo en un moderno y eficaz centro de estudios para las élites.

La primera carencia con la que chocará será la falta de buenos libros de texto, pues, tratará de sustituir las clases dictadas y los apuntes manuscritos. Recibirá, para este fin, el encargo de redactar unas *Lecciones de geografía astronómica, natural y política, para la enseñanza en el Seminario*. En 1801 comenzó la redacción de la obra, cuyo primer volumen se publicó en 1804 y el segundo 2 años después. Antillón acometerá, también, la tarea de elaborar un atlas, pues, considerará indispensable el apoyo cartográfico para sus lecciones y trabajos.

El ambicioso Atlas escolar no se verá realizado en su totalidad, pero si verán la luz sus *Cartas esféricas del Océano Atlántico, del Grande Océano, del Océano Reunido y Gran Golfo de la India, de la Escandinavia y de la América Septentrional*; y mar Báltico. Para ello contó con la indispensable información que estaban aportando los viajes y las observaciones astronómicas que contribuirán a que se puedan realizar cartas más exactas.

Recordemos que el siglo XVIII puede ser calificado como el siglo de los viajes y que estos permiten avanzar de forma significativa en el conocimiento del globo terrestre. Esta ciencia se había visto afectada por la física Newtoniana, que impulsó las expediciones y los trabajos científicos ejemplos de Ulloa lo que permitió disponer de nuevos datos sobre la Tierra, tanto desde el punto de vista de su estructura física como sobre pueblos, etc.

Es más, la cartografía y su interés náutico, militar y económico dio lugar a la aparición de corporaciones profesionales especializadas que poseían los conocimientos necesarios, es decir, matemáticos y los medios técnicos necesarios para realizar los levantamientos de mapas.

Todo esto supondría un tremendo salto en la visión que hasta la fecha se tenía de la geografía y cartografía, dependiente de la concepción clásica. Con estos planteamientos metodológicos y procedimientos de trabajo, comienza el periodo más importante y decisivo de la actividad intelectual, profesional y pública de Antillón.

En 1802-1803 publicó obras que más contribuyeron a su conocimiento fueron las fundamentales , además de las citadas, *Lecciones de Geografía Astronómica, Natural y Política* (Madrid, 1804 y 1806), los *Principios de Geografía Física y Civil* (Madrid, 1807), y los *Elementos de Geografía Astronómica, Natural y Política de España y Portugal*(Madrid, 1808), textos todos ellos tan nuevos como indispensables para la enseñanza de esa nueva disciplina de conocimiento que comenzaba a configurarse, la Geografía.

En 1811 publicó en Valencia las *Noticias geográficas del mar Mediterráneo* y en 1812 tradujo en Palma la *Idea de la esfera o principios de geografía astronómica* que se había publicado originalmente en la *Encyclopedie* francesa. Esta fase de madurez creativa se verá truncada por la Guerra de la Independencia.

La guerra sacará a la luz al hombre de acción que se implica y toma partido, no se limita a ser un mero intelectual de salón. Saltará al ruedo político, no solo, con artículos periodísticos, sino que también participará activamente como diputado en las Cortes de Cádiz por Aragón.

En las Cortes de Cádiz Antillón defendió la publicidad de la justicia, la supresión de las penas de azotes en las escuelas, la libertad de prensa, la desaparición de las normas gremiales, la abolición de los mayorazgos, el enterramiento fuera de las ciudades, etc, propuestas que, huelga decir, proceden de su formación como geógrafo.

La separación de poderes, la limitación del poder eclesiástico, la supresión de la Inquisición y otras muchas medidas procederán del hombre de pensamiento liberal y de su profundo conocimiento del derecho , como tal defenderá la abolición de la esclavitud, que había defendido ya en 1802 en su discurso de ingreso en la Real Academia de Derecho Español de Santa Bárbara de Madrid, y que se publicaría en 1811 con el título *Disertación sobre el origen de la Esclavitud de los Negros, motivos que la han perpetuado, ventajas que se le atribuyen y medios que podrían adoptarse para hacer prosperar sin ella nuestras colonias*. La actuación y significación de personas como Isidoro de Antillón, como las de otros compañeros de generación, han permitido atribuirles la condición de «intermediarios de la modernidad», escritores y políticos que

Expresaban su opinión sobre los asuntos públicos y generaron una nueva relación con el poder y la sociedad que sería el signo de la modernidad, contribuyendo de este modo a establecer las condiciones de la formación de una opinión pública en un sentido moderno; incluso distinguirlos y clasificarlos. Isidoro de Antillón vivió su época con tanta intensidad y compromiso que quizás esta fama y proyección pública fueran las causantes de su temprano fallecimiento, pues, fue objeto de un grave atentado.

Varios individuos lo golpearon, dejándolo por muerto lo que dio motivo a sesiones de condena y solidaridad. En las Cortes e investigaciones que no dieron ningún resultado, quedando impune el intento de asesinato a la vez que causaba gran impacto en la opinión pública.

El decreto del 4 de mayo de 1814 por el que Fernando VII disuelve las Cortes e inicia la represión de los liberales más destacados encuentra a Isidoro

de Antillón en Mora de Rubielos, descansando con una licencia por enfermedad. Es su paisano y compañero parlamentario Pedro María Ric, ahora Regente de la Audiencia Oficial de Aragón, el responsable de proceder a su detención, encargando al escribano comisionado a tal efecto, José de Latorre, «que tenga todas las consideraciones correspondientes al carácter y estado de Antillón». A pesar de que se informa de la gravedad de Antillón y se solicitan instrucciones, el gobierno de Fernando VII dispone que sea trasladado a la Aljafería; durante el traslado falleció el 3 de julio de 1814 en la casa familiar de su pueblo natal de Santa Eulalia a los 36 años de edad.

BIBLIOGRAFÍA :

CAPEL, HORACIO: UN MÁRTIR DE LA LIBERTAD: EL GEÓGRAFO ESPAÑOL ISIDORO DE ANTILLÓN. JUNIO 2014

www.geocritiq.com/.../un-martir-de-la-libertad-el-geografo-espanol-isidoro-de-antillo... 25 jul. 2014.

CAPEL SÁEZ, H., *Isidoro de Antillón (1778-1814)*, en Boletín Informativo Fundación Juan March 166 (enero 1987).

FORCADELL ÁLVAREZ, CARLOS: ISIDORO DE ANTILLÓN DE PROVINCIANO ILUSTRADO A MITO DE LA NACIÓN LIBERAL.

ifc.dpz.es/recursos/publicaciones/32/65/03forcadell.pdf

de CF Álvarez

Friendship dolls: Un camino hacia el entendimiento

María Gutiérrez Montañés

mariagutierrezmontanes@gmail.com

1. Introducción.

El fin del trabajo que presentamos es llevar a cabo una aproximación al intercambio de muñecas que tuvo lugar entre Estados Unidos y Japón durante las primeras décadas del siglo XX, abordando las iniciativas particulares que propiciaron el mismo así como su recorrido y trayectoria, tanto geográfica como histórica.

En primer lugar, y a modo de introducción, vamos a definir brevemente las características de las muñecas que protagonizaron el intercambio, principalmente los ejemplares japoneses, objeto de estudio de la tesis doctoral que estamos llevando a cabo así como mucho más interesantes en cuanto a su calidad y características.

El término que se utiliza en Japón para denominar a las muñecas tradicionales es *ningyô* (人形), formado por los kanji, *nin* (humana) y *gyo* (forma), por lo que la palabra significa literalmente “forma humana”.¹ Sin embargo, este término fue traducido al inglés como *doll*, vocablo que ha llevado a que en Occidente, las *ningyô* se identificaran con nuestra definición de muñeca como juguete infantil. No obstante, estos objetos no sólo responden a esta acepción, ya que, además de ser en algunos casos un juguete, desempeñan diversas funciones y ofrecen distintos significados, siendo con frecuencia amuletos protectores contra los malos espíritus, objetos propiciatorios de buen augurio, modelos de conducta con su pertinente función didáctica, objetos de apreciación estética o meros *souvenirs*.²

La mayor parte de estas muñecas son de madera policromada con vistosos colores, destacando el blanco de sus rostros obtenido mediante la aplicación de una pasta llamada *gofun*, compuesta por conchas marinas trituradas y *nikawa* (un aglutinante procedente de la espina de pez) que da como resultado un aspecto suave y brillante. Otros materiales que

¹ YAMADA, T., *Japanese Dolls*, Tokio, Japan Travel Bureau, 1955, p. 1.

² GÓMEZ, M., *El movimiento Mingei en las colecciones del Museu Etnològic de Barcelona. El caso de los kyôdo-gangu o juguetes populares y tradicionales japoneses*, tesis doctoral dirigida por la Dra. Elena Barlés, Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Zaragoza, Zaragoza, 2011, t.1, p. 108. Tesis doctoral publicada en línea en la red Zeguan: <http://zeguan.unizar.es/record/6541/files/TESIS-2011-068.pdf> (Consulta: 15-VIII-2016).

se utilizaron son la cerámica, la paja y el papel maché. Además, muchas de ellas eran vestidas con atuendos de distintos tipos de tejido, incluyendo seda.³

A la hora de hablar de sus funciones y características, podemos establecer una división de estas muñecas en diversas tipologías. Si bien, considerando tanto la amplitud de las mismas como las características de este estudio, vamos a centrarnos en una tipología concreta, como es el caso de las *Ichimatsu-ningyô*. Estas son muñecas que representan a niños de escasa edad. Están realizadas en madera (revestida con *gofun*) y tela; además de contar con ojos de cristal y pelo humano, lo que consigue dotarlas de un mayor realismo. Además, visten deliciosos atuendos tradicionales de seda acompañados de sus correspondientes accesorios.⁴ Estas muñecas se destinaban al juego de los niños, aunque podían tener también una función decorativa, por ello, fueron la tipología escogida para llevar a cabo el intercambio que comentaremos posteriormente, dando lugar a lo que podríamos considerar como una “subtipología”, como comentaremos más adelante.

2. Contextualización.

Antes de abordar el episodio que nos ocupa, queremos dar algunas pinceladas acerca del contexto y el interés por Japón que se despertó en todo Occidente hacia mediados del siglo XIX, momento en el que Japón fue obligado por las potencias internacionales en plena expansión colonialista, a abandonar su tradicional política de aislamiento e iniciar un proceso de apertura hacia Occidente que marcó el inicio de un vertiginoso proceso de modernización por parte del archipiélago nipón. Así, la nación japonesa, siguiendo los modelos occidentales, experimentó una profunda renovación que afectó a múltiples aspectos de la vida del país. Esta rápida y espectacular transformación también tuvo su impacto en Occidente, de modo que Japón, hasta entonces lejano y desconocido, comenzó a suscitar un inusitado interés en las naciones europeas y americanas. Tal atracción por el País del Sol Naciente dio lugar a lo que conocemos como Japonismo⁵ -que se extendió entre finales del siglo XIX y principios del XX-, y que supuso la expansión de la influencia del arte y la cultura japonesa en Occidente, de modo que

³ PATE, A., *Ningyô. The art of the japanese doll*, Singapur, Tuttle Publishing, 2005, p. 14.

⁴ PATE, A., *Ningyô, The Art...*, op. cit., p. 219.

⁵ Véanse AA.VV., *Dialogue in Art. Japan and the West*, Nueva York, Kodansha International, 1976. BERGER, K., *Japonisme in Western Painting from Whistler to Matisse*, Cambridge, Cambridge University Press, 1993. WICHMANN, S., *Japonisme. The Japanese influence on Western art since 1859*, Londres, Thames and Hudson, 1981. YAMADA, CH. F., *Mutual Influences between Japanese and Western Art. Catalogue*. Tokio, National Museum of Modern Art, 1968.

cualquier rincón de la vida cultural (el arte, la decoración, diseño, literatura, moda, espectáculos y la publicidad) estuvo marcado por el exotismo japonés.⁶ Este interés llevó también al desarrollo de un coleccionismo de objetos artísticos y artesanales japoneses que sedujeron al público por su originalidad, exotismo y belleza, interés que incluso pervive actualmente.

Fue en esta época cuando el arte y las artesanías de Japón (incluidas las *ningyô* o muñecas tradicionales) se introdujeron en Occidente para quedarse. Varios fueron los cauces que posibilitaron esta introducción,⁷ pero destaca el gran desarrollo de los intercambios comerciales entre Japón y Occidente tras la apertura forzada del archipiélago. Curiosamente, el norteamericano Matthew Perry (1794-1858), oficial naval que lideró la expedición de Estados Unidos para obligar a Japón a abrir sus fronteras (1853-1856) y establecer tratados comerciales con Occidente, llevó a su regreso una serie de objetos nipones entre los que se encontraban cuatro muñecas japonesas de las tipologías *Ichimatsu-ningyô* y *Gosho-ningyô*.⁸ Fue a partir de este momento, cuando las potencias occidentales (EE.UU, Francia, Gran Bretaña, Alemania, Holanda, Italia, etc.) intensificaron sus relaciones mercantiles con Japón, que se vieron favorecidas por las mejoras en el transporte naval (como consecuencia de la revolución industrial) y por la apertura de nuevas rutas. Pronto llegaron hasta Occidente gran cantidad de productos provenientes del archipiélago, entre los que se encontraban pinturas, objetos y muebles lacados, cerámicas, porcelanas, pequeñas esculturas, bronce, esmaltes, armas y armaduras, estampas y libros ilustrados (en especial *ukiyo-e*), quimonos de seda, sombrillas y abanicos, y también muñecas tradicionales, que, a pesar de que pudieran vincularse en un principio al mundo infantil, fueron piezas admiradas por su valor decorativo.

⁶ El impacto de la cultura y arte japonés llevó consigo la renovación del arte académico occidental, dando lugar a un nuevo género, entendido como la exótica utilización de objetos y temas japoneses (especialmente flora, fauna, vestimentas femeninas y decoración de interiores) a modo de *leitmotiv* de las obras pertenecientes al mismo, o aportando elementos de inspiración que transformarán más profundamente el arte occidental. ALMAZÁN, D., "La seducción de Oriente: de la chinoiserie al japonismo", *Artigrama*, nº18, Zaragoza, Universidad de Zaragoza, p. 95.

⁷ BARLÉS, E., "El descubrimiento en Occidente de Japón y de sus artes durante la Era Meiji (1868-1912)" en BARLÉS, E., y ALMAZÁN, D. (eds.), *La fascinación por el arte del País del Sol Naciente, El encuentro entre Japón y Occidente en la Era Meiji (1868-1912)*, Zaragoza, Fundación Torralba, Fundación Japón, Museo de Zaragoza, 2012, pp. 95-156.

⁸ HOUCHINS, CH. S., *Artifacts of Diplomacy: Smithsonian Collections from Commodore Matthew Perry's Japan Expedition (1853-1854)*, col. Smithsonian contributions to anthropology, nº37, Washington, Smithsonian Institution Press, 1995, pp. 127-128.

Las *Goshô-ningyô*, también conocidas como muñecas propiciatorias de palacio, representan a niños entre 3 y 5 años, vestidos con un babero de color rojo llamado *haragake*, que dejaba a la vista el delicioso acabado de la piel mediante *gofun*. Eran regalos que entregaban los señores feudales o *daimyô* que acudían a la corte imperial.

YAMADA, T., *Japanese Dolls...*, *op. cit.*, p. 29.

Otra vía fundamental en el conocimiento y llegada del arte y las artesanías japonesas a Europa y Estados Unidos fueron las exposiciones universales e internacionales. Tras su apertura, el Japón Meiji fue consciente del interés que despertaba en Occidente, por lo que comenzó a participar en estas muestras celebradas en las más importantes ciudades europeas y americanas, mostrando sus más singulares productos con el fin de dar fe de su vocación de modernidad y desarrollo, a la par que confirmaba ante el mundo el valor de su propia cultura.⁹ De este modo, estas exposiciones supusieron el descubrimiento directo por parte de los occidentales de la producción artística y artesanal nipona, un hallazgo que suscitó y dio lugar a importantes colecciones.¹⁰

Así la muñeca japonesa pasó a la vida cotidiana de Occidente y eso explica la proliferación de las representaciones de las mismas vinculadas a diferentes ámbitos de la sociedad. Atendiendo a esto, se puso de moda fotografiar a los niños con sus muñecas tradicionales japonesas.¹¹ Este tipo de imágenes pueden encuadrarse entre las últimas décadas del siglo XIX hasta la primera del XX. Pertenecen a estudios de diferentes países entre los que destacan Francia y Estados Unidos. Las fotografías, normalmente, tienen como protagonistas a niñas acompañadas de una *ningyô* o bien de todo un compendio de diversas muñecas entre las que podemos encontrar ejemplos japoneses. Por otro lado, también se dan algunos ejemplos que rompen con las características mencionadas, como puede ser el caso de imágenes de mujeres junto con estas figuras.¹²

En el caso de las artes gráficas (en especial, ilustraciones) nos encontramos de nuevo ante representaciones de niñas occidentales acompañadas de sus muñecas en muy diversas situaciones, todas ellas vinculadas con la cotidianidad y el ámbito doméstico, con un aire de inocencia y dulzura.

El momento de mayor pujanza de este tipo de dibujos coincidía con la Navidad, siendo las *ningyô* protagonistas de un nuevo tema, como son las felicitaciones, o bien servir de compañía a San Nicolás en su recorrido por el mundo, como uno de los juguetes preciosamente guardados en su saco. Otro tema propio de estas ilustraciones son las

⁹ Para tener una visión general sobre la presencia de Japón en estas exposiciones, véase: LACMA, *Japan Goes to the World's Fairs: Japanese Art at the Great Expositions in Europe and the United States 1867-1904*, Los Angeles, Los Angeles County Museum of Art, 2005. CONANT, E., "Refractions of the Rising Sun: Japan's Participation at International Exhibitions 1862-1910", en SATO, T. y WATANABE, T. (ed.), *Japan and Britain: An Aesthetic Dialogue 1850-1930*, Londres, Lund Humphries in association with Barbican Art Gallery and the Setagaya Art Museum, 1991.

¹⁰ ALMAZÁN, D., "Las exposiciones universales y la fascinación por el arte del Extremo Oriente en España: Japón y China", *Artígrama*, nº21, Zaragoza, Universidad de Zaragoza, 2006, pp. 85-86.

¹¹ *Early photos of Japanese dolls*, <http://users.clas.ufl.edu/jshoaf/Jdolls/jdollwestern/photos/index.html> (Consulta: 19-VIII-2015).

¹² *Ibidem*.

familias de muñecas interraciales que abarcan las diferentes razas del mundo, siempre junto a su propietaria, una niña evidentemente occidental. En ocasiones, este tipo de imágenes remarcan el carácter o rol asociado a los diferentes habitantes del mundo según la mentalidad occidental, así, las muñecas de color serán las criadas de aquellas que representan a damas occidentales o incluso de la propia niña, las japonesas pueden actuar también como sirvientas o bien tratarse de visitantes llegadas desde un lejano país.¹³

En cuanto a la publicidad, el auge del uso de motivos orientales a la hora de concebir un anuncio se va a extender aproximadamente hasta la década de los años 20 del siglo XX; a partir de este momento se antepone nuevos diseños y preferencias por parte del público. En los anuncios protagonizados por *ningyô*, nos encontramos una temática similar a las vistas anteriormente, estas semejanzas se deben al uso de las mismas ilustraciones vistas a modo de anuncio, añadiendo el logo del producto o un breve eslogan. Las muñecas japonesas se relacionan con la promoción de productos alimenticios de todo tipo, productos de belleza e higiene dirigidos, sobre todo, al público femenino, y objetos que puedan tener un nexo con la cultura japonesa.¹⁴

Tras el florecimiento de la moda por todo lo japonés que se dio en la época del Japonismo, la presencia de *ningyô* y su coleccionismo se fue debilitando, pero no desapareció. En esta nueva etapa, hemos de destacar, sobre todo, la importancia que alcanzó en Estados Unidos, donde un curioso intercambio impulsó el coleccionismo de este tipo de piezas.

3. Intercambios entre Estados Unidos y Japón. El caso de las *Friendship Dolls*.

Partimos de la importante presencia de inmigrantes japoneses en América, sobre todo durante el período comprendido entre los años 1898 y 1907. Esto trajo consigo un sentimiento de desconfianza y discriminación: muchos eran los americanos que criticaban a los japoneses por el cobro de salarios mucho más bajos, y, en consecuencia, porque arrebataran puestos de trabajo a los americanos.

En 1905, concretamente en San Francisco, se formó la Asiatic Exclusion League (Liga de la Exclusión Asiática),¹⁵ lo que trajo consigo el inicio de un importante movimiento

¹³ *Multicultural Doll Families*, <http://users.clas.ufl.edu/jshoaf/jdolls/jdollwestern/postcards/families.htm> (Consulta: 19-VIII-2015).

¹⁴ *Japanese Dolls in advertising*, <http://users.clas.ufl.edu/jshoaf/Jdolls/jdollwestern/Ads/addoll.htm> (Consulta: 19-VIII-2015).

¹⁵ TAKAKI, R., *Strangers from a Different Shore: A History of Asian Americans*, Boston, Little, Brown, 1988.

anti-japonés. Considerando esta situación, el presidente Theodore Roosevelt negoció lo que se conoce como el Gentlemen's Agreement (Acuerdo entre caballeros),¹⁶ de modo que el gobierno de Japonés acordó detener la emisión de pasaportes a los trabajadores, frenando así la inmigración japonesa a Estados Unidos. Igualmente, cumpliendo este mismo acuerdo, se desaceleró de manera efectiva la inmigración, y unos setenta mil japoneses regresaron a su casa entre los años 1910 y 1920. Finalmente, en el año 1924 el presidente Calvin Coolidge firmó el Immigration Act (Acto de Inmigración)¹⁷ que terminó definitivamente con las migraciones asiáticas (y concretamente japonesas) a Estados Unidos.

En este momento, entra en escena una figura fundamental, que no estaba de acuerdo con este rechazo y limitaciones hacia Japón, es el caso del Dr. Sidney Gulick (1860-1945), creador de un programa que permitiera a los ciudadanos de ambas naciones -empezando por los más jóvenes, y en consecuencia, neutros en su pensamiento- entenderse mutuamente. En el año 1926 Gulick fue una parte importante en la formación del Committee on World Friendship Among Children (Comité de la Amistad Mundial Entre los Niños), apoyada por la Commission on International Justice and Goodwill (Comisión de Justicia Internacional y Voluntad Libre) del Federal Council of the Churches of Christ in America (Concilio Federal de Iglesias Cristianas en América). El primer proyecto (1927) que se llevó a cabo fue el envío de muñecas americanas,¹⁸ conocidas como *blue-eyed dolls*, o muñecas de ojos azules, a Japón durante el festival del *Hinamatsuri*,¹⁹ con el fin de trasladar un mensaje de buena voluntad, entendimiento y paz entre ambas naciones.²⁰

Muchos fueron los americanos que participaron en este envío de muñecas procedentes sobre todo de iglesias, escuelas, asociaciones de padres y profesores, organizaciones de voluntarios, y organizaciones infantiles como las *Girl Scouts*. En total, se

¹⁶ *1927 Doll Exchange. Historical Background*, <http://www.bill-gordon.net/dolls/exch1927/historical/index.htm> (Consulta: 19-VIII-2015).

¹⁷ HIROBE, I., *Japanese Pride, American Prejudice: Modifying the Exclusion Clause of the 1924 Immigration Act*, Stanford, Stanford University Press, 2001), pp. 8-9.

¹⁸ COMMITTEE ON WORLD FRIENDSHIP AMONG CHILDREN, *Dolls of friendship; the story of a goodwill project between the children of America and Japan*, Nueva York, Friendship Press, 1929, pp. 1-29.

¹⁹ El *Hinamatsuri* o Día de las Niñas se celebra en Japón el tercer día del tercer mes. Se trata de una festividad popular en la que se exhibe un conjunto de muñecas a modo de representación de la corte imperial con una función didáctica y ceremonial. De este modo, las niñas aprenden una serie de comportamientos que se consideran positivos para su educación (a estar tranquilas, elegantes y bonitas, igual que las muñecas) así como se pone de relieve la importancia y el respeto hacia las tradiciones.

GÓMEZ, M., "La pervivencia en el Japón actual de festividades tradicionales: El caso del Hina Matsuri y el Tango-No-Sekku" en BARLÉS, E., ALMAZÁN, D. (Coord.), *Japón y el mundo actual*, Zaragoza, Prensas universitarias de Zaragoza, 2010, pp. 417-433.

²⁰ *1927 Doll Exchange. Dr. Sidney L. Gulick*, <http://www.bill-gordon.net/dolls/exch1927/gulick/index.htm> (Consulta: 19-VIII-2015).

reunieron doce mil setecientas treinta y nueve muñecas de ojos azules y un mecanismo de voz en su interior, cada una de ellas con su correspondiente pasaporte que decía: "Esta muñeca es una buena ciudadana de los Estados Unidos de América. Obedecerá todas las leyes y costumbres de tu país. Por favor, cuida de ella mientras esté contigo.",²¹ un billete de tren y barco, y en algunos casos, cartas escritas a mano tanto por parte de Gulick²² como de los niños que las enviaban. Antes de iniciar su trayectoria, se organizaron toda una serie de fiestas de despedida para las muñecas por todo el país, durante las cuales, los niños decidieron disfrazarse con trajes japoneses y enseñar a las viajeras danzas y música orientales con el fin de que se acostumbraran a su nuevo hogar. Finalmente, las muñecas partieron hacia el Monbusho (Departamento Japonés de Educación) en cinco barcos de vapor llegando a tiempo para el *Hinamatsuri*.²³ El primer cargamento partió en el mes de enero, llegando posteriormente al puerto de Yokohama, donde las muñecas fueron recibidas con entusiasmo y diversos festejos.²⁴ Cuarenta y ocho de ellas representaban cada uno de los estados de América, además de un ejemplar concreto conocido como Miss América, símbolo del país por entero.

Después de las diversas celebraciones en torno a su llegada, que tuvieron lugar en Tokio, Osaka y Yokohama, se repartieron entre distintas escuelas y guarderías, reservando las cuarenta y ocho mencionadas para el Museo Imperial de la Educación, situado en Tokio.

A partir de este momento, se empezó a preparar una respuesta a este envío por parte de Japón.²⁵ Considerando la falta de tiempo, se optó por preparar un total de cincuenta y ocho muñecas *Ichimatsu-ningyô*, a las que se denominó como *Torei-ningyô* (Muñecas de gratitud) para enviarlas a América. Para ello, el Comité de Amistad Internaciones Entre los Niños ya mencionado recolectó un *sen* (moneda de Japón equivalente aproximadamente a medio céntimo en aquel momento) por niño, abarcando todos los niños escolarizados que en su momento sumaban un total de 2.6 millones. De este modo, tenemos un total de cuarenta y siete muñecas en representación de las distintas prefecturas niponas, seis con los nombres de las más grandes ciudades

²¹ Traducción de la autora. *Ibidem*.

²² "Los Estados Unidos de América y Japón pueden ser amigos para siempre. Por favor, déjame unirme a la celebración del festival de las muñecas [Hinamatsuri] el día 3 de marzo en tu país." Traducción de la autora. *The Friendship Dolls*, <http://www.bill-gordon.net/dolls/media/magazine/lookjapan.htm> (Consulta: 19-VIII-2015).

²³ *1927 Doll Exchange. Preparations in US*, <http://www.bill-gordon.net/dolls/exch1927/prepareus/index.htm> (Consulta: 19-VIII-2015).

²⁴ COMMITTEE ON WORLD FRIENDSHIP AMONG CHILDREN, *Dolls of friendship...*, *op. cit.*

²⁵ *1927 Doll Exchange. Receipt of Dolls in Japan*, <http://www.bill-gordon.net/dolls/exch1927/recjapan/index.htm> (Consulta: 19-VIII-2015).

japonesas (Tokio, Osaka, Kioto, Nagoya, Yokohama y Kobe), cuatro en representación de los territorios fuera del archipiélago en poder de Japón (Taiwan, Chosen (Corea), Karafuto (Sakhalin), Kanto-shu (península de Liaotung)). Por último, la muñeca más importante y más cara era Miss Dai Nippon o Miss Japón.

A la hora de elaborar estos ejemplares, se llamó a los mejores y más expertos artesanos: sus atuendos se realizaron con las sedas más caras, adornados con patrones y estampados pintados a mano; cada uno de los ejemplares se acompañó de un pasaporte, cartas de los niños japoneses, un juego de té y otros accesorios, además de un libro ilustrado acerca de los niños y las fiestas del té en Japón. Al igual que ocurrió con los ejemplares americanos, se celebraron toda una serie de ceremonias en torno a las muñecas y su partida. Finalmente, partieron de Yokohama hasta San Francisco, coincidiendo su llegada con la Navidad.²⁶ Diecisiete ejemplares continuaron su viaje hasta Washington, donde tuvo lugar una ceremonia de bienvenida el día 27 de diciembre de 1927. Las muñecas se dividieron en un total de seis grupos, de modo que cada uno de ellos iba destinado a una región del país, igualmente, estos grupos se dividieron para dar cabida a las regiones más pequeñas. Las muñecas más bellas y delicadas fueron expuestas en museos y bibliotecas públicas por todo el país; sabemos con seguridad la localización de algunas de estas muñecas, como es el caso de Miss Japón, en el Smithsonian Museum, en Washington.²⁷

Tristemente, 14 años después de este episodio estalló la II Guerra Mundial (1939-1945), momento en el que varias de estas muñecas se destruyeron, vendieron o perdieron. Desde este momento hasta, aproximadamente, la década de los 80 del siglo pasado, no se ha sabido nada del destino de estas *ningyô*, sin embargo, a día de hoy, la mayoría de los ejemplares han sido localizados, salvando un total de catorce muñecas que todavía siguen perdidas.²⁸ Esto se debió principalmente a las acciones por parte de los museos tras el estallido de la II Guerra Mundial, que optaron por almacenar, o incluso vender, los ejemplares de muñecas que tenían entre sus fondos.²⁹ Algunas de las muñecas de la amistad llegadas desde Japón han vuelto actualmente a su país de origen para su

²⁶ *1927 Doll Exchange. Preparations in Japan*, <http://www.bill-gordon.net/dolls/exch1927/repjapan/index.htm> (Consulta: 19-VIII-2015).

²⁷ *1927 Doll Exchange. Receipt of Dolls in US*, <http://www.bill-gordon.net/dolls/exch1927/receiptus/index.htm> (Consulta: 19-VIII-2015).

²⁸ *Japanese Friendship Dolls. History*, <http://www.bill-gordon.net/dolls/japanese/history/index.htm> (Consulta: 19-VIII-2015).

²⁹ *Japanese Friendship Dolls. Finding Dolls*, <http://www.bill-gordon.net/dolls/japanese/finding/index.htm> (Consulta: 19-VIII-2015).

restauración. Podemos afirmar que estos retornos han despertado una importante expectación e ilusión entre los japoneses, de modo que se han organizado toda una serie de exposiciones con el fin de mostrar estas muñecas y destacar su labor como embajadoras de la amistad.³⁰ Como ejemplares identificados podemos citar los siguientes: Miss Yokohama, Miss Kagoshima, Miss Fukushima y Miss Shimane por parte de Rosie Skiles (uno de los miembros principales perteneciente a la Japanese Asian Dolls Enthusiasts). También podemos citar al estudioso e investigador Alan Scott Pate, que posee uno de estos ejemplares que ha podido mostrar en diversas muestras y exposiciones en las que participó con su galería Antique Japanese Dolls. En resumidas cuentas, actualmente se han encontrado un total de 46 Torei-ningyô, siendo la más reciente, hallada en el año 2010.³¹

Si bien, con posterioridad, se han llevado a cabo nuevos intercambios de muñecas con el fin de promover un mensaje de paz y mutuo entendimiento. A título de ejemplo podemos mencionar el año 1993, momento en el que se inició un nuevo programa con unos objetivos similares a los del primero de la mano del Instituto Mukogawa Fort Wright, de modo que se pueda volver a llevar a cabo un intercambio entre japoneses y americanos. Gracias a este programa han llegado a América más de mil muñecas, expuestas en escuelas, centros comunitarios y museos en los que se guardan las originales *Torei-ningyô*. Igualmente, también se han enviado muñecas procedentes de América al archipiélago nipón por parte de los sucesores de Gulick, cuyas iniciativas se remontan al año 1986. Por otro lado, también podemos encontrar toda una serie de iniciativas individuales por parte de diversas escuelas y asociaciones que buscan continuar con estos intercambios.³²

4. Conclusiones.

Para concluir esta comunicación queremos elaborar una serie de conclusiones que pongan de relieve los aspectos más importantes de la misma:

³⁰ *Japanese Friendship Dolls. Homecomings*, <http://www.bill-gordon.net/dolls/japanese/homecomings/index.htm> (Consulta: 19-VIII-2015).

³¹ *Japanese Friendship Dolls Finding Dolls*, <http://www.bill-gordon.net/dolls/japanese/finding/index.htm> (Consulta: 19-VIII-2016).

³² Para más información acerca de los diversos intercambios que esta institución ha llevado a cabo véase: *Other Friendship Doll Programs. Mukogawa Fort Wright Institute*, <http://www.bill-gordon.net/dolls/otherprog/mukogawa/index.htm> (Consulta: 19-VIII-2015) y *Japanese Friendship Dolls. Current Programs*, <http://www.bill-gordon.net/dolls/japanese/current/index.htm> (Consulta: 19-VIII-2015).

- En primer lugar, resulta interesante destacar la iniciativa por parte de Sidney Gulick, que buscó transmitir un mensaje de paz y entendimiento mutuo a través de un objeto que puede parecer sumamente simple y mundano, como es el caso de las muñecas. Sin embargo, hemos de tener en cuenta una serie de factores, como es el hecho de que una muñeca no necesita de nada más que la imaginación de un niño para cobrar vida, es decir, es simple en su mensaje y puede ser considerada por su receptor como un mero regalo, que no hace sino dotarlo de un matiz positivo. Igualmente no debemos olvidar que estas muñecas eran una especie de personificación de aquellos que los enviaban (por ello, como hemos comentado, los ejemplos americanos se caracterizaban por sus rasgos occidentales y ojos azules, mientras que los nipones no dejaban de tener la imagen de un niño japonés con su vestimenta tradicional) que permitía a niños alejados geográficamente establecer una relación de amistad.
- Por otro lado, y centrándonos en el caso japonés, no podemos dejar de destacar la belleza y delicadeza de las *Torei-ningyô*, creadas por toda una serie de artesanos de renombre que dieron lugar a exquisitas muñecas. A pesar de que en este caso respondan principalmente a la función de juguetes para los niños, queremos subrayar el proceso de fabricación artesanal así como el cuidado en los detalles que se puso, lo que consigue elevarlas en su concepción, dando lugar a un conjunto de *ningyô* que van más allá de un entretenimiento.
- Por último, queremos retrotraernos a la última parte de esta comunicación, destacando de nuevo las iniciativas que actualmente se están llevando a cabo tanto con el fin de encontrar a las muñecas perdidas como el hecho de realizar nuevos intercambios. En resumidas cuentas en ambos casos podemos encontrar una iniciativa bastante valiosa que permite compartir sus valores y características entre culturas muy distintas con el fin de conseguir un mutuo entendimiento así como un conocimiento más profundo la una de la otra.

El camino real de herradura de Jaén a Granada y su paso por el valle de Otíñar: apuntes sobre su origen y evolución

José Carlos Gutiérrez Pérez
Lcdo. en Humanidades y DEA en Historia Medieval
Cronista Oficial de Jamilena

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

El valle de Otíñar, muy cercano a la ciudad de Jaén, es un paraje natural impresionante que llama la atención del visitante nada más adentrarse en él. Dicho espacio ofrece a éste muchas sorpresas y tesoros históricos que guarda y que se pierden en la noche de los tiempos. El hombre primitivo ya dejó su huella aquí hace miles de años dejando números yacimientos, entre los que se encuentran varias cuevas con pinturas rupestres esquemáticas. No obstante, esa presencia humana no se quedó ahí y siguió estando presente en el valle hasta nuestros días, en que todavía sigue vinculada a él. El castillo medieval de Otíñar, el hito caminero de Carlos III o la aldea colonial de Santa Cristina, entre otros, son testigos callados de esa presencia.

Pese a ello, el valle sigue siendo a nivel histórico un enigma que lleva al historiador a embriagarse con el elixir de los misterios que todavía quedan por resolver. Igualmente, la escasez de documentación y de trabajos de investigación sobre este espacio, el cual abarca incluso una superficie mayor que la de pueblos cercanos como Jamilena, ha hecho que no se dé tampoco un revisionismo de esas fuentes documentales y/o de lo ya investigado. Tal hecho, ha conllevado a que surjan errores históricos enquistados en el tiempo, de los cuales la provincia de Jaén está repleta. Recordemos el caso de Martos, donde todavía hoy muchos creen que la condesa que defendió la villa en 1227 del entonces reyezuelo musulmán de Arjona, al-Ahmar, fue doña Mencía de Haro, cuando en realidad fue doña Irene, Condesa de Urgel, primera esposa de Alvar Pérez de Castro, que por entonces ostentaba la tenencia de la villa de Martos.

En el presente trabajo trataremos el caso de uno de esos errores que se han dado en la historia del valle de Otíñar y que han perdurado desde hace mucho tiempo. Tal es el caso del llamado camino real de Carlos III, el cual atraviesa el valle de Norte a Sur y del que se pensaba que como tal camino real había surgido en época medieval. Los siguientes párrafos no servirán para conocer cómo surgió dicho camino, sus antecedentes, evolución y actualidad. Pese a los sucesivos cambios que en el mismo se han dado desde su construcción en 1784 hasta hoy día, no hay duda de que el trazado del antiguo camino real sigue siendo todavía el principal articulador de la red de caminos del valle. Una red de caminos en la que aparte del camino real, también se dan otra serie de vías como pasos naturales, cañadas o veredas reales, servidumbres de paso, caminos rurales, vías de servicio particulares, y, recientemente, rutas de senderismo, aunque esto es otra historia que ya abarcaremos.

EL ORIGEN DEL CAMINO REAL

En base a las fuentes documentales encontradas y a los trabajos de investigación publicados, tenemos que indicar que el camino real de Jaén a Granada no fue originariamente un camino real cuyo origen fuese medieval. Partimos de esta apreciación gracias a la información que nos aporta el mapa del Reino de Jaén realizado por el geógrafo real Tomás López en 1787 (Véase Anexo I), en base a la documentación y relaciones que a éste le fueron enviadas por los párrocos de la diócesis de Jaén en el siglo XVIII. En dicho plano podemos advertir cómo el geógrafo señala (a parte de núcleos de población, santuarios, etc.) toda la red de caminos reales que existía en el momento en que le son remitidos los informes por los párrocos.

En el caso del valle de Otíñar podemos advertir cómo no aparece reflejado el conocido camino real de herradura de Jaén a Granada, del que hasta el momento pensábamos tenía como tal un origen remoto, medieval, y en 1784 fue remodelado por el rey Carlos III, según se ve en el hito caminero situado en el llamado Peñón del Vitor. No podemos pensar en una omisión por parte del geógrafo en base a un posible desuso¹, recordemos que por aquel entonces el paso desde Jaén hacia Granada se hacía bien por la llamada carretera de coches que pasaba por La Cerradura, o por el camino que transcurría por Martos y Alcalá la Real hasta Granada, como atestiguan diferentes documentos y trabajos (Véase Anexo IX). En este sentido podemos advertir en el mapa la presencia de otros caminos reales cercanos, que por entonces habían pasado a ser más secundarios por el tráfico comercial y de personas como es el caso del camino real de Jaén a Martos a su paso por las localidades de Torredelcampo y Jamilena, el cual estaba en decadencia desde finales de la Edad Media, pues otro ramal que pasaba por Torredonjimeno había empezado a ser más usado.

Pese a todo y en base a este plano tenemos que advertir que el camino realizado por Carlos III no es un simple arreglo de un camino real, sino que el mismo fue construido *ex novo* por el rey ilustrado por los motivos que después señalaremos. En este sentido nos surge la pregunta de porqué si el camino es terminado en 1784, no aparece en el plano del geógrafo real Tomás López elaborado en 1787. La pregunta es muy simple. Dado que el geógrafo elabora dicho mapa en base a la información que le aportan los párrocos hay que señalar que esta información le es emitida por los párrocos en el año 1781.

Los datos que aportan estos párrocos nos dan luz al respecto. Así el párroco de Campillo de Arenas, D. Tomás Francisco Romero, el 28 de junio de 1781 indicaba: “*Del poniente, dista de éste tres leguas otro [pueblo] que llaman Valdepeñas y en el camino hay muchos cerros altos*”². Sin duda, se está refiriendo al camino real que desde Jaén atravesaba la Sierra Sur en dirección a Granada, atravesando los actuales términos de Los Villares y Valdepeñas de Jaén. De dicho camino todavía quedan vestigios, como por ejemplo, el puente medieval de Los Villares sobre el río Eliche y también documentales como cuando en 1344 ante las mermas en la población en la encomienda calatrava de la Peña de Martos ocasionadas por el desvío del

¹ Dicho geógrafo ya en 1761 había dibujado un mapa del reino de Jaén “*construido según las mas modernas y mejores memorias*”, en el cual aparece reseñada la antigua villa de Otíñar, aunque lejos de su ubicación pues al igual que en el mapa de 1787 aparece en lo que hoy sería el Puente de la Sierra, zona que antiguamente era conocida como el pago o huertas de Otíñar. Sin embargo, no hay referencia alguna al supuesto camino real de Jaén a Granada de origen medieval, pese a que en el plano aparecen los principales caminos reales (Véase Anexo II). Tanto el mapa de 1761 como el de 1787 del Reino de Jaén elaborados por el geógrafo Tomás López se encuentran conservados entre los fondos históricos de la Real Academia de la Historia.

² RUIZ GONZÁLEZ, J.E. (1996): *Jaén según las relaciones enviadas por los párrocos al geógrafo real Tomás López en el siglo XVIII*. Cámara de Comercio de Jaén. Jaén, pág. 31. A dicho camino también hace referencia el párroco de Carchelejo.

camino Jaén-Alcalá la Real, por la Sierra Sur (zona de Valdepeñas de Jaén)³, para no pasar por la villa de Martos, el rey de Alfonso XI ordenó a los concejos de Jaén y Alcalá que siguiesen dirigiendo el camino por la villa de Martos para evitar, de este modo, el gran daño que ello hacía a la Orden de Calatrava y, asimismo, porque tal fenómeno amenazaba con el despoblamiento del territorio calatravo en torno a Martos⁴. También hay referencias a dicho camino en la Crónica del Condestable Miguel Lucas en diferentes algaradas del condestable con los musulmanes del reino de Granada⁵.

En el caso del párroco de Carchelejo indica el 13 de mayo de 1781 lo siguiente: “*Dista este lugar de la ciudad de Jaén cuatro leguas. La situación de éste al poniente. Para venir de ella a este lugar, a poca distancia de dicha ciudad, se pasa por un barranco llamado Valparaíso, sito de muchas huertas y arbolados por medio del cual iba el Camino Real para Granada. Y a la distancia de un cuarto de legua se pasa un río llamado de Jaén, con abundancia de huertas y árboles frutales. Y siguiendo el mismo camino de Granada, a la distancia de otros cuatro cuartos de legua, se encuentra un cortijo llamado Palma, distante del camino como cuarenta pasos adelante. Y reprochando el mismo camino; que es muy frecuentado por ser Carrera de Coches para Granada a la Corte, se haya un cortijo llamado la Sima*”⁶. El camino real a Granada al que se hace aquí referencia es claramente el llamado camino viejo de Granada que encontramos ya en el bosquejo planimétrico de 1878 y en los posteriores mapas topográficos nacionales del siglo XX, pues podemos ver como se hace mención al paraje de Valparaíso, situado al norte del Puente de la Sierra, describiéndolo como zona de huertas y arbolado.

Finalmente, el párroco de Campillo de Arenas indica en 1781 que su villa estaba comunicada con Valdepeñas mediante el camino ya citado, y que cerca de la misma pasaba el camino real de Madrid a Granada; no haciéndose mención, por tanto a ningún camino que pasando por el valle de Otíñar comunicara la ciudad de Jaén con Campillo de Arenas⁷. A propósito de Valdepeñas, cuando el párroco de Carchelejo señala el camino que une su población con la de Valdepeñas dice sobre éste que “*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 (...)*”⁸. Quizá esta última es la referencia más cercana al valle de Otíñar que encontramos en las relaciones de los párrocos, pues hace mención a lo que sería toda la parte sur del valle, pero nuevamente no hace mención alguna a ningún camino real cercano.

³ Sobre dichos caminos y vías comerciales véase: CASTILLO ARMENTEROS, J.C. (2001): «Las vías de comunicación terrestres entre Al-Andalus y Castilla: Algunas propuestas de estudio». En SÁNCHEZ-TERÁN, S. *et alli*, eds.: *La formación del espacio histórico: Transportes y comunicaciones*. Universidad de Salamanca. Salamanca, pp. 49-104.

⁴ ARCHIVO HISTÓRICO NACIONAL, Ms, sig. 1347-C, fol 24 rº-vº. Copia de Antonio de León de 25-2-1653 (Segovia, 3-10-1344).

⁵ Véase: CUEVAS MATA, J.; ARCO MOYA, J. y ARCO MOYA, J. (2001): *Relación de los hechos del muy magnífico e más virtuoso señor, el señor don Miguel Lucas, muy digno Condestable de Castilla*. Ayuntamiento de Jaén y Universidad de Jaén. Jaén.

⁶ RUIZ GONZÁLEZ, J.E. (1996): *Op. cit.*, pág. 33.

⁷ *Ibid.*, pág. 31.

⁸ *Ibid.*, pp. 34-35.

A todo esto habría que añadir otro documento interesante como es el plano elaborado entre 1768-1772, con motivo del apeo, deslinde y amojonamiento de la heredad de Mingo⁹, colindante con la antigua Dehesa de Propios de Otíñar. En dicho plano, que no deja ser una especie de croquis o aproximación del lugar, vemos como aparece el paraje de Puerto Blanco y el cuarto de la Parrilla (de la Dehesa de Otíñar), sobre los que se señala la Vereda Real de Los Villares a La Guardia que era el antiguo límite de dicha dehesa y una servidumbre de paso asociada a dicha vereda. Casualmente dicha vereda se cruzaba con el camino real de Jaén a Granada ya a finales del XVIII, pero el citado plano nos muestra como entre 1768-1772 no existía ningún camino real en la zona.

Expuesto lo anterior entendemos que la construcción del camino real por Carlos III por el valle de Otíñar pudo deberse por un lado a un intento de buscar un camino de herradura alternativo al que pasaba hacia Granada por el paso de La Cerradura¹⁰. En nuestra opinión este camino alternativo venía a solventar los problemas de paso que en ocasiones se producían en el camino que venía desde Madrid. De hecho el párroco de Cambil indicaba 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*”¹¹. Por otro lado, pudo deberse a buscar una alternativa más cómoda al camino real de origen medieval que desde Jaén se adentraba en la Sierra Sur en dirección a Granada y que iba por Los Villares hacia Valdepeñas y de allí por Alcalá la Real, el cual desde Los Villares a Valdepeñas era muy angosto al tener que subir hasta el puerto de la Pandera (1246 m.), opción ésta por la que nos decantamos.

La construcción del nuevo camino por Carlos III se realizó posiblemente siguiendo un antiguo paso medieval que comunicaba la ciudad de Jaén con la antigua población medieval de Otíñar y con esta antigua zona fronteriza con tierras de Granada, la cual había dejado de ser habitada en el siglo XV, época en la cual el cabildo de la Catedral de Jaén todavía seguía teniendo tierras en la zona. Aunque no existiera camino real medieval dicha población contaría, hasta dicha centuria en que se despuebla, con ese antiguo paso, el cual completaría un bosquejo de pasos serranos con el reino de Granada cuyo control efectivo lo realizaba el castillo de Otíñar¹². Por tanto es más que posible que en el momento de diseñar ese camino se usara un antiguo paso por el valle, ya que el mismo al ser Dehesa real de propios carecía de veredas reales¹³.

Respecto a la cronología de su construcción, pese a la escasez de fuentes documentales, no cabe la menor duda que la finalización de la misma aprovechando el antiguo paso medieval por el valle tuvo en lugar en 1784, fecha que encontramos en el monumento conocido

⁹ ARCHIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DE JAÉN, Legajo 10185007. Años 1768-1772.

¹⁰ Según la profesora López Arandía en su trabajo sobre el valle de Otíñar, el arreglo del camino hubiera facilitado la idea repobladora del valle Otíñar por Carlos III, pero como indica la misma, la falta de documentación impide demostrar esta hecho hipotético. LÓPEZ ARANDIA, M^a.A. (2001-2002): «De Otíñar a Santa Cristina. Historia de un señorío en la Sierra de Jaén». *Foro de papel*, 2. Jaén, pág. 57.

¹¹ RUIZ GONZÁLEZ, J.E. (1991): *Op. cit.*, pág. 28.

¹² Véase: ESLAVA GALÁN, J. (1999): *Los Castillos de Jaén*. Ediciones Osuna. Armilla, pp. 187-188. Un ejemplo parecido a Otíñar lo encontramos en el castillo calatravo de Jamilena el cual se construye en el siglo XIII para controlar los pasos serranos que rodeaban su emplazamiento, así como el camino real de Jaén a Martos que pasaba por las inmediaciones de Jamilena. Véase: GUTIÉRREZ PÉREZ, J.C. (2007): «El castillo de Jamilena (Jaén). Historia, evolución y nuevos datos». *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, 195. Jaén, pp. 241-268.

¹³ CORONAS VIDA, L.J. (1994): *La economía agraria de las tierras de Jaén (1500-1650)*. Universidad de Granada. Granada, pág. 330.

popularmente como el “Vítor” (Véase Anexo VI), palabra que no deja de ser una modificación lingüística de la palabra “hito”, en alusión a los hitos camineros que salpicaban los caminos. Evidentemente en este monumento no encontramos alusión alguna a distancias, señalización de direcciones, nombre del camino, etc. El mismo no deja de ser un monumento en piedra sencillo construido sobre un basamento de sillares calizos en el que encontramos la inscripción conmemorativa en su cuerpo central que dice: “REYNANDO CARLOS III / PADRE DE SUS PUEBLOS / AÑO DE 1784”, quedando rematado éste con un escudo real abreviado de Carlos III entre volutas. Según López Cordero y Escobedo Molinos, dicho hito se levantó para recordar el ingente esfuerzo que supuso la construcción del nuevo camino¹⁴, afirmación que consideramos válida, aunque en nuestra opinión el principal objetivo del monumento era la de ser un elemento de propaganda política que sirviera para ensalzar la figura del monarca ilustrado y la política de construcción de caminos e infraestructuras públicas que el mismo impulsó con el fin facilitar el comercio y comunicación entre los territorios, tal cual recoge el Real Decreto de 10 de junio de 1761¹⁵.

Pese a todo tenemos decir que una vez construido su mantenimiento tuvo que ser costoso y difícil, pues el propio deán Mazas señalaba ya a finales del siglo XVIII que el estado del camino que iba 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*”¹⁶. No obstante, este dato que nos aporta el deán Mazas es confuso pues no sabemos si con el mismo se refiere al camino real que iba a Granada por el valle de Otíñar, o bien se refería al llamado Camino viejo de Granada que pasaba por el Puente de la Sierra hacia La Guardia y Granada. Pese a todo, la referencia expresa a leñadores y carboneros hace pensar que se refiere al que transcurría por el valle.

LA TRAYECTORIA O TRAZADO DEL CAMINO

Al adentrarse el camino en el Valle de Otíñar el mismo entraba por Puerto Blanco hasta la zona de la Escaleruela, atravesando el cuarto de la Parrilla y a continuación el del Castillo de Otíñar siguiendo rumbo Sur el margen occidental del río Quebrajano hasta llegar al paraje de Castañeda donde tomaría el camino así llamado que comunicaba el valle con el paraje del Parrizoso en dirección a Valdepeñas de Jaén, lugar en el que se uniría al camino real hacia Alcalá la Real y Granada (Véase Anexo III). Alfredo Cazabán así lo indica en un trabajo suyo publicado en la revista “Don Lope de Sosa”, donde dice que el camino: “*se internaba en la Sierra y conducía a Alcalá la Real y a distintos sitios del Reino de Granada*”¹⁷. En la propia escritura de venta a censo de los cuartos de la Parrilla y el Castillo de Otíñar a Jacinto Cañada en 1827¹⁸ se señalaba que el camino real a Granada atravesaba el heredamiento, con lo cual el mismo pudo servir para facilitar la colonización de Santa Cristina con vecinos de Valdepeñas

¹⁴ Véase: 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.

¹⁵ ANES Y ÁLVAREZ CASTRILLÓN, G. (1997): “Caminos y canales desde Felipe V a Fernando VII”. En *Viaje por la historia de nuestros caminos*. Fomento de Construcciones y Contratas. Madrid, pág. 190.

¹⁶ MARTÍNEZ DE MAZAS, José (1794): *Retrato al natural de la ciudad y término de Jaén*. Imprenta de Pedro de Doblás. Jaén, pág. 394.

¹⁷ CAZABÁN LAGUNA, A. (1923): “El Vítor, en la Sierra de Jaén”. *Don Lope de Sosa*, 127. Jaén, pág. 199.

¹⁸ ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE JAÉN, *escribano: José María Ruiz*. Leg. 2356, s/f. Año 1827.

de Jaén y Los Villares. Todavía hoy este trayecto es el usado por vecinos de Valdepeñas para acceder al valle de Otíñar.

En los diferentes mapas que hemos consultado ya a partir del último tercio del siglo XIX vemos como el sector de camino que hay entre el puente de la Cañada de la Hazadilla y Castañeda aparece señalado como Camino del Campillo¹⁹. Descartamos que el camino real a Granada fuese el que pasa por la Cañada de la Hazadilla y que recibe también el nombre de Camino de Campillo de Arenas, en estas cartografías, ya que entendemos que dicho camino era como su nombre dice una cañada o vía de ganado que servía para conectar la antigua Dehesa de Otíñar con Campillo de Arenas y Carchelejo. Entendemos que el mismo no era lugar de paso a Granada, pues hay constancia documental de vecinos de ambas poblaciones que arrendaban la Dehesa de Otíñar, como fue el caso por ejemplo de D. Alfonso Nuevo González, clérigo diácono y vecino de Carchelejo, que el 23 de febrero de 1758 solicitaba en su nombre y en el de sus hermanos continuar con el arrendamiento de la Dehesa de Otíñar, según las condiciones que había tenido su difunto padre, entrando en conflicto con el interés que vecinos de la villa de Campillo de Arenas tenían en arrendar dicha dehesa²⁰. Igualmente, años después vemos como cuando Jacinto Cañada adquiere el territorio ya citado se indica en el deslinde del cuarto del Castillo de Otíñar: “siguiendo la zimbra alante al portillo del Fraile, y a la cañada de las azadillas, y por la parte de Levante sale desde la expresada cañada hasta el collado del Zerro de la Noguera”²¹. Como vemos el deslinde claramente identifica este camino como una cañada o camino ganadero y no como el camino real a Granada.

En resumen, el camino real entre Jaén y Granada a su paso por el valle de Otíñar atravesaba este espacio de Norte a Sur como se ha indicado, siguiendo la trayectoria lógica que tenían la mayoría de los caminos antiguos, especialmente en los valles, como era la de seguir los cauces de los ríos, como vemos aquí con el río Quebrajano y el camino real, y, por citar un camino importante situado en esta parte de la provincia de Jaén, la propia carretera de coches que iba desde Madrid a Granada a su paso por Campillo de Arenas que seguía el trayecto (en algunos tramos todavía hoy) del río llamado del Campillo o Guadalbullón.

Sobre el trazado del camino hay algunas investigaciones que indican que éste no iba junto a las vegas bajas de Otíñar siguiendo el cauce del río, sino que el mismo seguía hasta lo que luego fue la aldea colonial de Santa Cristina y continuaba hasta las inmediaciones del puente de la Cañada de la Hazadilla. Este argumento creemos que carece de fundamento en base a diversos aspectos. El primero de ellos se debe a que en el momento en que se construye el camino lo más lógico es que éste aprovechara uno de los pasos naturales del valle menos escapados como era éste, pues iba paralelo al río y siempre estaba controlado su paso por el castillo de Otíñar. Si hubiera pasado por Santa Cristina no se entiende por qué teniendo la oportunidad transcurrir por un espacio llano tendría que subir hacia una pequeña meseta para después bajar, a lo que hay que sumar que este tramo quedaba totalmente fuera del control visual del castillo de Otíñar, cuya función precisamente era la de controlar los pasos serranos del valle.

¹⁹ INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL. Bosquejo planimétrico 1878, MTN 969 Valdepeñas de Jaén, año 1931. También aparece denominado como Camino de los Vados en los trabajos agronómicos catastrales de 1901.

²⁰ A.H.M.J., *Libros de Actas Capitulares*. Año 1758.

²¹ A.H.P.J., *escribano: José María Ruiz*. Leg. 2356, s/f. Año 1827.

En este sentido, tenemos que aclarar que los caminos que daban acceso a Santa Cristina desde el camino real no serían sino ramales o caminos que se hacen desde la propiedad de este heredamiento. El fin de éstos sería pues comunicar el núcleo poblacional del mismo, una vez el fundador lo construye²², con el tramo de camino real, principal vía de comunicación, que continuaba adelante siguiendo el cauce del río como vemos en el bosquejo planimétrico de 1878 (Véase Anexo V), donde se omite su nombre, así como en los trabajos agronómicos catastrales de 1901 y en las ediciones diferentes ediciones del Mapa Topográfico Nacional (Hoja de Jaén), donde aparece como Camino de Jaén, también conocido como Camino de los Arrieros²³. El plano de aldea de Santa Cristina realizado por el ingeniero militar Luis Berges en 1888 (Véase Anexo IV), muestra claramente como la aldea tenía un camino de acceso particular al noroeste que la comunicaba con la ciudad de Jaén al enlazar dicho acceso con el antiguo camino real de herradura que tratamos, viéndose cómo las dos salidas hacia el suroeste de la aldea se especifica que van al Covarrón y a las vegas. Asimismo, en la compra a venta a censo de los cuartos de la Parrilla y del Castillo de Otíñar en 1827 se dice “*hay otro nacimiento aunque pequeño pero permanente en el sitio que llaman el Cobarron muy inmediato a él en donde intenta construir el Cañada la antigua villa de Otiñar, cuyo paraje por su situación e inmediación al camino expresado*”²⁴, lo que demuestra que el lugar donde iría Santa Cristina estaba muy inmediato a la fuente de agua Covarrón (450 m. aprox.), y que la ubicación de la aldea estaba en las inmediaciones del camino (500 m. aprox.), y no ocupando o atravesando éste, haciendo referencia clara a que el trazado del camino real iba junto al río (Véase Anexo VIII).

Finalmente, es necesario aclarar que en muchos trabajos aparece que el camino real de Jaén a Granada a su paso por el valle de Otíñar fue uno de los principales caminos que unía la capital del Santo Reino. Esta afirmación creemos que carece de todo fundamento pues como hemos dicho en el momento de la construcción del camino en 1784, ya existían dos antiguos caminos muy consolidados, el que transcurría por La Cerradura y el que lo hacía por Martos y Alcalá la Real, que permitían el paso no solo de personas sino también de carruajes (Véase Anexo IX). Esto no se va a dar en el caso del camino real a su paso por Otíñar, el cual debido a lo escarpado del terreno se convierte en un camino de herradura que permite solo el paso de personas y de caballerías. Por tanto, podemos decir que dicho camino era uno de los que unía Jaén con Granada, pero no uno de los principales, sino uno más secundario como demuestran varios documentos y cartografías²⁵.

²² Santa Cristina surge como una aldea colonial privada, en el marco del modelo de colonización que se va a desarrollar durante la revolución liberal. Esa condición de aldea particular se indica ya en el propio testamento de su fundador quien indica: “*he construido y levantado a mis propias expensas la antigua villa de Otíñar, hoy Santa Cristina*”, la cual se recalca en el diccionario geográfico de Pascual Madoz (1849) donde se dice “*Esta población es de dominio particular*”. A.H.P.J., Leg. 2467, fol. 91. Año 1834; MADDOZ, Pascual (1849): *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus Posesiones de Ultramar*. Tomo IX. Madrid. Edición facsímil: Ambito Ediciones. Valladolid, 1988. Véase también: GUTIÉRREZ PÉREZ, J.C. (en prensa): “Santa Cristina (Otíñar), un proyecto colonizador en la Sierra de Jaén en plena revolución liberal”. En *Colonias y colonizaciones agrícolas en la España Moderna y Contemporánea. Nuevas miradas y aportaciones*. Universidad de Jaén. Jaén.

²³ Nombre popular dado por los antiguos colonos de Santa Cristina a este tramo del camino real que iba paralelo al cauce del río Quiebrajana una vez se adentraba en el valle y llegaba hasta el puente de la Cañada de la Hazadilla. La propia denominación de arrieros denota la condición de ser un camino de paso de personas y mercancías, la función de los caminos reales de herradura.

²⁴ A.H.P.J., *escribano: José María Ruiz*. Leg. 2356, s/f. Año 1827.

²⁵ Véase por ejemplo el Mapa de varios itinerarios seguidos por viajeros entre Madrid, Toledo y las principales ciudades de Andalucía (Linares, Jaén, Córdoba, Granada, etc.) durante los siglos 16, 17, 18 etc. [Material cartográfico] / preparado por Horace Sandars en 1908, conservado en los fondos de la Real Academia de la Historia. Sirva como ejemplo también lo reflejado en la “*Gaceta de Madrid*”, nº 100, de 10-4-1810, pág.

ARREGLOS Y MODIFICACIONES CONTEMPORÁNEAS DEL TRAZADO DEL CAMINO REAL

La llegada del siglo XX trajo consigo una serie de arreglos del antiguo camino real que condujo a que ciertos tramos cambiaran, de cara a evitar pendientes tortuosas y permitir el paso de carruajes o vehículos, que hasta entonces no podían acceder al valle. Pese a todo hay que advertir que por entonces la denominación del propio camino había cambiado. El mismo ya no se consideraba ni denominaba como el camino real de Jaén a Granada, sino como el camino de Jaén a Otíñar o camino de Jaén a Campillo de Arenas o al Campillo, como consta en el bosquejo planimétrico de 1878. Este hecho también afectó a su trayecto, el cual varió dando lugar a un “camino nuevo”, que incluso aprovechaba caminos propios del heredamiento de Santa Cristina, creándose sobre los mismos una servidumbre de paso, que evidentemente beneficiaba al núcleo poblacional de dicho heredamiento. Esta variación o aprovechamiento del trayecto para trazar el camino de Jaén a Campillo de Arenas hizo que éste una vez dentro del valle no siguiera paralelo el cauce del río Quiebrajano y se dedicara a acceder a Santa Cristina mediante su camino de acceso para después continuar por el camino particular del heredamiento hacia las vegas y enlazar posteriormente con el camino de la Cañada de la Hazadilla hasta Campillo de Arenas. De esta manera quedaban fuera de esa unidad del antiguo camino real, el tramo que iba paralelo al río Quiebrajano desde el cruce con el camino particular de Santa Cristina hasta Castañeda, cuyos nombres observamos que también variaron llamándose Camino de Jaén o Camino de Jaén a la Sierra, hasta el puente del Quiebrajano, y Camino del Campillo o Camino de los Vados, desde dicho puente hasta Castañeda (Véase Anexo V).

Pese al cambio de nombre, el cual fue efímero, vamos a ver como en el siglo XX se van a producir dos importantes alteraciones en el camino real merced a lo expuesto anteriormente. La primera de ellas tendrá lugar en la primera década del siglo XX cuando desde el Estado se decide mejorar el acceso entre Jaén y la aldea colonial de Santa Cristina. Y la segunda se ejecutará a mediados de la década de 1960 con motivo de la construcción de la presa del Quiebrajano y la dotación a ésta de una vía de servicio. Pero vayamos por partes.

El acceso desde Jaén hasta la aldea colonial de Santa Cristina tuvo que ser especialmente difícil hasta inicios del siglo XX una vez el antiguo camino real se adentraba dentro del valle de Otíñar. Decimos difícil por que hasta ese momento el camino real era un camino de herradura que permitía el tránsito de caballerías, pero no de carruajes y mucho menos de los posteriores primeros automóviles. Ante ello y como consta en el bosquejo planimétrico de 1878, vemos como en el año 1900 ya se tenía intención de trazar un nuevo camino que uniera Jaén con Santa Cristina, el cual aparece en dicho plano señalado en rojo como Camino vecinal de la Dehesa de Propios. Dicho trazado corresponde así con el proyecto de camino que sería ejecutado posteriormente, aunque por ejemplo en el Mapa Topográfico Nacional de 1907 (Hoja de Jaén) todavía no aparece señalado, ya en 1912 existía.

A pesar de que el trayecto del antiguo camino real siguió estando vigente y en algunos tramos fue reaprovechado para la construcción del camino de la Dehesa de Propios (hoy vigente), dos

420, donde mediante Real Decreto se disponía que los caminos desde Jaén a Granada se reformasen para permitir viajar con comodidad, indicándose en dicho documento que el trayecto principal entre Jaén y Granada, no iba por Otíñar sino por Martos y Alcalá la Real.

fueron los partes que se mejoraron y se construyeron ex novo. Así para hacer que el trayecto fuera más cómodo y menos escarpado se construyó un tramo de camino que rodeaba Puerto Blanco hasta el Barranco de la Parrilla para luego subir bordeando el monte hasta el Vitor, para lo cual hubo que eliminar peñones que dificultaban el paso y limitaban la anchura de la vía. Con ello se dejaba como un camino secundario el tramo de camino real que atravesaba la Parrilla y subía por la Escaleruela. La siguiente modificación del trayecto se hizo partiendo del Vitor y rodeando el peñón donde se sitúa para seguir hacia la pared o tajo del Cerro Calar y desde allí seguir hasta el actual cruce de caminos, siguiendo este camino hasta Santa Cristina (Véase Anexos V y VII). Gracias a este segundo trayecto el camino se ampliaba respecto a su anchura, para así hacerlo más seguro y transitable.

Intuimos que dicho camino no fue construido por una necesidad perentoria de la comunidad vecinal, aunque ésta influyera, sino más bien por el impulso que a su construcción tuvo que dar el entonces propietario de la finca de Santa Cristina, D. Rafael Martínez Nieto, el cual tuvo un papel político destacado en la sociedad giennense entre finales del siglo XIX y principios del XX, como miembro del partido conservador del cual fue dirigente local²⁶. Recordemos que el mismo fue teniente de alcalde de la ciudad de Jaén, presidente de la Diputación de Jaén²⁷, diputado en Cortes por el distrito de Jaén (1918-1919)²⁸, Gobernador Civil de Cáceres (1913-1914)²⁹, así como representante en Jaén de la Asociación General de Ganaderos (heredera de la Mesta), de la que era visitador principal de ganaderías y cañadas en la provincia³⁰. Por tanto no hay duda de que el interés personal de D. Rafael Martínez Nieto de comunicar la ciudad de Jaén con su hacienda es claramente palpable.

Pese a que las obras de acondicionamiento fueron hechas por el Estado, titular del viejo camino real, es muy posible que a dicha institución le fuera cedido o vendido el tramo de camino que unía Santa Cristina con el camino real por parte de D. Rafael Martínez Nieto, el cual no dudamos que estuvo detrás igualmente de la cesión de parte del citado camino de la Dehesa de Propios a Santa Cristiana que hizo el Estado a la Diputación Provincial, de la que había sido presidente y vicepresidente, como hemos dicho. En el acto de entrega a la Diputación celebrado el 15 de enero de 1912, el Estado cedía a la misma únicamente “*la parte de camino vecinal de Jaén á la Dehesa de Propios desde el Barranco de la Parrilla á los 10.275 metros 70 (centímetros) de su origen, á Santa Cristina*”³¹.

A partir de la década de 1960, con ocasión de la inversiones en materia de infraestructuras públicas que va a suponer el llamado Plan Jaén, en el valle de Otíñar se va a ejecutar un importante proyecto basado en la construcción de un pantano en la zona situada más al sur del mismo. Las obras para acometer dicha infraestructuras, llevadas a cabo por Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, trajeron en primer lugar la construcción de una vía de acceso apropiada que permitiera el paso de vehículos al nuevo espacio. Dicha vía de acceso tomó o aprovechó el tramo y trayectoria del antiguo camino real desde el cruce con el camino de Santa Cristina hasta el inicio del llamado camino de Castañeda. Aunque evidentemente en las zonas más escarpadas se optó por no seguir el trazado del antiguo camino por su cercanía al río, el mismo sí se reutilizó mientras transcurría por las llanuras de las vegas de Otíñar,

²⁶ Diario *El Sol*. 4 de abril de 1924, página 3.

²⁷ *Guía oficial de España*. Año 1910, página 545.

²⁸ Periódico *La Época*. 3 de marzo de 1918, pág. 3.

²⁹ *Gazeta de Madrid*, nº 305. 1 de noviembre de 1913, pág. 382.

³⁰ *Guía oficial de España*. Año 1914, página 785.

³¹ ARCHIVO DE LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE JAÉN, *Red viaria provincial*. Sig. 3773/23.

llegando incluso a realizarse expropiaciones forzosas. Tales trabajos de expropiación se realizaron en 1965 según consta en el BOE³², entre cuyos afectados estaban el ayuntamiento de Jaén, propietario del Monte La Sierra, y la hacienda Santa Cristina.

EL CAMINO REAL HOY

Pese a su construcción a finales del siglo XVIII, el camino real de Jaén a Granada a su paso por el valle de Otíñar fue un camino efímero, como dijimos, en cuanto a su unidad de trazado y de trayecto. Como hemos visto en el apartado anterior, ya incluso a finales de la década de 1870 el camino real era un espejismo, un mero recuerdo cuya existencia solo atestiguaba físicamente el hito caminero situado en el valle y documentalmente las descripciones del heredamiento de Santa Cristina.

La situación actual del camino real pasa por una amalgama de titularidades del mismo, unidas a la modificación que su trazado y firme sufrió en lo largo del siglo XX. Para su análisis es mejor ir viendo cómo este transcurre a lo largo del valle de Otíñar:

1. Un primer tramo se inicia desde el Norte desde que el camino entra por Puerto Blanco y pasa la Parrilla hasta llegar a la Escaleruela, donde el mismo es terrizo y llega a perderse su trazado debido a la tupida vegetación existente una vez se acerca al Vítor y también a los trabajos realizados durante la construcción del camino de la Dehesa de Propios a inicios del XX, donde los movimientos de tierra lo sepultaron. Dicho tramo fue reclamado por el Ayuntamiento de Jaén en 2015, aprobando el pleno en marzo de 2016 la titularidad municipal de dicho camino.
2. El siguiente tramo lo encontramos pasada la Escaleruela y vemos como en un primer momento el camino sigue el trazado asfaltado de la actual carretera para después una vez llegado al Vítor adentrarse campo a través para desembocar a escasos metros del tajo o pared de Cerro Calar. A partir de ahí seguía de forma paralela el camino de la Dehesa de Propios, cuya construcción sepultó este tramo, y unos pocos metros antes de llegar al actual cruce de caminos hacia Santa Cristina y al pantano, el camino real continuaba siguiendo el cauce del río Quebrajano, hoy ocupado por la maleza e impracticable debido a la erosión del terreno y a los trabajos de construcción de la vía de servicio al pantano del Quebrajano que sepultaron parte del camino. Respecto a la titularidad de este tramo en la actualidad la parte que está asfaltada pertenece a la Diputación Provincial de Jaén, siendo los tramos que han quedado en desuso, sepultados y ocultados por el monte reclamados por el Ayuntamiento de Jaén, que los incorporó como bienes municipales en marzo de 2016, llamando al tramo que va desde el cruce de caminos hasta las vegas bajas de Santa Cristina, camino de los Arrieros.
3. El siguiente tramo del camino real viene a coincidir con la actual vía de servicio del pantano del Quebrajano desde que comienzan las tierras de labor de la hacienda Santa Cristina y siguiendo paralelo el cauce del río Quebrajano llega hasta el paraje público del Monte la Sierra donde el camino continuaba hasta Castañeda unido al cauce del río y aprovechando varios vados. En la actualidad gran parte de este tramo es titularidad

³² *Boletín Oficial del Estado.*, nº 87, de 12 de abril de 1965, pág. 5426.

de Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, la cual, como hemos visto antes, se sirvió del mismo para construir la vía de servicio de acceso al pantano, no haciéndolo de la parte más cercana al pantano que hoy se encuentra perdida entre la vegetación e inundada por el pantano del Quiebrajano, con la excepción del camino que va a la aldea de Castañeda, que era el último tramo de esta camino real a su paso por el valle de Otíñar. Camino hacia Castañeda que en la actualidad es de titularidad municipal e incluso está dentro de la Ordenanza de Caminos de la ciudad de Jaén, con el identificador JM-52³³.

Por tanto, como vemos el camino real de herradura que Carlos III construyó como una alternativa más para unir Jaén con Granada, en la actualidad no deja de ser un recuerdo que el tiempo se ha encargado de ir modificando hasta desvirtuarlo totalmente de la unidad y forma que tuvo, pero eso sí adaptándolo a los nuevos tiempos y funcionalidades del espacio que atraviesa. Pese a todo contamos con la suerte de contar con el vestigio del hito caminero del Vítor, testigo de que allí hubo camino real, junto al cual hoy todavía podemos disfrutar de un pequeño tramo de ese camino original ejecutado en la década de 1780.

En 2009, el tramo de dicho camino que va desde las cercanías del Vítor hasta pasados unos metros del actual cruce entre la vía de servicio del pantano y el camino a Santa Cristina fue protegido al catalogarse como elemento patrimonial e incorporarse en la Zona Patrimonial de Otíñar, según el Decreto 354/2009, de 13 de octubre. El mismo se incorporó junto con el camino a la aldea de Santa Cristina cedido a Diputación en 1912, formando ambos parte de las infraestructuras históricas de la zona patrimonial con la signatura B6³⁴.

³³ *Boletín Oficial de la Provincia de Jaén*, nº 215, de 6-11-2015. Jaén, pág. 18902.

³⁴ Véase: *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía*, nº 203, de 16 de octubre de 2009. Sevilla, pp. 51-65.

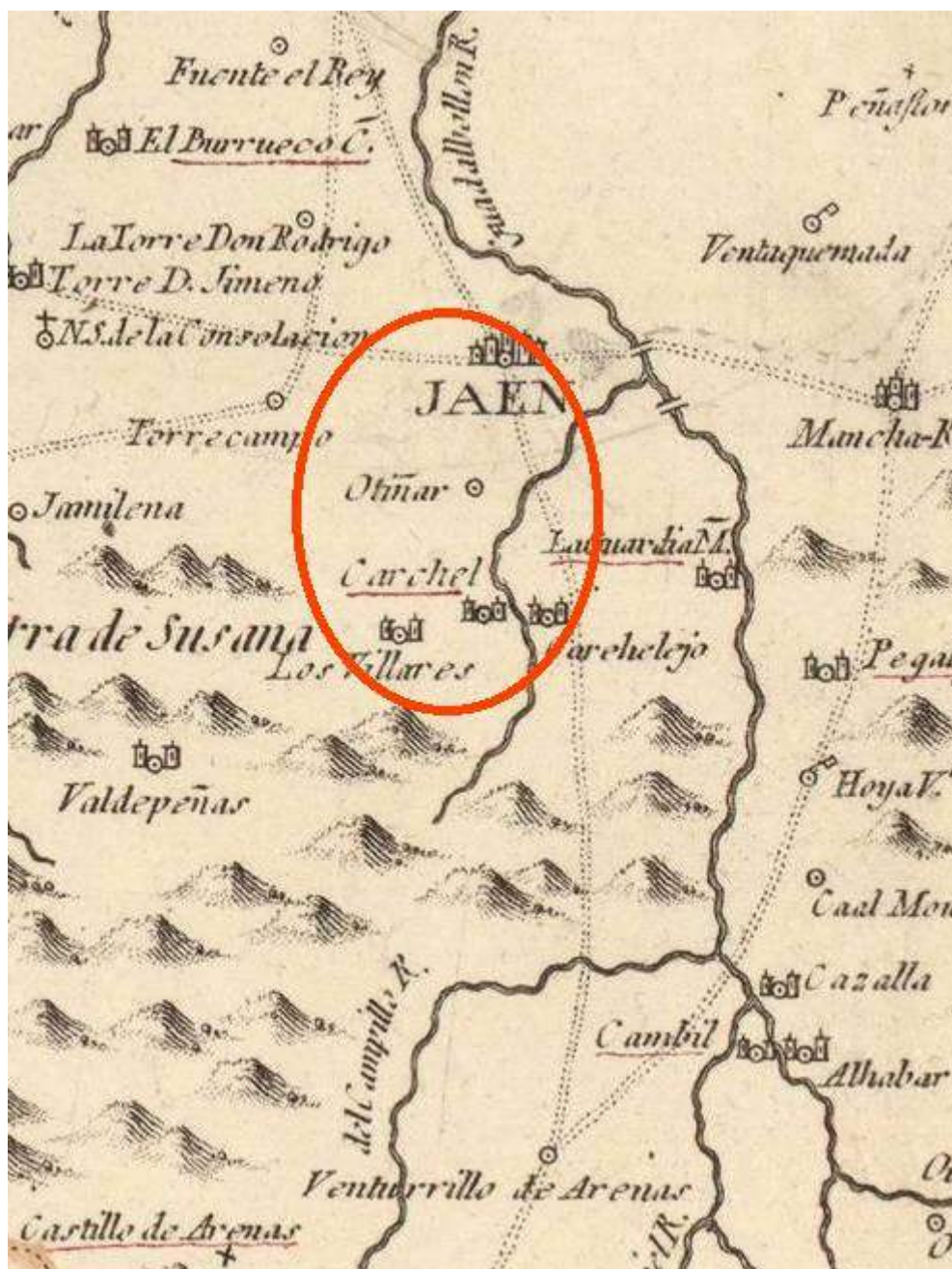
ANEXO I

Valle de Otíñar, según mapa del reino de Jaén de 1787 de Tomás López.



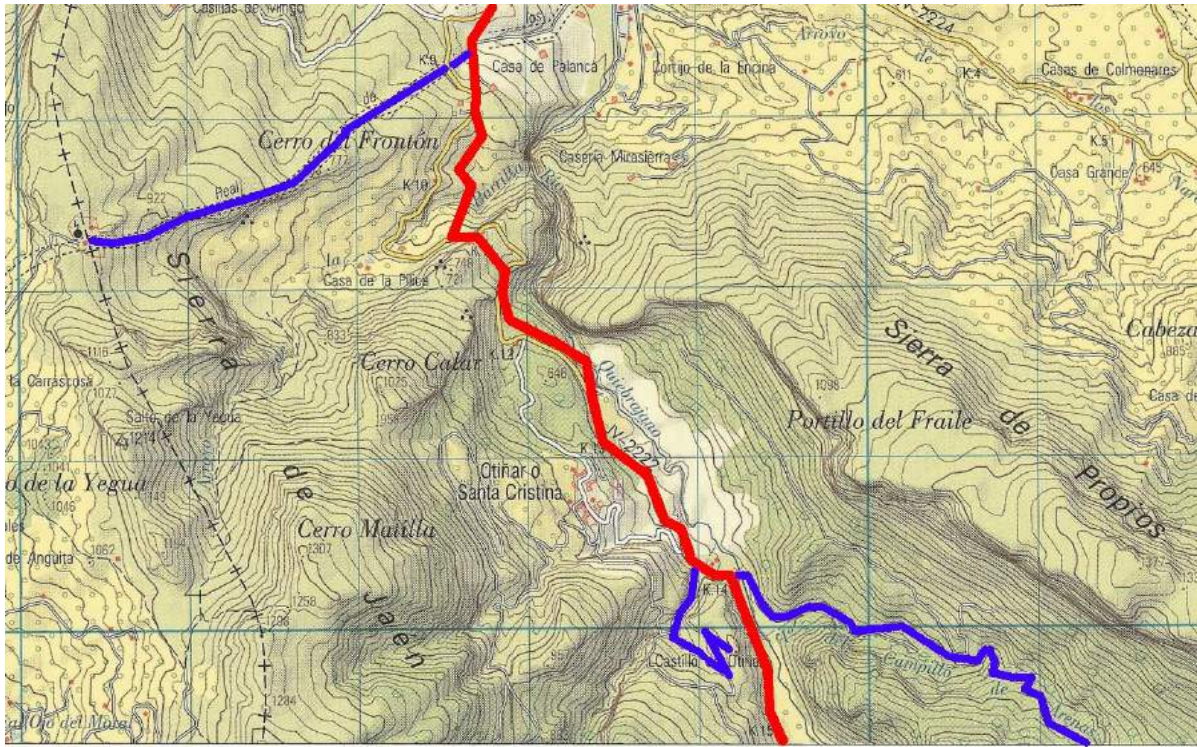
ANEXO II

Valle de Otñar, según mapa del reino de Jaén de 1761 de Tomás López.



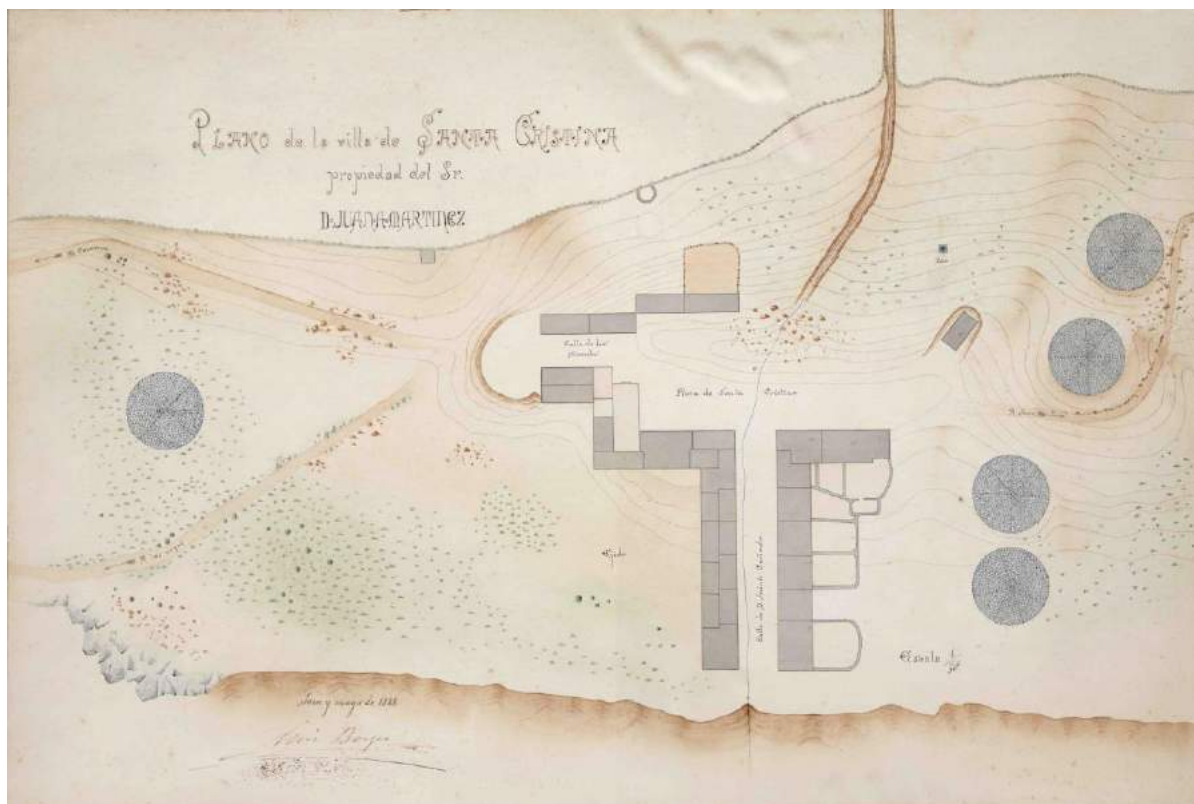
ANEXO III

En rojo, trayectoria del Camino real de Carlos III en la parte septentrional del valle de Otívar. En azul veredas existentes en el momento de su construcción.



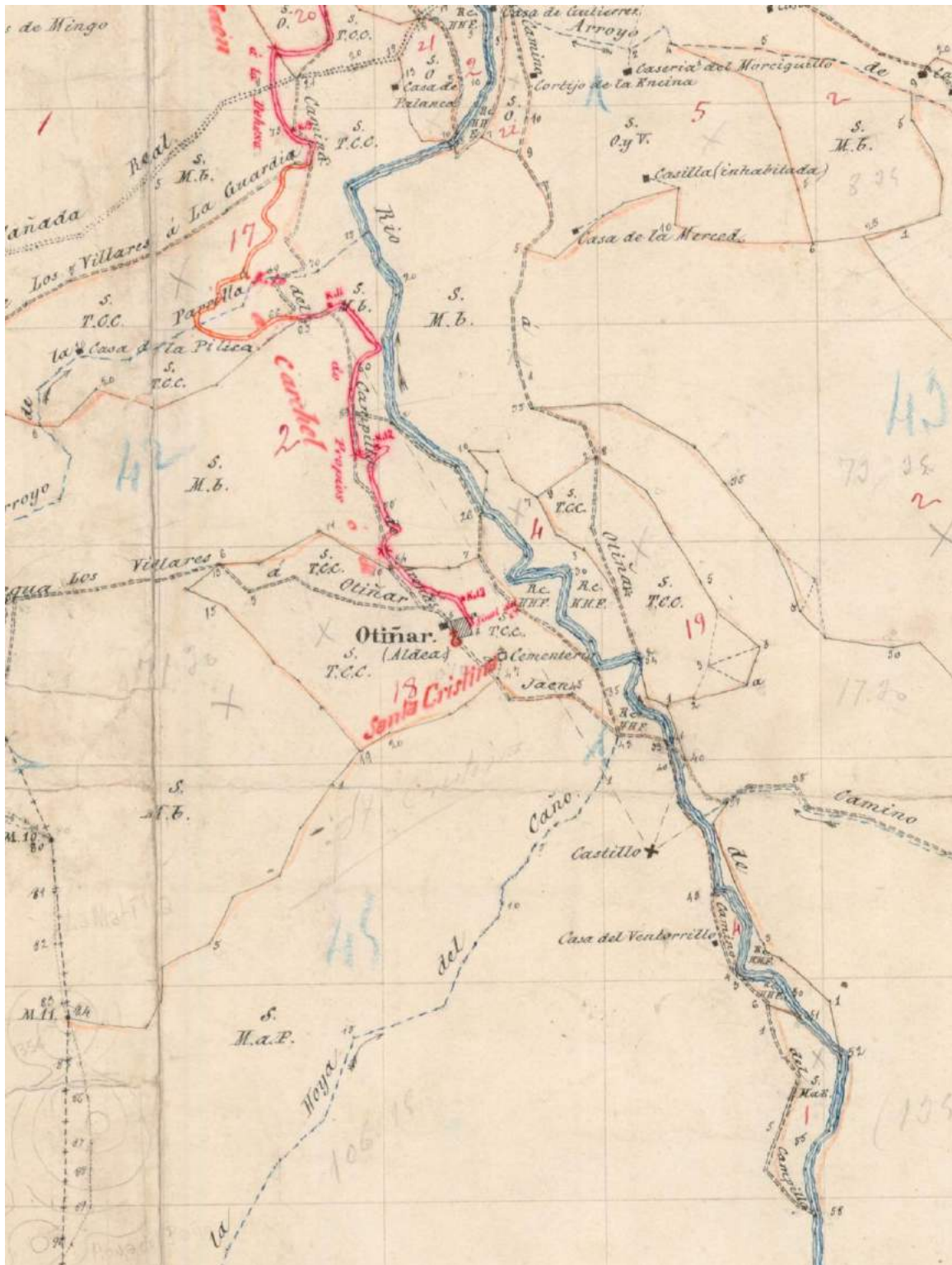
ANEXO IV

Plano de la aldea colonial de Santa Cristina realizado en 1888.



ANEXO V

El Camino Real en el bosquejo planimétrico de 1878. Véase en rojo la reforma del camino a inicios del siglo XX, con el llamado Camino de la Dehesa de Propios a Santa Cristina.



ANEXO VI

Monumento en honor a Carlos III, conocido popularmente como “Vitor”.



ANEXO VII

Fotografía del Camino de la Dehesa de Propios a Santa Cristina, a la altura del tajo de Cerro Calar, tomada en la década de 1920 por la cámara del Dr. Eduardo Arroyo, que aparece en la foto.



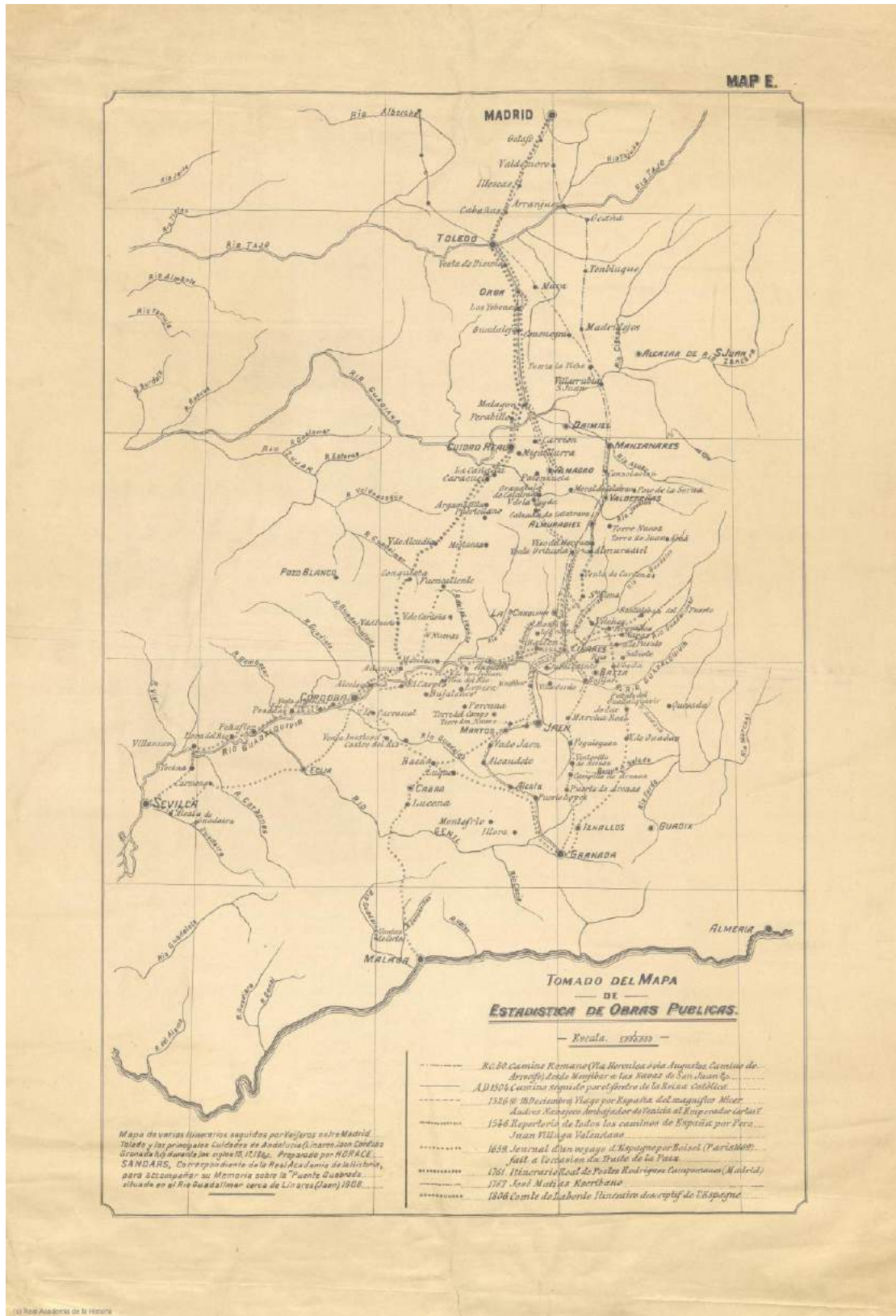
ANEXO VIII

Fotografía de la Hacienda Santa Cristina en la que se aprecia la antigua aldea colonial de Santa Cristina (dcha.), las antiguas instalaciones ganaderas (izada.) y el trazado del antiguo camino real que aparece en la parte inferior cercano al río Quebrajano.



ANEXO IX

Mapa con los itinerarios más importantes entre Madrid y Andalucía, donde se ven los principales caminos entre Jaén y Granada.



Ramales del Camino Viejo de Martos por la Sierra Sur: caminos de Fuensanta de Martos a Castillo de Locubín y Valdepeñas de Jaén.

Juan A. López Cordero.

RESUMEN:

Se estudian dos antiguos caminos que partiendo de Fuensanta de Martos llevan a las poblaciones de Castillo de Locubín y Valdepeñas de Jaén. Ambos son ramales del antiguo Camino de Martos a Castillo de Locubín por la Sierra Sur. La relación de estos caminos en su recorrido con vías pecuarias, elementos etnográficos y núcleos fortificados de población hoy desaparecidos evidencian la permeabilidad de la Sierra Sur con la Campiña de Martos a través de una difícil orografía.

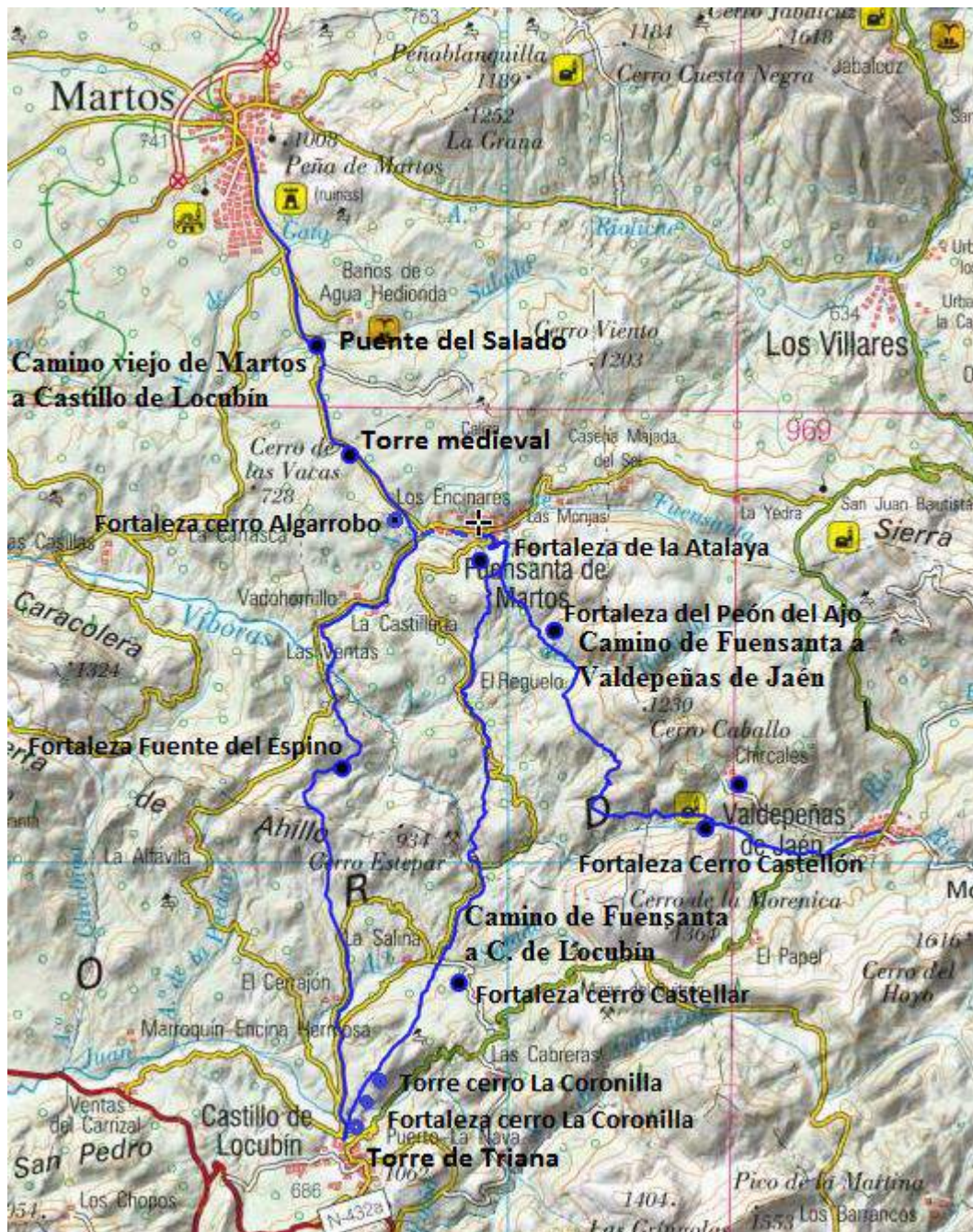
1. Introducción.

El Camino Viejo de Martos por la Sierra Sur, que directamente comunicaba esta población con Castillo de Locubín y Alcalá la Real, y presentamos con sus hitos culturales en el III Congreso Virtual sobre Historia de las Vías de Comunicación, tenía diversas ramificaciones que conducían a otros lugares del interior de la Sierra. En este trabajo estudiamos las ramificaciones que partían del núcleo urbano de Fuensanta de Martos, una hacia Castillo de Locubín a través de la aldea del Regüelo y otra hacia Valdepeñas de Jaén.

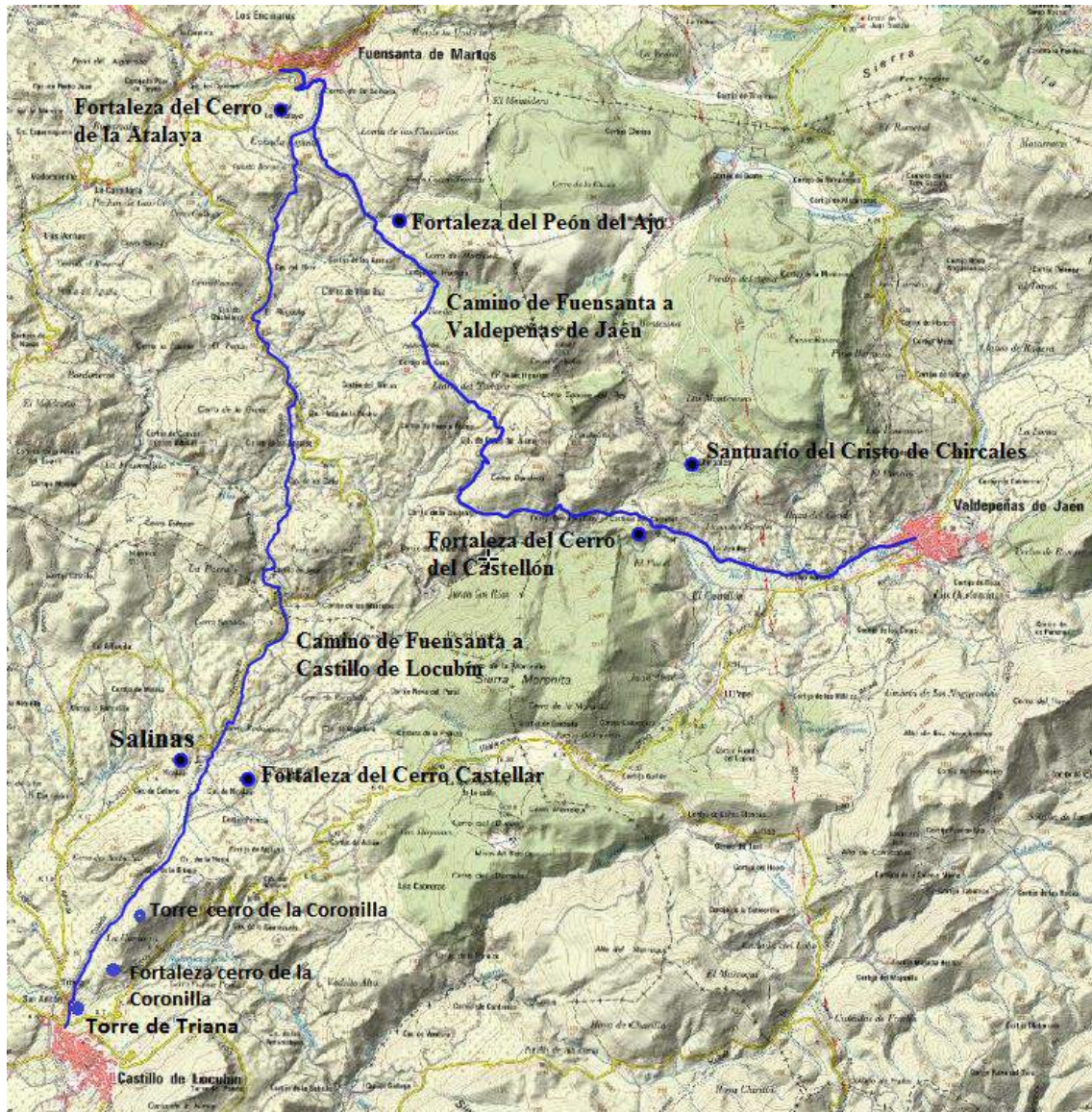
Como el Camino Viejo de Martos, estos caminos siguen en parte antiguas vías pecuarias. Eran senderos que en actualidad se han transformado en carriles o han desaparecido. Sobre ellos hay algunas descripciones históricas y cartográficas, lo que nos permite seguir su trazado aproximado. Junto a estos caminos se ubicaron antiguas poblaciones encastilladas, cuyos elementos arquitectónicos han desaparecido casi en su totalidad, como son los castillos de los cerros de la Atalaya, Castellar, Meseta y Torre de la Coronilla, Castellón y del Peñón del Ajo, además de antiguos elementos etnográficos como es el Santuario del Cristo de Chircales o las salinas de Castillo de Locubín.

Las crónicas medievales aportan importantes datos sobre la zona y sus núcleos poblacionales. Interesante es este aspecto son las crónicas árabes

recogidas por Antonio Olmo López en sus trabajos *al-Andalus. Autores y Noticias* (2010) y "La entidad territorial de Muntílun" (*Sumuntán*, 2010, p. 7-40); junto con las crónicas cristianas de los *Hechos del Condestable...*, los *Anales de Jaén* de Tomás de Arquellada o la *Primera Crónica General*. Y respecto a la cartografía histórica son muy útiles los mapas históricos 1:50.000 del Instituto Geográfico Nacional de principios del siglo XX, hojas 946 (1903), 947 (1907), 968 (1906) y 969 (1931), en los que aparecen marcados estos caminos.



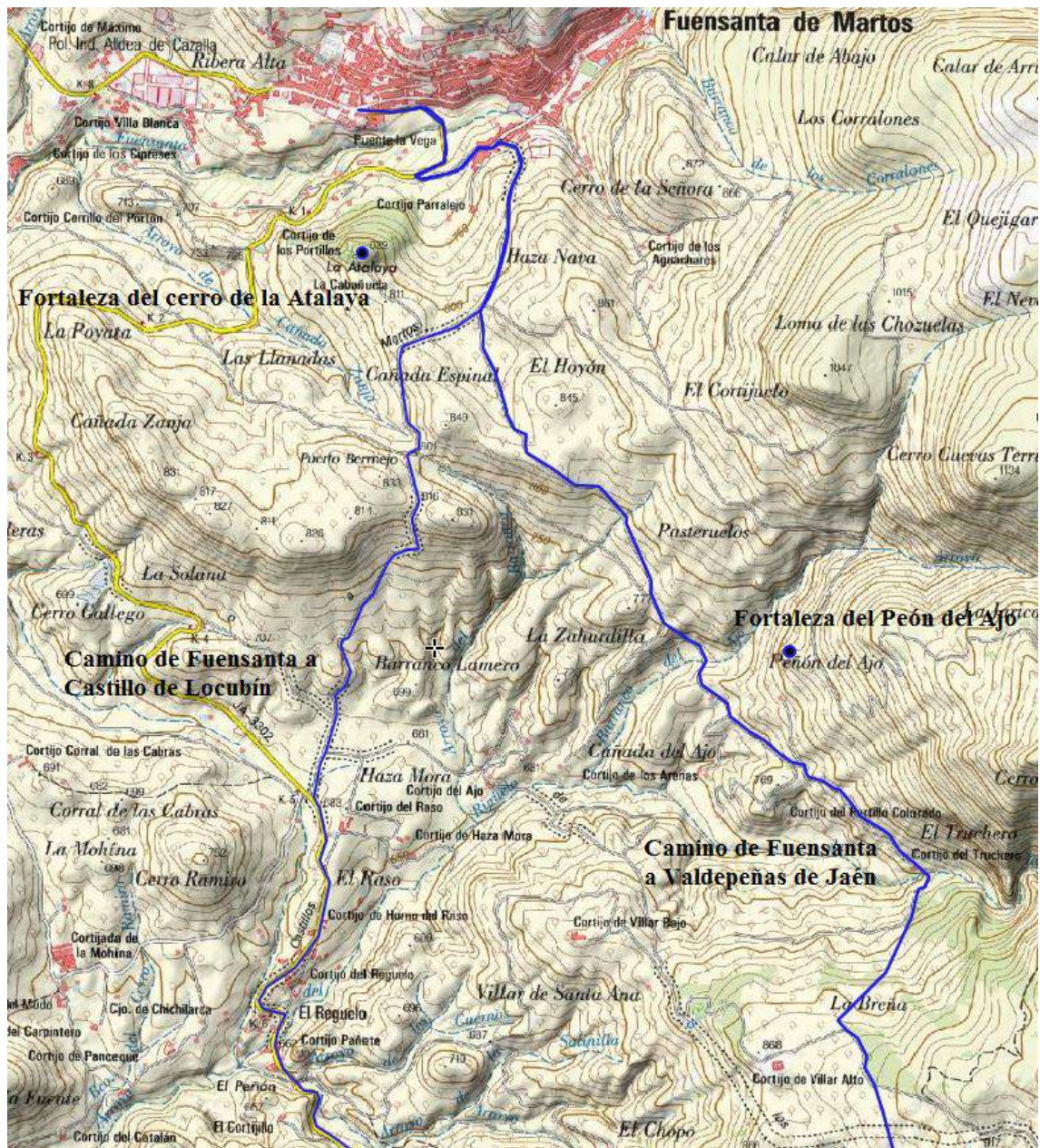
Camino Viejo de Martos y ramales de Fuensanta de Martos a Valdepeñas de Jaén y Castillo de Locubín, Mapa 1:200.000.



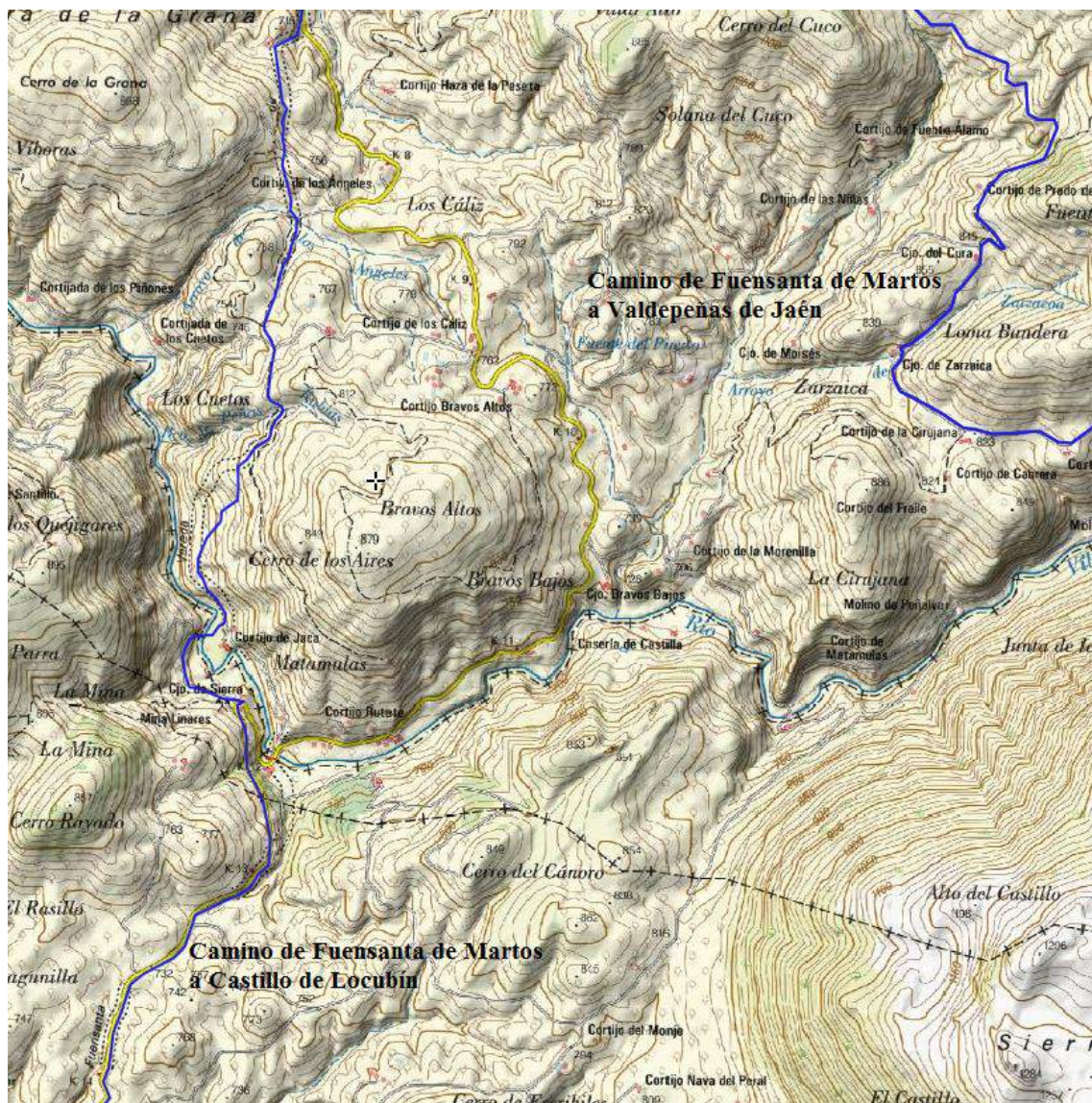
Caminos de Fuensanta de Martos a Castillo de Locubín y Valdepeñas de Jaén.

Mapa 1:50.000.

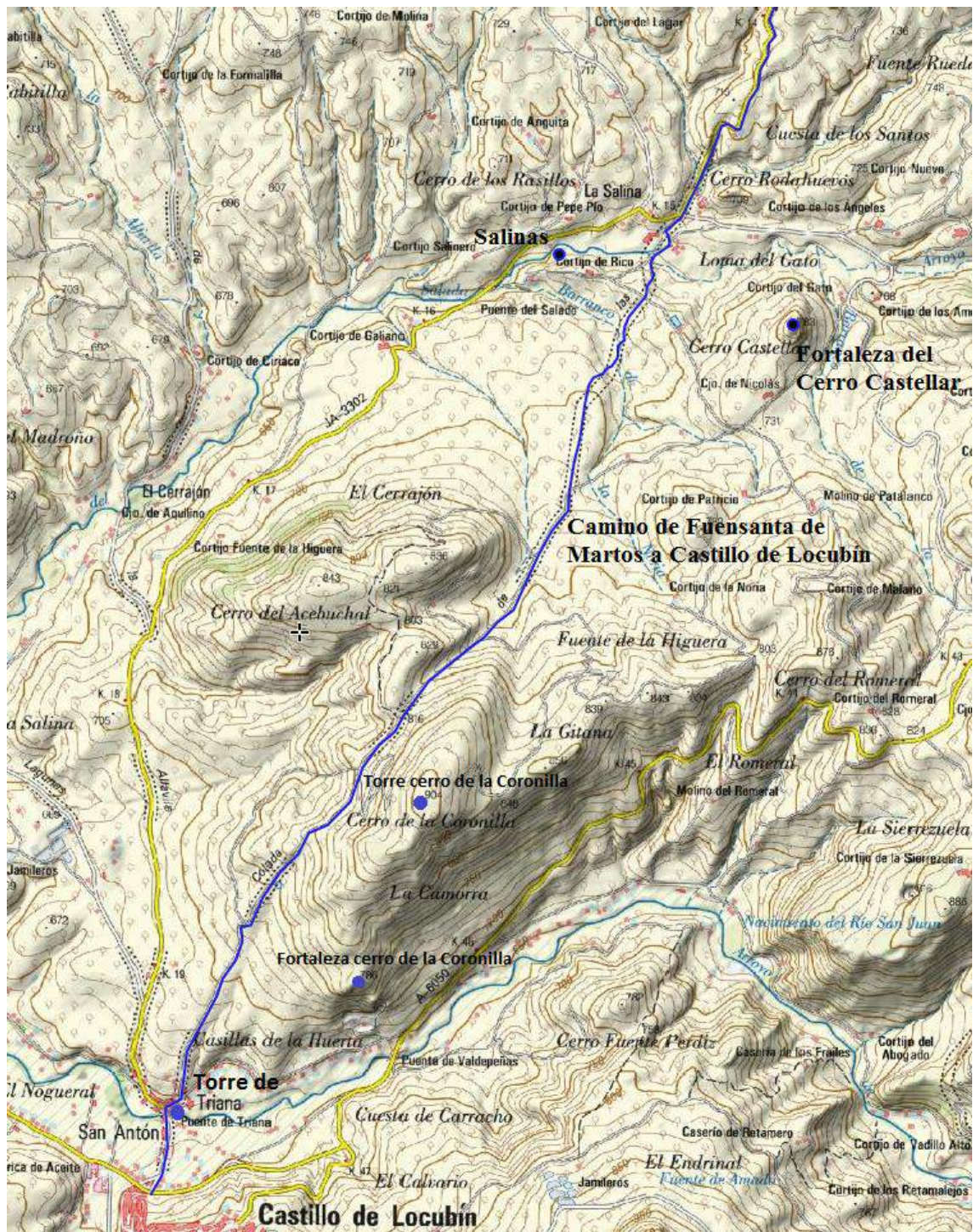
www.revistacodice.es/publi_virtuales/iv_c_h_camineria/caminos-s-sur.kml



Tramo inicial de los caminos de Fuensanta de Martos a Castillo de Locubín y Valdepeñas de Jaén. Mapa 1:25.000.



Tramo medio de los caminos de Fuensanta de Martos a Castillo de Locubín y Valdepeñas de Jaén. Mapa 1:25.000.



*Tramo final del camino de Fuensanta de Martos a Castillo de Locubín. Mapa
1:25.000.*



Tramo final del camino de Fuensanta de Martos a Valdepeñas de Jaén.
Mapa 1:25000

2. Camino de Fuensanta de Martos a Castillo de Locubín.

Este camino tiene unos 16 km. de recorrido, presenta un perfil de nivel que va desde los 713 m. de Fuensanta hasta los 643 m. de Castillo de Locubín. Todo su trazado es una vía pecuaria, que en el término municipal de Fuensanta de Martos recibe el nombre de Vereda de Castillo a Fuensanta, y en el término de Castillo de Locubín el de Colada de la Fuensanta. Pasa por la aldea del Regüelo y coincide en parte de su recorrido con la carretera local JA-3302 de Fuensanta a Castillo de Locubín. Su trazado, como camino está recogido en la Hoja 968, 1:50.000, del año 1906, publicada por el Instituto Geográfico Nacional. Como suele ser habitual en este tipo de antiguas vías de comunicación, camino arriero y vía pecuaria tenían un mismo trazado. En el pasado la Sierra Sur dependía de una economía en gran parte ganadera, completada con la fértil agricultura de regadío en las zonas cercanas a ríos, arroyos y fuentes.

El camino comparte su inicio con otro antiguo camino que va de Fuensanta de Martos a Valdepeñas de Jaén. A los 1.500 m. se bifurcan, y el de Castillo de Locubín sigue el trazado de la vía pecuaria Vereda del Castillo, cruzando varios barrancos, arroyos, y el río Víboras. En su inicio, el camino bordea por el Este el cerro de la Atalaya, ubicado en las proximidades de Fuensanta de Martos, al Sur del núcleo urbano, donde se hallaba una fortaleza hoy totalmente derruida, que podría identificarse con el topónimo Funtiyala, que aparece en las crónicas musulmanas medievales:

“[En el mismo año] tuvo lugar la expedición del caíd Ahmad b. Muhammad b. Abi ‘Abda contra la fortaleza de Funtiyāla, que cercó estrechamente hasta conquistarla. Eso ocurría, concretamente, el 29 de agosto de 911. Esta fortaleza se encuentra en las proximidades de la montaña de Monteleón y era una de las que estaban en poder de Ibn Hudayl. [50 v - traducción pág. 111. - ‘Arib b. Said, Córdoba, siglos IX-X]”¹.

¹ Crónica histórica, conservada en Biblioteca Ducal de Gotha, Alemania, traducida por Juan CASTILLA, *La Crónica de ‘Arib sobre al-Andalus*, Granada, 1992; y OLMO LÓPEZ, Antonio. “La entidad territorial de Muntílun en Jaén de Al-Andalus”. *Sumuntán*, núm. 28. Jaén: CISMA, 2010, p. 7-39.

Diferentes autores recogen la rebelión de las fortalezas de la zona. Funtiyala su ubicaba cercana a Muntulun y su área de influencia, como también la de Yarisa. Así aparece citada en las crónicas que recogen el período de rebeldía muladí entre los siglos IX y X. Muchas de ellas fueron mandadas derribar por Abd al-Rahman III tras sofocar la rebelión. Cita semejante a la anterior es la siguiente:

“En el año 911 tuvo lugar una expedición al mando de Ahmad b. Muhammad b. Abi ‘Abda contra el castillo de Funtiyāla, que pertenecía a Ibn Hudayl, y que se encontraba cerca de la montaña de Monteleón, y al que conquistó tras intenso cerco” [edición, II, pág. 149 - traducción F. Fernández, pág. 276; traducción E. Fagnan, pág. 247]².

A unos 12 km. de Fuensanta, ya en el término de Castillo de Locubín, el camino pasa por el Oeste del cerro Castellar, donde se ubicaba una fortaleza, hoy también totalmente derruida, que aprovechaba la posición orográfica que suponía el promontorio y sus defensas naturales. En el cerro se observan diversas terrazas donde aflora cerámica medieval, posibles restos de antiguas construcciones. Al Sur del promontorio hay una pequeña meseta que pudo también formar parte de un recinto exterior de la fortaleza.

A poca distancia, al Oeste del cerro, junto a la carretera pasa el río Salado, en cuya margen izquierda se ubican unas antiguas salinas, que hasta hace poco abastecieron a la localidad de Castillo de Locubín y hoy día están en parte en uso. En el pasado debieron tener más amplitud. Se conservan varias pozas empedradas y pozos para extraer el agua salada. Posiblemente la fortaleza del cerro Castellar fuese la alcazaba del lugar de al-Mallaha (la Salina), que poseía Umar b. Mudimm al-Hatruli, conocido por al-Mallahi, un bereber rebelde al emir Abd Allah, sobre el que escribe Ibn Hayyan³ en su crónica de los años 888-912, y recoge Antonio Olmo López en sus estudios sobre la entidad territorial de

² Ibn ‘Idāri, Magreb, siglos XIII-XIV (Al-Bayān al-mugrib, edición Beirut, 1983, volumen II, *Histoire de l’Espagne musulmane de la conquête au XIe siècle* por G. S. Colin y E. Lévi -Provençal; traducción parcial por F. Fernández, *Historias de al-Andalus*, Granada, 1860; y traducción parcial francesa por E. Fagnan, al-Bayano l-Mogrib, Argel, Imprimerie Orientale, 1901-1904. En OLMO LÓPEZ, Antonio. “la entidad...”, p.7-39.

³ IBN HAYYAN. *Muqtabis III*, edición por Melchor M. Antuña, *Chronique du regne de calife umayyade Abd Allah a Cordoue*, Paris, 1937, traducido por José E. Guráieb, *Cuadernos de historia de España*, volúmenes XIII (1950) al XXXI-XXXII (1960).

Muntilun. Este rebelde, siendo guardián en la administración del gobernador, le mató a traición, adueñándose de la alcazaba, y se unió a ben Hudayl, señor de la vecina fortaleza de Monteleón. Estos rebeldes fueron vencidos por el emir 'Abd Allāh.⁴

El camino continúa su trazado durante cuatro kilómetros más por la vía pecuaria llamada Colada de la Fuensanta hasta llegar a Castillo de Locubín. En sus 16 km. de recorrido el camino procura adaptarse a las condiciones orográficas del terreno, bordea la Sierra de la Grana por el Este, atraviesa el arroyo de Los Ángeles, sigue por el valle del río Víboras que cruza a la altura del Cortijo de Jaca. Ya en el término municipal de Castillo de Locubín sigue el trazado de la carretera local hasta el kilómetro 15, donde la vía pecuaria la abandona para optar por el trazado más corto hacia Castillo de Locubín, atravesando el arroyo Salado y el río San Juan por el Puente del Batán.

Poco antes de llegar al río San Juan, a la izquierda del camino se encuentra el Cerro de la Coronilla de 904 m. de altitud. En su cumbre se ubica una torre medieval, cuya misión era la vigilancia de los caminos que desde el Norte llegan a Castillo de Locubín y el valle del río San Juan. Hoy día se encuentra derruida.

Al sur de este cerro, se ubica una pequeña meseta, con acantilados sobre el río San Juan y entre dos antiguos caminos que confluyen en Castillo de Locubín desde los pasos del Norte de la sierra. En los alrededores se hallan algunos fragmentos de cerámica ibérica, que hacen pensar en uso defensivo del lugar en aquella época.

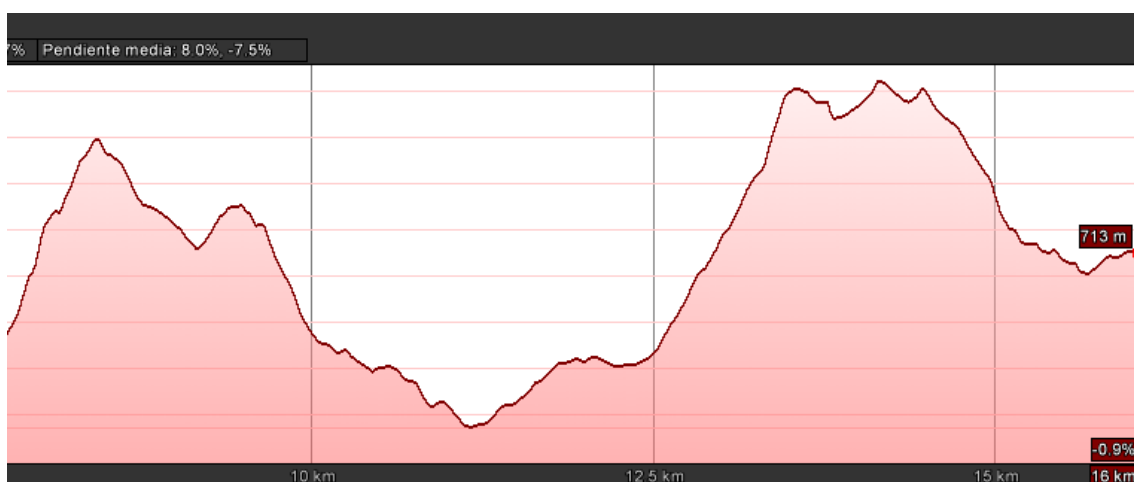
Antes de cruzar el Puente de Triana, este ramal se junta con el camino de Martos a Castillo de Locubín que pasa por la Fuente del Espino, el más directo en la comunicación de ambas poblaciones en el pasado, del cual se desvía en su inicio para pasar el núcleo urbano de Fuensanta de Martos y la antigua fortaleza de la cerro de la Atalaya. Junto al Puente de Triana se ubica la Torre del Batán, torre medieval, cuyo probable origen es del siglo XIII, en relación con un molino

⁴ Ibídem. OLMO LÓPEZ, Antonio. "La entidad territorial de Muntillūn". *Sumuntán*. Revista de Estudios sobre Sierra Mágina, núm. 28. Carhelejo: Colectivo de Investigación de Sierra Mágina, 2010, p. 14-15.

fortificado, semejante al molino del Cubo de Torredonjimeno, propio de una zona frontera entre los reinos de Castilla y Granada.



Perfil del camino de Fuensanta de Martos a Castillo de Locubín. 1º tramo.



Perfil del antiguo de Fuensanta de Martos a Castillo de Locubín. 2º tramo.

3. Camino de Fuensanta de Martos a Valdepeñas de Jaén.

Este camino tiene unos 15,3 km. de recorrido. Su trazado como camino está recogido en las hojas 968 (año 1906) y 969 (año 1931), 1:50.000, publicadas por el Instituto Geográfico Nacional. Está perdido en algunos de sus tramos. Comparte los primeros 1.600 metros de inicio con el camino de Fuensanta a Castillo de Locubín, correspondientes al comienzo de la carretera JA-3302 y a la vía pecuaria denominada Vereda de Castillo a Fuensanta. En este recorrido bordea por el Oeste el cerro de la Atalaya, donde su ubica uno de los tres núcleos

fortificados existentes junto al camino, refugio de la población medieval de la zona, al que hemos hecho referencia más arriba.

Siguiendo el camino de Fuensanta de Martos a Valdepeñas de Jaén, pasado el arroyo de La Jarica, a unos 4 km. de recorrido del camino desde Fuensanta se encuentra la fortaleza del Peñón del Ajo o de la Jarica, que podría corresponder a Yarisa, uno de los castillos de Muntílun del que escriben Arib B. Said, Ibn Hayya, Abd Allah b. Buluggin Ibn Idari y una crónica anónima de Abd al-rahman III al-Nasir⁵, también perteneciente a rebelde Sa'id ibn Hudhayl. Ocupa el promontorio rocoso conocido como Peñón del Ajo, término de Fuensanta de Martos, desde cuya posición domina gran parte del término. La fortaleza presenta los tres clásicos recintos defensivos: recinto exterior, alcazaba y torre, aunque pudo estar ampliado el recinto por otras construcciones junto a la alta pared rocosa. A los pies de esta fortaleza pasa el camino hacia Valdepeñas de Jaén.

El camino continúa faldeando el monte de La Jarica y, tras pasar el barranco de la Boca del Infierno, ascendía por sendero al Villar Alto. En esta zona el sendero prácticamente ha desaparecido entre los cortijos de la Fuente Cabrera y la Fuente del Álamo. Retoma de nuevo el carril por el cortijo del Cura hasta llegar al valle del río Víboras, que faldeaba por su derecha. Tras cruzar el Arroyo de los Corteses pasaba junto a la fortaleza del Cerro Castellón, situada a unos 11,2 km. de Fuensanta de Martos y 4 km. de Valdepeñas de Jaén.

La fortaleza de Susana se ubica en la cumbre del Cerro Castellón, desde donde su controla la vega del río y el camino que lleva a Martos a través de Fuensanta, y también el camino que de Jaén llevaba a Alcalá la Real, que coinciden en este tramo. Era uno de los castillos del rebelde Ibn Hudayl, tomado en la campaña de Muntílun por el emir Abd Allah en el año 912. Como las otras fortalezas del camino de Fuensanta a Valdepeñas de Jaén, era refugio de la población rural con una economía agro-ganadera que cultivaba las tierras de regadío del río Susana, junto al que se ubicaba la fortaleza. Esta zona estaría

⁵ OLMO LÓPEZ, Antonio. *Jaén en al-Andalus. Autores y Noticias*. Granada: Editorial Comares, 2010; y "La entidad, p. 7-40.

habitada por una importante población mozárabe hispano-romana, que podría estar vinculada con el culto primitivo del cercano santuario de Chircales.

Actualmente quedan pocos restos observables en la fortaleza. Aprovecha la orografía del cerro para sus defensas con cortes verticales de la roca, en la parte más alta del cerro y hacia la vertiente Este. Fue conquistado en 1238 por el maestre de la Orden de Calatrava, tras las correrías de Fernando III por esta zona en 1223, y al quedar asilado en tierra de frontera ya no volvió a poblarse. Hay abundante cerámica medieval. De él dice Francisco Tomás de Porcuna y Fuentes, prior de Valdepeñas de Jaén en su repuesta en su correspondencia con el geógrafo Tomás López en 1781:

“A la orilla de este dicho río Susana se alla un empinado cerro redondo que hoy llaman el Castellon a distancia de un cuarto de legua de Valdepeñas, en el hubo un Castillo que hoy esta destruido que se llamo también el Castillo de Susana, que se gano a los moros en el año 1238 por Martin Ruiz electo Maestro de Calatrava siendo Juez de Baeza vicente Darchas, y este sitio esta en medio de Jaén, y Alcalá la Real”⁶.

Destaca en el cerro del Castellón una cueva, situada en la vertiente del río, de difícil acceso, con varios habitáculos y un aljibe⁷, un primitivo refugio del lugar. Sobre el Castellón dice Bernardo Espinalt:

“En el sitio que llaman el Castellón, que dista media legua del pueblo, estuvo el castillo de Susana, de cuyas ruinas se han sacado en estos tiempos, lápidas de romanos, medallas, figuras del metal, flechas y otras muchas cosas que denotan su antigüedad”⁸.

Del lugar de Susana, ya no como castillo, habla la Crónica del Condestable Irazo en su paso por el camino de Alcalá la Real a Jaén. Paró a comer en

⁶ “Correspondencia de D. Francisco Tomás de Porcuna y Fuente, prior parroquial de Valdepeñas de Jaén, con el geógrafo Tomás López, sobre noticias de esta villa. Año de 1781”. *Lugia*, núm. 2, julio-agosto-septiembre 1985, Valdepeñas de Jaén: Asociación Cultural Lugia, p. 5-13 (copia de un documento del siglo XVIII, ubicado en el Archivo de la Asociación Cultural Lugia). También Jimena Jurado narra la conquista del castillo de Susana por la Orden de Calatrava (JIMENA JURADO, Martín de. *Catálogo de los Obispos de las Iglesias Catedrales de Jaén y anales eclesiásticos deste Obispado*, Ed. Facsimil, Granada, 1991, p. 118).

⁷ MARTÍNEZ CABRERA, Félix. *Historia de Valdepeñas de Jaén*. Jaén: Instituto de Estudios Giennenses, 2003. Capítulo I.

⁸ ESPINALT, Bernardo de. *Atlante Español*. Jaén, 1980.

Susana el 12 de febrero de 1464. La describe como la nava de Susaña, a tres leguas de Jaén, probablemente junto al cerro Castellón.⁹ El camino pasaba el río Susana por un vado,¹⁰ donde el 18 de febrero de 1470 se ubica ya un puente en la cita del enfrentamiento entre los peones cristianos que guardaban el camino y una incursión de moros almogávares.¹¹ Este puente entraría en la mejora del camino de Jaén a Alcalá la Real que realizó el Condestable Irazo por estos años porque –decía- “el camino que va de Jahén a Alcalá la Real por la sierra estaba muncho estrecho e çerrado e de malos pasos, así de robres e monte como de peñas e piedras e barrancos e pasadas de ríos”.¹²

Junto a este camino de Jaén a Alcalá la Real y a un kilómetro de su conexión con el camino de Fuensanta a Valdepeñas de Jaén se ubica el Santuario del Cristo de Chircales. Chirca es una voz mozárabe de origen latino, procede del latín *quercus* (encina). Es posible que en la época visigótica existiera un eremitorio en las cuevas del Santuario, ubicadas junto al manantial de aguas y cerca del valle del río Susana. Tras la desaparición de la frontera el eremitorio volvería a poblarse. A mediados del siglo XVI, poco después de la fundación de Valdepeñas de Jaén, hay ya constancia documental de la presencia de ermitaños en las cuevas de Chircales, en torno a la ermita del Cristo y su culto.¹³ El culto al Cristo de Chircales puede tener un antiguo origen, con relación a los frondosos árboles que hay en el lugar, especialmente encinas. En la antigüedad, bajo las ramas de los árboles se hicieron cultos ancestrales.¹⁴ Uno de estos árboles es la encina, que en el pasado cubría la mayor parte de la Península, la que adoraban los celtas y junto a ella los druidas oficiaban sus cultos, que el cristianismo heredó en algunas de sus manifestaciones. Tal es el Cristo de Chircales, donde cueva, fuente y encina marcan el triángulo mágico que llevó a

⁹ CUEVAS MATA, Juan; ARCO MOYA, Juan del; ARCO MOYA, José del (editores). *Relación de los hechos del muy magnífico e más virtuoso señor, el señor don Miguel Lucas, muy digno condestable de Castilla*. Jaén: Ayuntamiento de Jaén, 2001, p. 161 y 164.

¹⁰ *Ibidem*, p. 288.

¹¹ *Ibidem*, p. 342.

¹² *Ibidem*, p. 102.

¹³ MARTÍNEZ CABRERA, Félix. *Chircales y su Cristo*. Valdepeñas de Jaén: Cofradía del Santísimo Cristo de Chircales de Valdepeñas de Jaén, 2000.

¹⁴ En la Biblia se recogen cultos ancestrales bajo los árboles: “Destruiréis completamente todos los lugares donde las naciones que desposeeréis sirven a sus dioses: sobre los montes altos, sobre las colinas y debajo de todo árbol frondoso” (Deuteronomio, 12:2). “Y sacrificó y quemó incienso en los lugares altos, en los montes y debajo de todo árbol frondoso” (II Crónicas, 28:4).

construir su santuario y eremitorio, y bajo la encina se oficia su misa en romería cada primer domingo de mayo.

Sobre la Ermita del Cristo de Chircales dice el Prior de Valdepeñas de Jaén a finales del siglo XVIII:

“A distancia de un cuarto de legua, en la misma jurisdicción hay un celebre, y devoto Santuario , donde se venera una efigie en lienzo de Cristo Crucificado, con el titulo de el santo Cristo Chircales, a donde concurren continuamente, no solamente los Naturales de este pueblo, sino muchas gentes de Pueblos muy distantes con misas Votos y Promesas... Circunda este Templo una muy ancha vivienda que sirve de aposentamiento a todas las personas que vienen a ofrecer sus corazones y dones a esta divina imagen... tiene dos Patios, cada uno con su fuente; tiene una hermosa situación, pues esta a el pie de un Risco elevado poblado de muchos Parrales, cipreses y arboles frutales, y muy sabrosas hortalizas... De este Risco nace un caudaloso y perenne arroyo de agua delgada y cristalina, del cual se reparten diversas acequias que fecundan y fertilizan un pedazo de Valle inmediato... hay la más común tradición, de que habiendo unos ermitaños viviendo en unas cuevas, que aun hoy se ven, en el citado risco llegó ha descansar, un Arriero que traía paño de venta, deslió un fardo, y entre el paño traía la imagen y por el favor recibido, manifestando su agradecimiento les dono dicha imagen y por reverencia de esta Sagrada imagen los citados ermitaños le edificaron una pequeña capilla, y después los fieles extendiendo la devoción, ampliaron dicha iglesia ; que esta hoy lindando con el camino que viene de Jaén para la Ciudad de Alcalá la Real”.¹⁵

La Ermita del Cristo de Chircales está inscrita en el Patrimonio Inmueble de Andalucía, como arquitectura popular de caracterización Etnológica, en el que destacan la procesión religiosa, la devoción al Cristo y la romería. El edificio de la Ermita se dispone en torno a un patio delantero y un jardín, al que se accede a través de una gran portada terminada en arco de herradura, adosada al antiguo convento y con una fuente natural a la entrada. La Ermita tiene una nave con coro en su parte posterior y varias salas anexas. En una parte la planta baja se ubica la sala de exvotos y la cueva del Cristo.

¹⁵ “Correspondencia de don Francisco...”

Desde el cerro Castellón el camino continuaba paralelo al río, ya como vía pecuaria (vereda de Los Castillejos y colada de Santa Ana) de unos 4 km. de recorrido hasta llegar a Valdepeñas de Jaén. En total son unos 15,5 km. de recorrido a través de la Sierra Sur, con un perfil que va desde los 713 m. de altitud de Fuensanta de Martos a los 918 m. de altitud de Valdepeñas de Jaén; el camino atraviesa barrancos y arroyos, como los del Ajo, Boca del Infierno, Zarzacoa, Prado Juncal, de los Corteses y el río Susana, que más abajo el recibe el nombre de Víboras.



Perfil del camino de Fuensanta de Martos a Valdepeñas de Jaén. 1º tramo.



Perfil del camino de Fuensanta de Martos a Valdepeñas de Jaén. 2º tramo.

Las fortalezas de este camino son un ejemplo de castillos perdidos, desaparecidos a comienzos del siglo X cuando el califato extendió su control por la zona de la subbética giennense, excepto la fortaleza del Cerro Castellón,

cercana al santuario del Cristo de Chircales, que desapareció en el siglo XIII. En esta época la frontera entre los reinos de Castilla y Granada se estableció en la zona, despoblándose muchos lugares. Era un mundo rural encastillado, consecuencia de la inseguridad de la época. En el siglo X aún vivían muchos cristianos en la comarca de Muntílun, cuyo culto pudo estar vinculado al cercano santuario de Chircales, donde existiría una comunidad de monjes; prácticas religiosas que desaparecerían con el integrismo almorávide (siglo XI) y almohade (siglo XII). La tradición religiosa del lugar se recuperaría tras la desaparición de la frontera y la repoblación en la primera mitad del siglo XVI.

4. Fortalezas junto a los caminos de Fuensanta de Martos a Castillo de Locubín y Valdepeñas de Jaén.

4.1. Fortaleza del Cerro Castellón.

Otras denominaciones: Castillo de Susana.

Municipio: Valdepeñas de Jaén.

Referencia Catastral: polígono 3, parcela 874.

Ubicación:

Paraje: Cerro del Castellón.

Coordenadas: UTM X: 423996; Y: 4160801 (ETRS89)

Altura s.n.m.: 955 metros

Uso actual: Erial y almendros.

Propiedad: Privada

Conservación: Derruido.

Medidas:

Superficie total: Aproximadamente 5.000 m².

Forma del Recinto: Irregular.

Accesibilidad: Desde Valdepeñas hay que tomar el carril asfaltado que lleva al santuario de Chircales, que sale al Oeste de la población. Tras unos 4 km. de recorrido se llega a la altura del cerro del Castellón, que queda a la izquierda. Es de fácil acceso, a unos 200 m. de subida a pie desde el carril, si no es por una alambrada de ganado que lo cerca.

Descripción: La fortaleza está totalmente destruida. Aprovechaba la posición orográfica que suponía el promontorio y las defensas naturales de las rocas en casi todo su perímetro, a semejanza de otras de la comarca. Constaba de tres recintos defensivos. La torre ocupaba la cumbre del cerro en el extremo Este de la fortificación. Unos 65 m. al Oeste se pueden apreciar los restos derruidos de un muro que cerraba el segundo recinto defensivo o alcazaba. Unos 80 metros más al Oeste y en sentido descendente se extiende una pequeña meseta que

comprendía el recinto fortificado exterior, donde se puede apreciar la entrada a la fortaleza al Norte.

Entorno físico: Es un promontorio kárstico, la roca madre alterna con vegetación de herbácea y almendros.

Elementos anexos: Aparece numerosa cerámica medieval en la cumbre y laderas del cerro. Destaca en el cerro del Castellón una cueva, situada en la vertiente del río, de difícil acceso, con varios habitáculos y un aljibe. Al Este de la fortaleza se ubica un cortijo y, a poco más de 1 km. al Norte se encuentra el santuario del Cristo de Chircales.

Protección existente: Está declarado Bien de Interés Cultural, tipología de Monumento, código (R.I.) - 51 - 0007995 – 00000, BOE 05-05-1949 y 29/06/1985. Incluido en la base de datos del Catálogo del Patrimonio Inmueble de Andalucía, caracterización Arqueológica y Arquitectónica, código 01230930001.

Referencias históricas: Corresponde al castillo de Susana. Aparece citado en las crónicas musulmanas de los siglos IX-X, como castillo de la comarca de Muntílun. Fue conquistado en 1238 por el maestre de la Orden de Calatrava, tras las correrías de Fernando III por esta zona en 1223, y al quedar asilado en tierra de frontera ya no volvió a poblarse, junto a él pasaba el antiguo camino que iba de Jaén a Alcalá la Real.

Bibliografía:

ARQUELLADA, J. (Toral Peñaranda, E., editor). *Sumario de proezas y casos de guerra acontecidos en Jaén y reynos de España, y de Ytalia, y Flandes, y grandeza de ellos desde el año 1353 hasta el año 1590 & compuesto*. Jaén: Diputación Provincial de Jaén, Instituto de Estudios Giennenses, 1999.

“Correspondencia de D. Francisco Tomás de Porcuna y Fuente, prior parroquial de Valdepeñas de Jaén, con el geógrafo Tomás López, sobre noticias de esta villa. Año de 1781”. *Lugia*, núm. 2, julio-agosto-septiembre 1985, Valdepeñas de Jaén: Asociación Cultural Lugia, p. 5-13 (copia de un documento del siglo XVIII, ubicado en el Archivo de la Asociación Cultural Lugia).

CUEVAS MATA, Juan; ARCO MOYA, Juan del; ARCO MOYA, José del (editores). *Relación de los hechos del muy magnífico e más virtuoso señor, el señor don Miguel Lucas, muy digno condestable de Castilla*. Jaén: Ayuntamiento de Jaén, 2001.

JIMENA JURADO, Martín de. *Catálogo de los Obispos de las Iglesias Catedrales de Jaén y anales eclesiásticos deste Obispado*, Ed. Facsimil, Granada, 1991, p. 118.

MARTÍNEZ CABRERA, Félix. *Historia de Valdepeñas de Jaén*. Jaén: Instituto de Estudios Giennenses, 2003. Capítulo I.

OLMO LÓPEZ, Antonio. *Jaén en al-Andalus. Autores y Noticias*. Granada: Editorial Comares, 2010.

OLMO LÓPEZ, Antonio. "La entidad territorial de Muntilún". *Sumuntán*. Revista de Estudios sobre Sierra Mágina, núm. 28. Carchelejo: Colectivo de Investigación de Sierra Mágina, 2010, p. 7-40.

Cartografía:



Ubicación de la fortaleza del cerro del Castellón. Mapa 1:25.000.



Ubicación de la fortaleza del cerro del Castellón. Ortofoto.



Ubicación de la fortaleza del Cerro del Castellón, ortofoto y parcelario catastral.

Fotografía (3/05/2016):



Cara Norte del Cerro Castellón.



Cumbre del cerro Castellón.



Río Susana desde el Cerro Castellón.



Defensas naturales del Sur. Fortaleza del Cerro Castellón.



Santuario del Cristo de Chircales, cercano a la fortaleza del cerro del Castellón.

4.2. Fortaleza del Cerro de la Atalaya.

Municipio: Fuensanta de Martos.

Referencia Catastral: polígono 4, parcela 104.

Ubicación:

Paraje: Cerro de la Atalaya.

Coordenadas: UTM X: 419314; Y: 4166350 (ETRS89)

Altura s.n.m.: 829 metros

Uso actual: Encinar y matorral.

Propiedad: Privada

Conservación: Derruido.

Medidas:

Superficie total: Aproximadamente 6.198 m².

Forma del Recinto: Irregular.

Accesibilidad: La fortaleza se ubica al Sur del núcleo urbano de Fuensanta de Martos. A la cumbre se accede por la carretera local JA-3302. A medio kilómetro de recorrido del núcleo urbano y tras pasar el Puente la Vega, hay un desvío a la izquierda. A los 340 metros sale un carril a la derecha que sube a la meseta que hay junto al cerro de la Atalaya, de casi un kilómetro de recorrido. Desde la meseta sale una desviación del carril a la derecha que lleva a la misma cumbre del cerro, a unos 500 m.

Descripción: La fortaleza está totalmente destruida. Más aún por la construcción de una antena de televisión en su recinto. Ocupaba la cumbre del cerro. Podría haber existido un recinto exterior también fortificado en la ladera de la zona Oeste.

Entorno físico: Es un promontorio kárstico, con abundante vegetación de chaparros y encinas al Norte. El suelo de la fortaleza lo ocupa mayoritariamente vegetación herbácea. Al Sur predominan las plantaciones de olivar.

Elementos anexos: Aparece numerosa cerámica romana y medieval en la cumbre y en las laderas del cerro.

Protección existente: Está incluida en la base de datos del Patrimonio Inmueble de Andalucía. Caracterización Arqueológica. Código 01230340005.

Referencias históricas: Fue ocupada en época romana y medieval, probablemente también en época ibérica o anterior, por los restos neolíticos entrados en los alrededores. Posiblemente fuese la fortaleza de Funtiyala, próxima a las de Yarisa y Muntilun, refugio de rebeldes al emirato Cordobés entre

los siglos IX y X, según Ibn Hayyan¹⁶ en su crónica de los años 888-912, y recoge Antonio Olmo López en sus estudios sobre la entidad territorial de Muntílun.

Bibliografía:

BONILLA MARTOS, Luis. "Poblamiento y territorio en el suroeste de la provincia de Jaén en época ibérica". *Arqueología y Territorio* nº 1. 2004. p.119-133.

CRESPO GARCÍA, J. M y LÓPEZ ROZAS, J.: "Algunas cuestiones sobre los modelos de asentamiento ibérico en la cuenca alta del río Víboras. Martos (Jaén)" *Arqueología Espacial*, Teruel, 1984, pp.206-221.

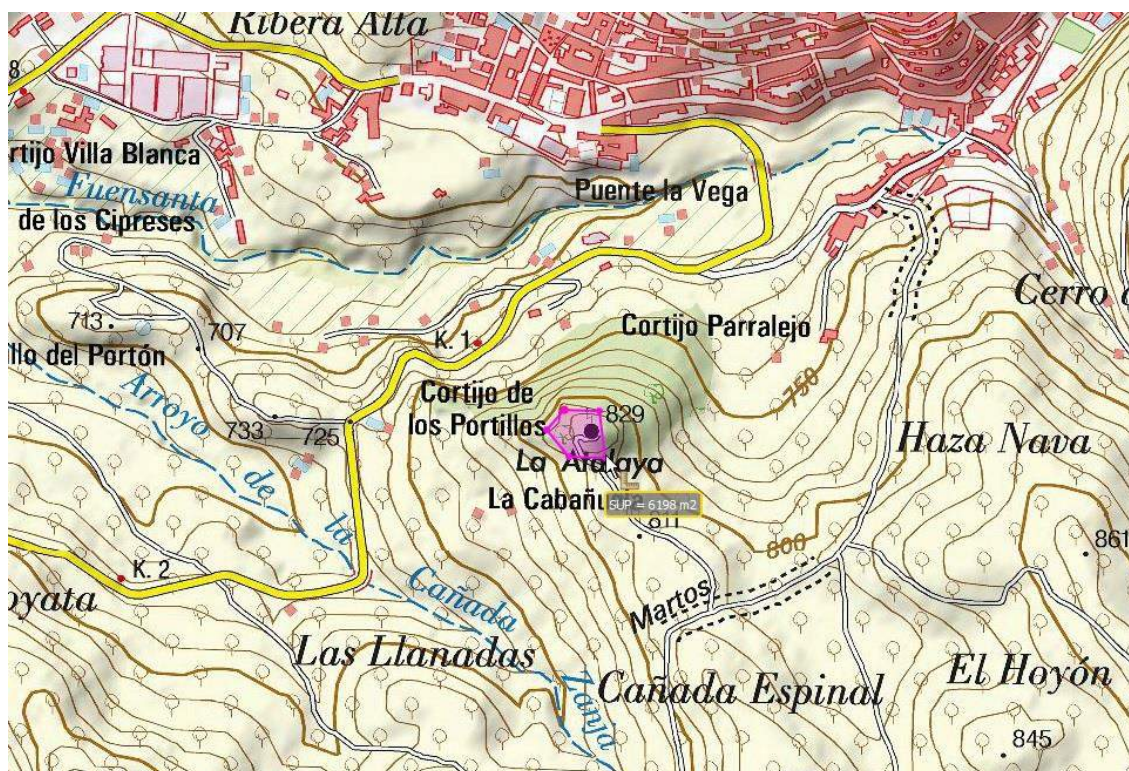
OLMO LÓPEZ, Antonio. *Jaén en al-Andalus. Autores y Noticias*. Granada: Editorial Comares, 2010.

OLMO LÓPEZ, Antonio. "La entidad territorial de Muntílun". *Sumuntán*. Revista de Estudios sobre Sierra Mágina, núm. 28. Carhelejo: Colectivo de Investigación de Sierra Mágina, 2010, p. 7-40.

Información documental:

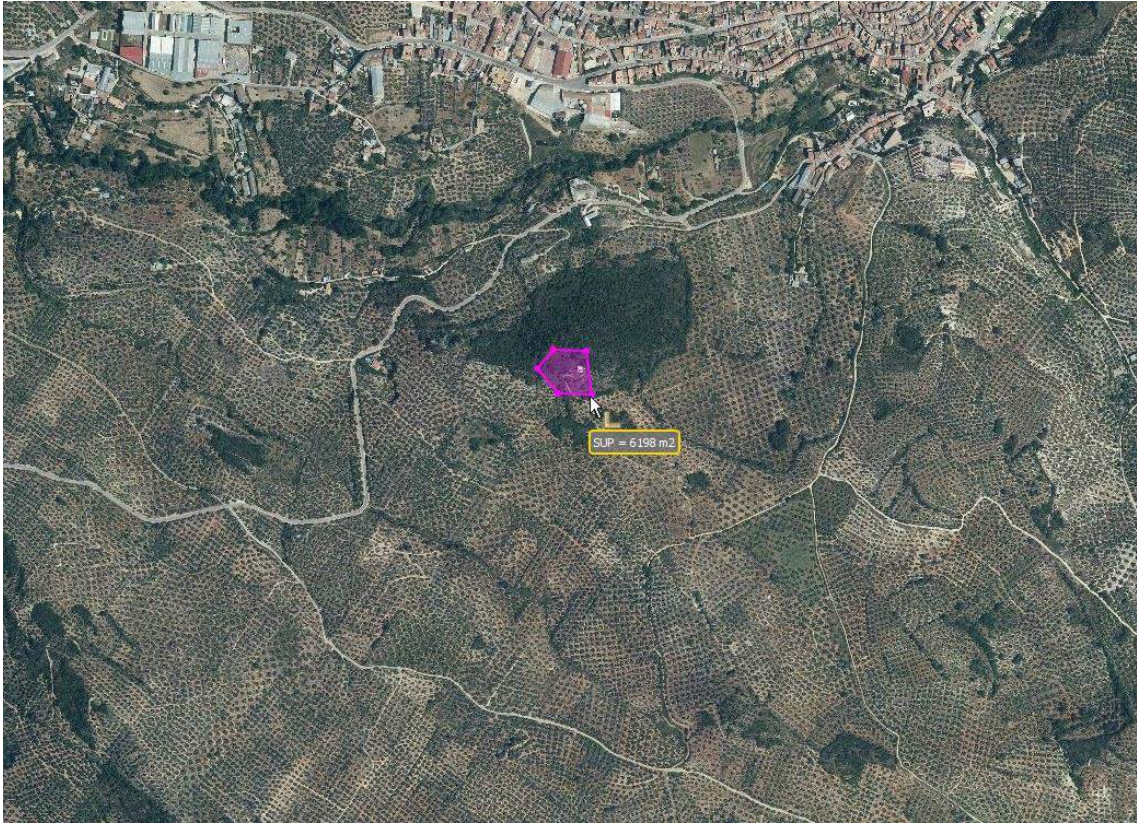
Archivo Central de la Consejería de Cultura. *Inventario de yacimientos arqueológicos de la Provincia de Jaén. La Atalaya*, 1988.

Cartografía:

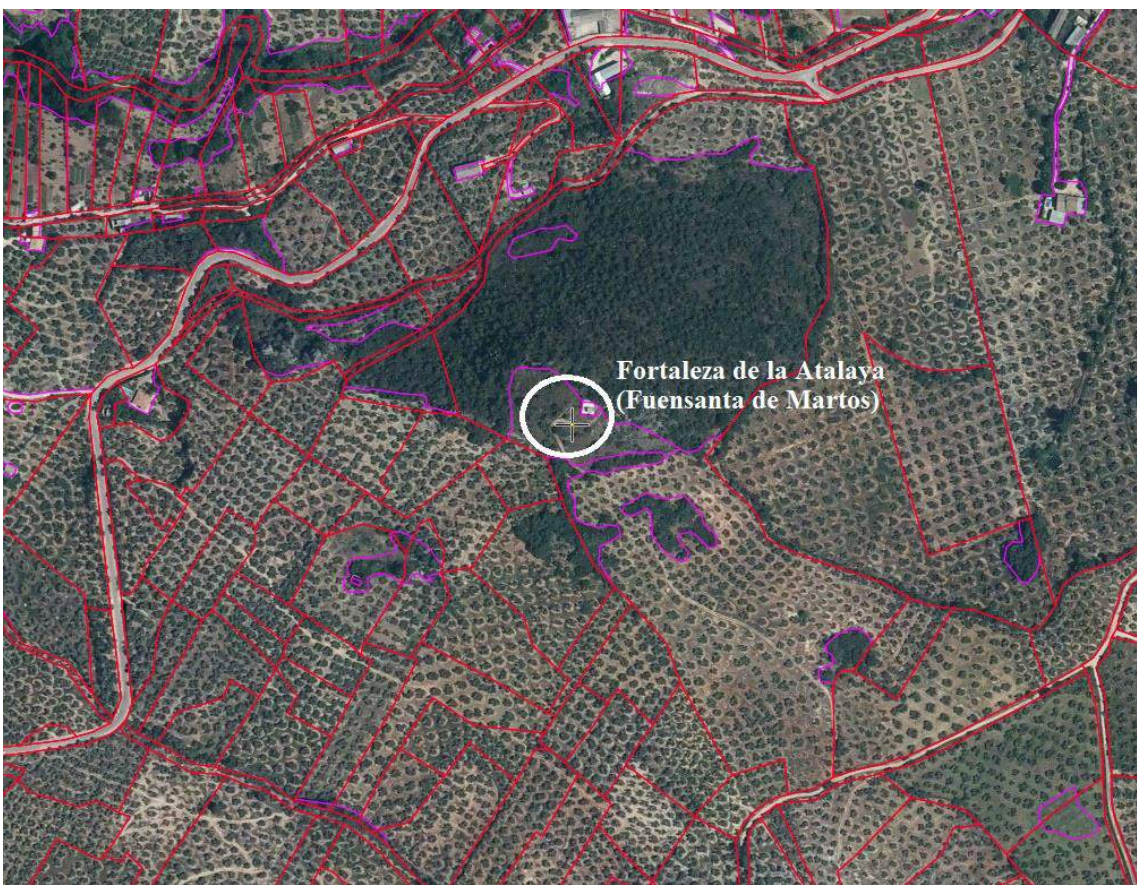


Ubicación de la fortaleza del cerro de la Atalaya. Mapa 1:25.000.

¹⁶ IBN HAYYAN. *Muqtabis III*, edición por Melchor M. Antuña, *Chronique du regne de calife umayyade Abd Allah a Cordoue*, Paris, 1937, traducido por José E. Guráieb, *Cuadernos de historia de España*, volúmenes XIII (1950) al XXXI-XXXII (1960).



Ubicación de la fortaleza del cerro de la Atalaya. Ortofoto.



Ubicación de la fortaleza del cerro de la Atalaya. Ortofoto y parcelario catastral.

Fotografía:



Cerro de la Atalaya (Fuensanta de Martos).



Cerro de la Atalaya (Fuensanta de Martos).

4.3. Fortaleza del Cerro Castellar.

Municipio: Castillo de Locubín.

Referencia Catastral: polígono 5, parcelas 89.

Ubicación:

Paraje: Cerro Castellar.

Coordenadas: UTM X: 418891; Y: 4157578 (ETRS89)

Altura s.n.m.: 783 metros

Uso actual: Encinar y matorral.

Propiedad: Privada

Conservación: Derruido.

Medidas:

Superficie total: Aproximadamente 3000 m².

Forma del Recinto: Irregular.

Accesibilidad: Poco antes de llegar al punto kilométrico K.8 de la carretera JA-3302, de Fuensanta de Martos a Castillo de Locubín, a la altura del río, sale un camino asfaltado a la izquierda hacía el cortijo del Gato, que se encuentra a un kilómetro de recorrido, en la vertiente Oeste del cerro Castellar. Junto a este cortijo parte un carril a la derecha que bordea el cerro por la vertiente Oeste. Tras 350 metros de recorrido se deja el coche para acceder de forma más fácil a la fortaleza, que se ubica en la cumbre del cerro a unos doscientos metros de subida a pie.

Descripción: La fortaleza está totalmente destruida. Aprovechaba la posición orográfica que suponía el promontorio y las defensas naturales de las rocas en casi todo su perímetro. Debió utilizar paramentos de madera junto con la piedra, pues hay numerosas huellas labradas en las piedras donde debieron apoyarse las vigas. En la parte más alta existen restos de lo que parece un aljibe labrado en piedra, cuyo fondo está relleno de tierra. Se observan también diversas terrazas donde aflora cerámica medieval, posibles restos de antiguas construcciones. Al Sur del promontorio hay una pequeña meseta que pudo también formar parte de un recinto exterior de la fortaleza.

Entorno físico: Es un promontorio kárstico, la roca madre alterna con vegetación de chaparros y encinas.

Elementos anexos: Aparece numerosa cerámica medieval en las laderas del cerro, también en la cumbre. En sus proximidades se ubica un cortijo y, a poca distancia al Oeste unas antiguas salinas (UTM X: 417997; Y: 4157861 ETRS89) junto al arroyo del Salado, que abastecían a la comarca en el pasado, aún hoy día siguen parcialmente en uso.

Protección existente: Sin protección específica.

Referencias históricas: No se conocen referencias históricas específicas. Posiblemente fuese la alcazaba del lugar de al-Mallaha (la Salina), que poseía

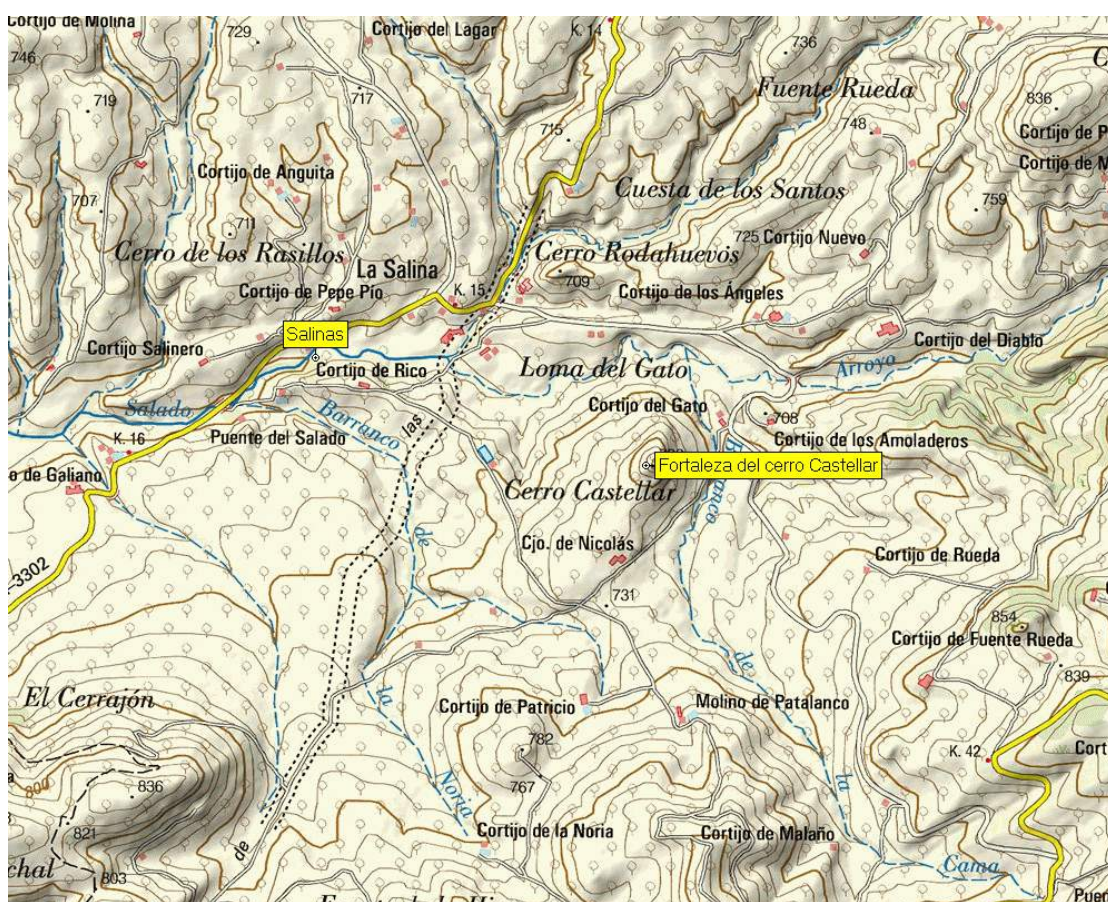
Umar b. Mudimm al-Hatruli, conocido por al-Mallahi, un bereber rebelde al emir Abd Allah, sobre el que escribe Ibn Hayyan¹⁷ en su crónica de los años 888-912, y recoge detenidamente Antonio Olmo López en sus estudios sobre la entidad territorial de Muntílun.

Bibliografía:

OLMO LÓPEZ, Antonio. *Jaén en al-Andalus. Autores y Noticias*. Granada: Editorial Comares, 2010.

OLMO LÓPEZ, Antonio. "La entidad territorial de Muntílun". *Sumuntán*. Revista de Estudios sobre Sierra Mágina, núm. 28. Carchelejo: Colectivo de Investigación de Sierra Mágina, 2010, p. 7-40.

Cartografía:



Ubicación de la fortaleza del cerro Castellar y de las salinas. Mapa 1:25.000.

¹⁷ IBN HAYYAN. *Muqtabis III*, edición por Melchor M. Antuña, *Chronique du regne de calife umayyade Abd Allah a Cordoue*, Paris, 1937, traducido por José E. Guráieb, *Cuadernos de historia de España*, volúmenes XIII (1950) al XXXI-XXXII (1960).



Ubicación de la fortaleza del cerro Castellar. Ortofoto y parcelario catastral.

Fotografía:



Cerro Castellar.



Restos del aljibe, cerro Castellar.



Piedra labrada para sujeción de paramento de madera. Cerro Castellar.



Salinas cerca del cerro Castellar.



Uno de los tres pozos de las salinas cercanas al cerro Castellar.

4.4. Fortaleza del Peñón del Ajo.¹⁸

Otras denominaciones: Fortaleza de La Jarica

Municipio: Fuensanta de Martos.

Referencia catastral: polígono 5, parcelas 21 y 22.

Ubicación:

Paraje: Jarica

Coordenadas (alcazaba): UTM X: 420863; Y: 4164874 (ETRS89)

Altura s.n.m.: 833 metros

Uso actual: Sin uso.

Propiedad: Particular.

Conservación: Derruido.

Medidas:

Superficie total: aproximadamente 1.804 metros cuadrados

Forma del Recinto: Irregular.

Elementos observables: La fortaleza ocupa un promontorio, conocido como el Peñón del Ajo, que ubica en la ladera del cerro de La Jarica. En su interior hay algunos almendros aislados, retamas, chaparros y monte bajo. En la parte inferior se ubican algunos olivos.

Materiales: La fortaleza ocupa un promontorio kárstico, defensa natural reforzada por muros de piedra caliza hoy desaparecidos, de los que se pueden observar pequeños restos.

Descripción: Esta fortaleza, de tipo rural, está ubicada a 2,5 km. al Sur de Fuensanta de Martos, pasado el arroyo de la Jarica. La etapa de habitación se puede encuadrar en las fortificaciones emirales del siglo IX-X, incluso también pudo tener una ocupación anterior. La fortaleza presenta tres recintos, correspondientes a tres alturas sucesivas. La última defensa era una torre rectangular de 7x17 m.

Elementos anexos: Aparece cerámica medieval, aunque la fuerte pendiente y la roturación del terreno ha influido en la pérdida de mucha cerámica en los alrededores. Su ubicación orográfica hace de la fortaleza un bastión inexpugnable por las vertientes norte, sur y oeste. Solamente por la vertiente Este, donde se ubicaría la puerta de entrada, presenta un acceso factible, protegido por la altitud de la peña y los muros que se ubicaban en esta zona.

Protección existente: El lugar está incluido en el planeamiento urbanístico de las Normas Subsidiarias del municipio como suelo no urbanizable, dentro del complejo serrano Sierras Alta y de la Pandera (PEPMF. Resolución de 7 de julio

¹⁸ Ya estudiamos esta fortaleza en el siguiente trabajo: LÓPEZ CORDERO, Juan Antonio y ESCOBEDO MOLINOS, Enrique. "Castillos perdidos en la Subbética giennense: Castellón de la Fuente Garcéz (Jódar) y La Jarica (Fuensanta de Martos)". *Sumuntán. Revista de estudios sobre Sierra Mágina*, núm. 30, 2012. Cárcheles: Colectivo de Investigación de Sierra Mágina (CISMA), 2012, p. 209-224.

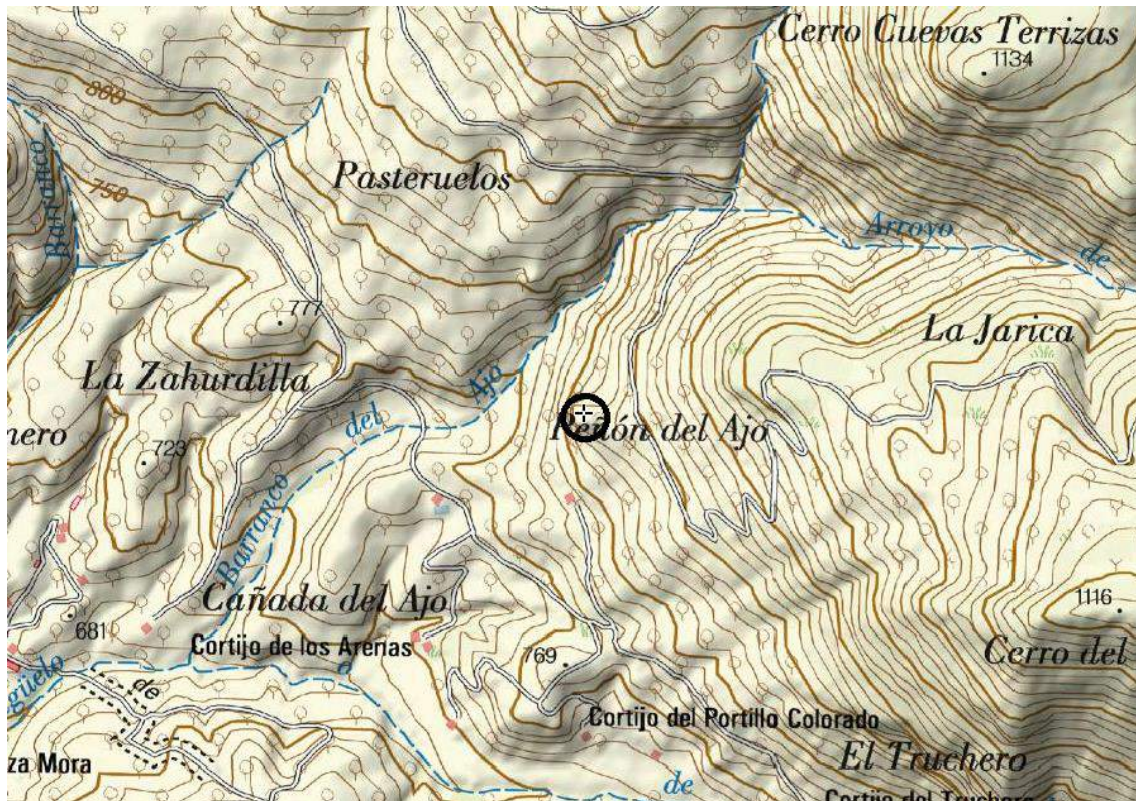
de 1986, BOJA 4 de abril de 2007. Norma 37), según Adaptación Parcial aprobada en pleno municipal 20/03/2013.

Fuentes históricas: No podemos identificar claramente esta fortaleza con citas históricas concretas. No obstante, el topónimo de este castillo es parecido a Ýarīšša, fortaleza que aparece en las crónicas árabes de Arib B. Said, Ibn Hayya, Abd Allah b. BulugginIbn Idari y una crónica anónima de Abd al-rahman III al-Nasir, recogidas por Antonio Olmo López (Jaén en al-Andalus. Autores y Noticias. Granada: Editorial Comares, 2010; y del mismo autor "La entidad territorial de Muntilũn". *Sumuntán. Revista de Estudios sobre Sierra Mágina*, núm. 28, 2010, p. 7-40).

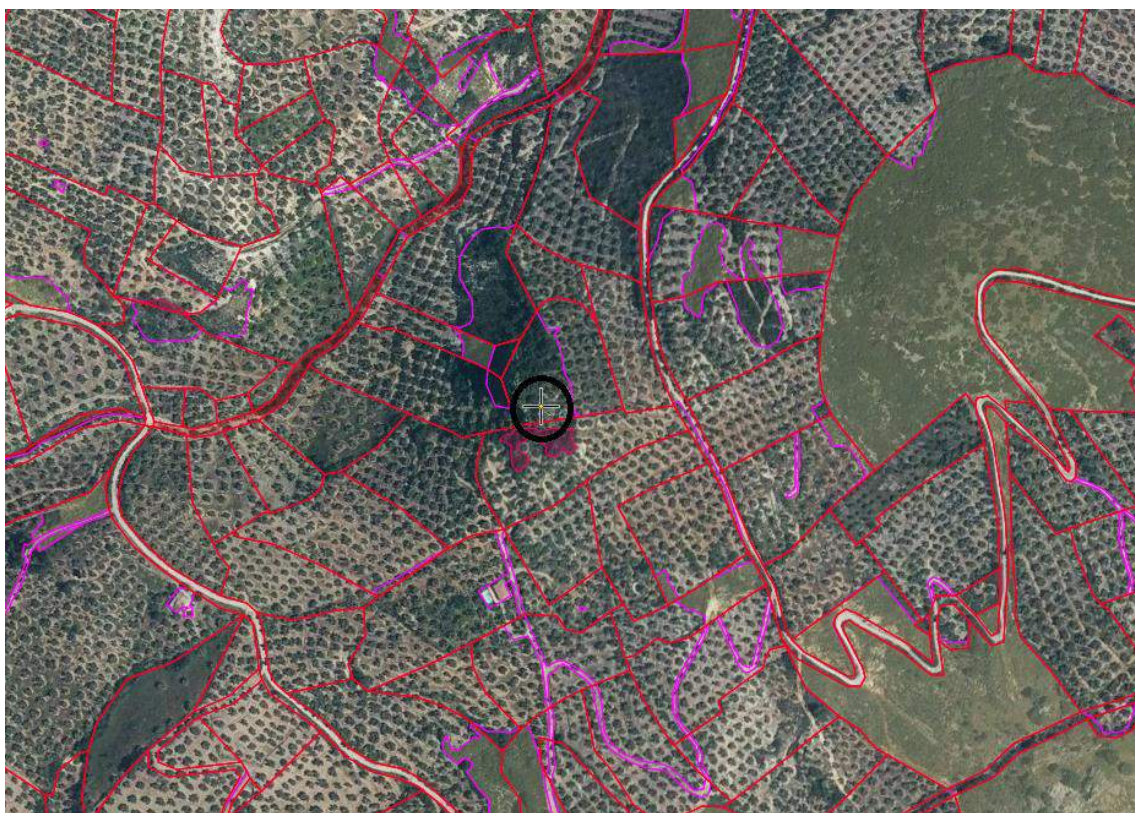
Cartografía:



Croquis de la fortaleza de La Jarica (Fuensanta de Martos). Ortofoto.



Ubicación de la fortaleza de La Jarica (Fuensanta de Martos). Mapa 1:25.000



Ubicación de la fortaleza de La Jarica. Ortofoto y parcelario catastral

Fotografías: (10-3-2012)



Peñón del Ajo - Fortaleza de la Jarica (Fuensanta de Martos)



Peñón del Ajo - Fortaleza de la Jarica (Fuensanta de Martos)



Recinto interior de la fortaleza de La Jarica, cimientos de muralla.



Recinto interior de la fortaleza de La Jarica, cimientos ciclópeos de muralla.



Restos derruidos de muralla de la fortaleza de La Jarica



Torre central derruida de la fortaleza de La Jarica



Acantilado Sur de la fortaleza de La Jarica (Fuensanta de Martos).

4.5. Torre del Cerro La Coronilla.

Municipio: Castillo de Locubín.

Referencia Catastral: polígono 5, parcela 464.

Ubicación:

Paraje: Cerro La Coronilla.

Coordenadas: UTM X: 417495; Y: 4155801 (ETRS89)

Altura s.n.m.: 904 metros

Uso actual: Sin uso.

Propiedad: Privada

Conservación: Derruida.

Medidas:

Superficie total: Aproximadamente 12,60 metros cuadrados.

Diámetro: 4 m.

Forma de la Torre: Base circular

Accesibilidad: Desde la carretera local JA-4306, al Norte del núcleo urbano de Castillo de Locubín, sale un carril asfaltado hacia el Norte, que atraviesa el río San Juan por el Puente de Triana, situado a unos 300 m. Al poco de cruzar el puente, se llega a la intercesión de otro camino asfaltado que hay tomar a la derecha. Tras recorrerlo 160 m. sale un carril de tierra a la izquierda que sube al monte de La Coronilla con fuerte pendiente. Después de 1,5 km. de recorrido se llega a una plantación de almendros ubicada a 300 m. de la cumbre del cerro, distancia que hay que hacer andado hasta llegar a la torre.

Descripción: La torre está derruida pero se observa la planta circular, de unos 4 m. de diámetro. Ocupa la parte más alta del cerro. Es una torre medieval de vigilancia, en relación con el castillo de Locubín. Desde el lugar vigilan los pasos de la Sierra Sur situados al Norte de Castillo de Locubín para que la población que cultiva el fértil valle del río San Juan pudiese buscar refugio en el castillo de Locubín. Estaba construida con mampuestos calizos.

Entorno físico: Es un cerro roturado en gran parte, con afloramientos kársticos. Los entorno de la torre está conformado por chaparros y almendros, alternando con matorral.

Elementos anexos: No se observa cerámica, ni elementos constructivos en el entorno. Unos 700 m. de recorrido más abajo se halla una pequeña meseta que probablemente albergó una primitiva fortificación ibérica y una calera.

Protección existente: Sin protección específica. El lugar está incluido en la zona no urbanizable de carácter rural, según las normas subsidiarias aprobadas en pleno municipal de fecha 18-mayo-2010.

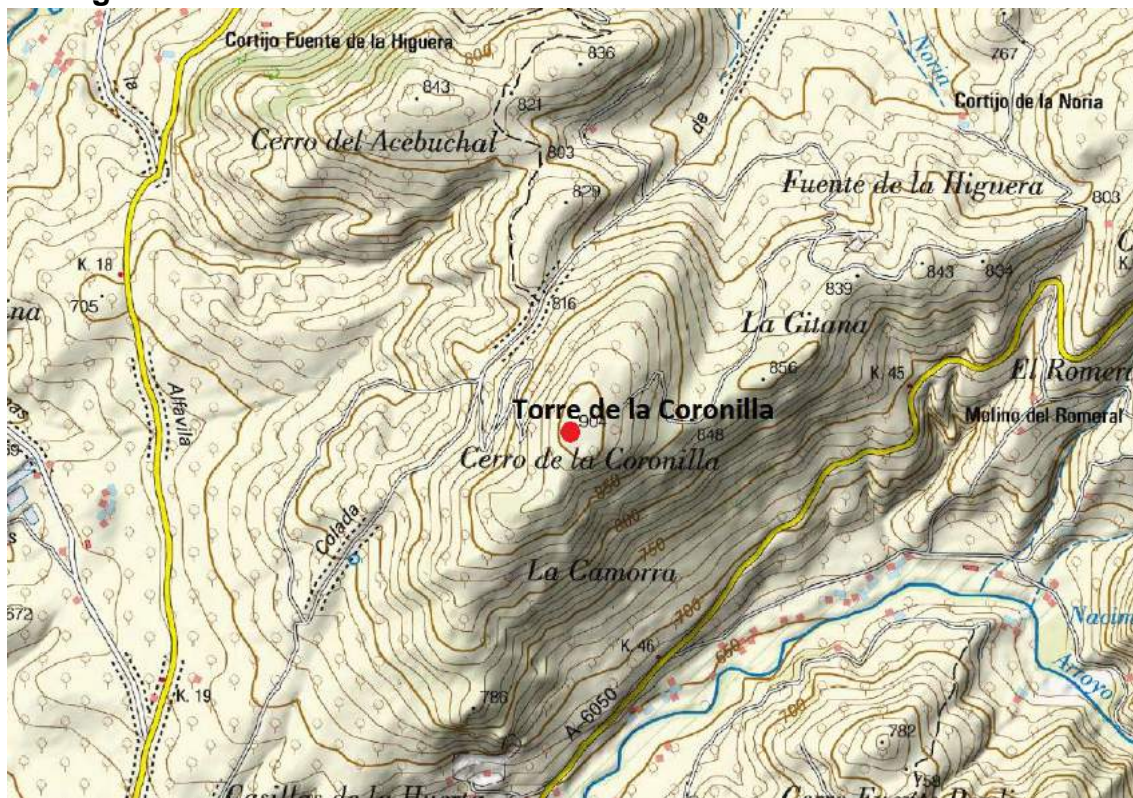
Referencias históricas: No se conocen referencias históricas específicas de la torre.

Bibliografía:

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

Agradecimiento:

A Rafael Bravo Segovia, miembro de la Asociación de Estudios Culturales de Castillo de Locubín, por la información recibida sobre esta torre.

Cartografía:

Ubicación de la Torre del cerro de La Coronilla. Mapa 1:25.000.



Ubicación de la Torre del cerro de La Coronilla. Ortofoto y parcelario catastral.

Fotografía:



Restos de la Torre de la Coronilla (Castillo de Locubín).



Restos de la Torre de la Coronilla (Castillo de Locubín).



Restos de la Torre de la Coronilla (Castillo de Locubín).

4.6. Fortaleza del Cerro La Coronilla.

Municipio: Castillo de Locubín.

Referencia Catastral: polígono 5, parcela 607.

Ubicación:

Paraje: Meseta del cerro de La Coronilla.

Coordenadas: UTM X: 417251; Y: 4155142 (ETRS89)

Altura s.n.m.: 786 metros.

Uso actual: Erial, matorral y chaparros aislados.

Propiedad: Privada

Conservación: Derruida.

Medidas:

Superficie total: Aproximadamente 2.000 metros cuadrados.

Forma del recinto: Irregular

Accesibilidad: Desde la carretera local JA-4306, al Norte del núcleo urbano de Castillo de Locubín, sale un carril asfaltado hacia el Norte, que atraviesa el río San Juan por el Puente de Triana, situado a unos 300 m. Al poco de cruzar el puente, se llega a la intercesión de otro camino asfaltado que hay tomar a la derecha. Tras recorrerlo 160 m. sale un carril de tierra a la izquierda que sube al monte de La Coronilla con fuerte pendiente. Después de 0,9 km. de recorrido el carril pasa junto a una pequeña meseta, a la derecha, donde se ubicaba la fortaleza.

Descripción: No se conservan restos visibles de la fortaleza, tan solo alguna cerámica aislada. Al Sur presenta un acantilado sobre el río San Juan que actuaba como defensa natural, mientras que el pequeño promontorio le permitía la defensa en el resto del perímetro. Por la cerámica encontrada parece ser una fortaleza ibérica, refugio de la población que cultivaba el fértil valle del río San Juan que se ubica a sus pies. La proximidad a los caminos, que atraviesan la Sierra Sur desde Fuensanta de Martos, permitía buenas comunicaciones.

Entorno físico: La pequeña meseta fue roturada en el pasado. Predomina la vegetación herbácea con matorral y chaparros aislados entre afloramientos kársticos.

Elementos anexos: Escasa cerámica ibérica. En el extremo Norte de la meseta existen los restos de una antigua calera. En la cumbre del cerro se encuentra una torre vigía medieval derruida.

Protección existente: Sin protección específica. El lugar está incluido en la zona no urbanizable de carácter rural, según las normas subsidiarias aprobadas en pleno municipal de fecha 18-mayo-2010.

Referencias históricas: No se conocen referencias históricas específicas de la fortaleza.

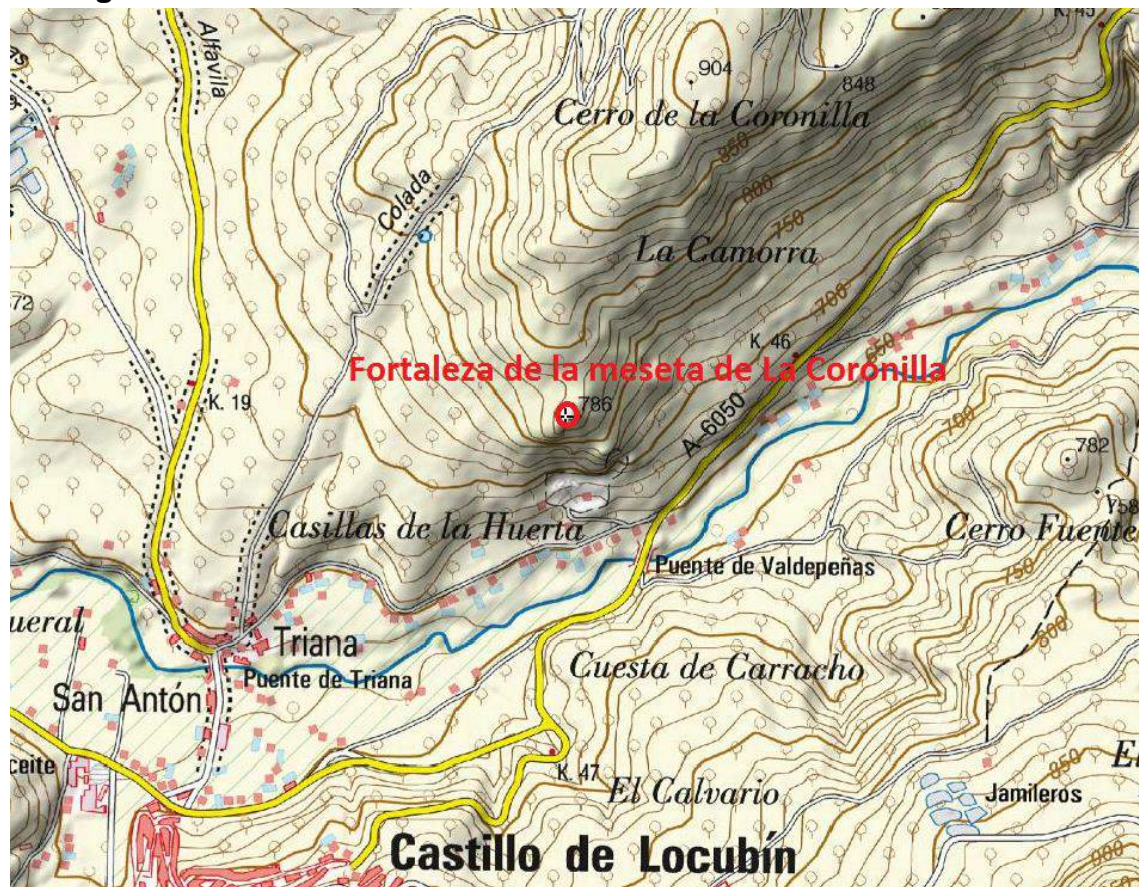
Bibliografía:

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

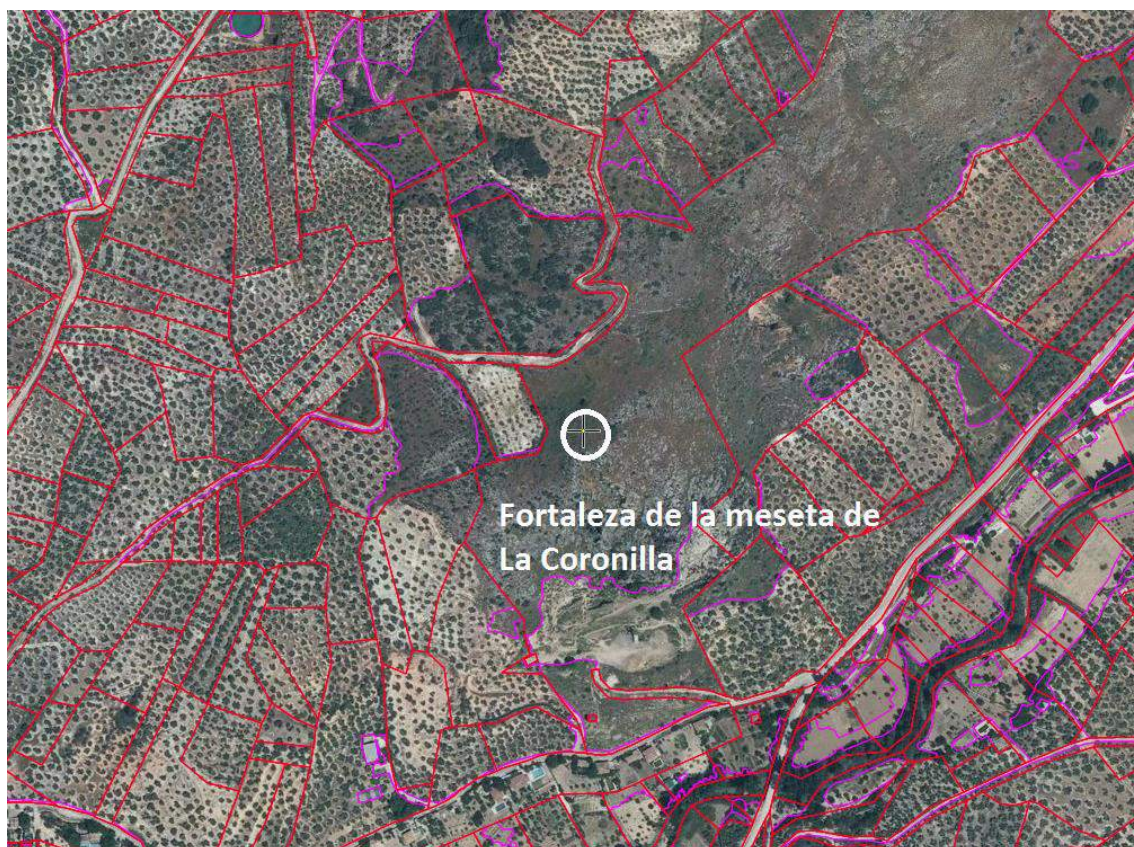
Agradecimiento:

A Rafael Bravo Segovia, miembro de la Asociación de Estudios Culturales de Castillo de Locubín, por la información recibida sobre esta fortaleza.

Cartografía:



Ubicación de la fortaleza del cerro de La Coronilla. Mapa 1:25.000.



Ubicación fortaleza de la meseta del cerro de La Coronilla. Ortofoto y parcelario catastral.

Fotografía:



Lugar de la fortaleza de la meseta de la Coronilla (Castillo de Locubín).



Calera junto a la fortaleza de la meseta de la Coronilla (Castillo de Locubín).



Restos de vasija ibérica de la meseta de la Coronilla (Castillo de Locubín).

4.7. Torre del Batán

Otras denominaciones: Torre de Triana o de Valtocón.

Municipio: Castillo de Locubín.

Referencia Catastral: 6748202VG1564N0001XH.

Ubicación:

Paraje: Urbano. Calle Triana, número 8.

Coordenadas: UTM X: 416591; Y: 4154667 (ETRS89)

Altura s.n.m.: 635 metros.

Uso actual: Vivienda.

Propiedad: Privada

Conservación: Derruida.

Medidas:

Superficie total: Aproximadamente 45 metros cuadrados.

Forma de la Torre: Planta Cuadrada

Accesibilidad: Desde la carretera local JA-4306, al Norte del núcleo urbano de Castillo de Locubín, sale un carril asfaltado hacia el Norte, que atraviesa el río San Juan por el Puente de Triana, situado a unos 300 m. Pasado el puente, a unos 40 m. a la derecha se encuentra la torre.

Descripción: La torre está cercana al puente del mismo nombre sobre el río San Juan, al Norte, a las afueras de Castillo de Locubín, hoy día incluida en el núcleo urbano. Su origen probable es del siglo XIV, obra cristiana que debió pertenecer a un primitivo molino fortificado por ser cercano a la frontera nazarí. Está construida en sillería. En la parte superior utiliza mampuestos con mortero.

Entorno físico: El entorno es urbano, con vegetación de ribera del río San Juan.

Elementos anexos: Muy próximo está el Puente de Triana, donde confluyen los caminos que por el Norte comunican la campiña de Martos con el interior de la Sierra Sur.

Protección existente: El lugar está incluido en la zona urbana como elemento protegido, según las normas subsidiarias aprobadas en pleno municipal de fecha 18-mayo-2010.

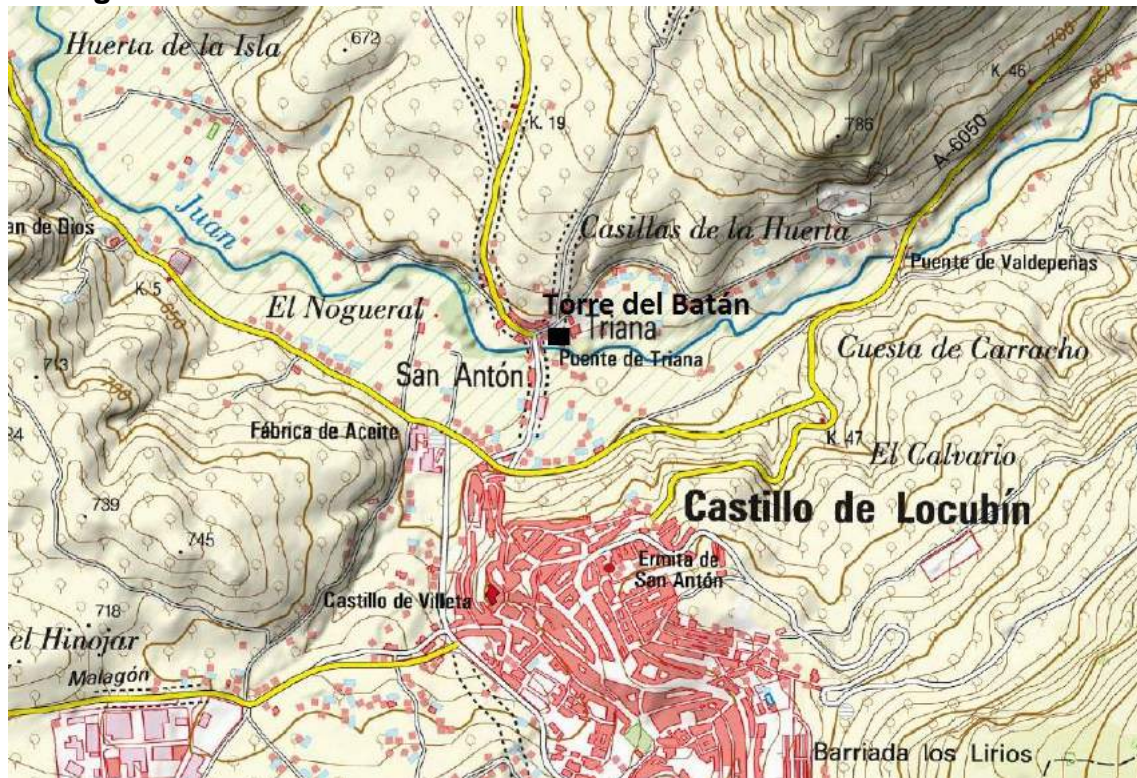
Referencias históricas: Está documentado como molino de aceite desde 1600, propiedad del Conde de Humanes y después como batán.

Bibliografía:

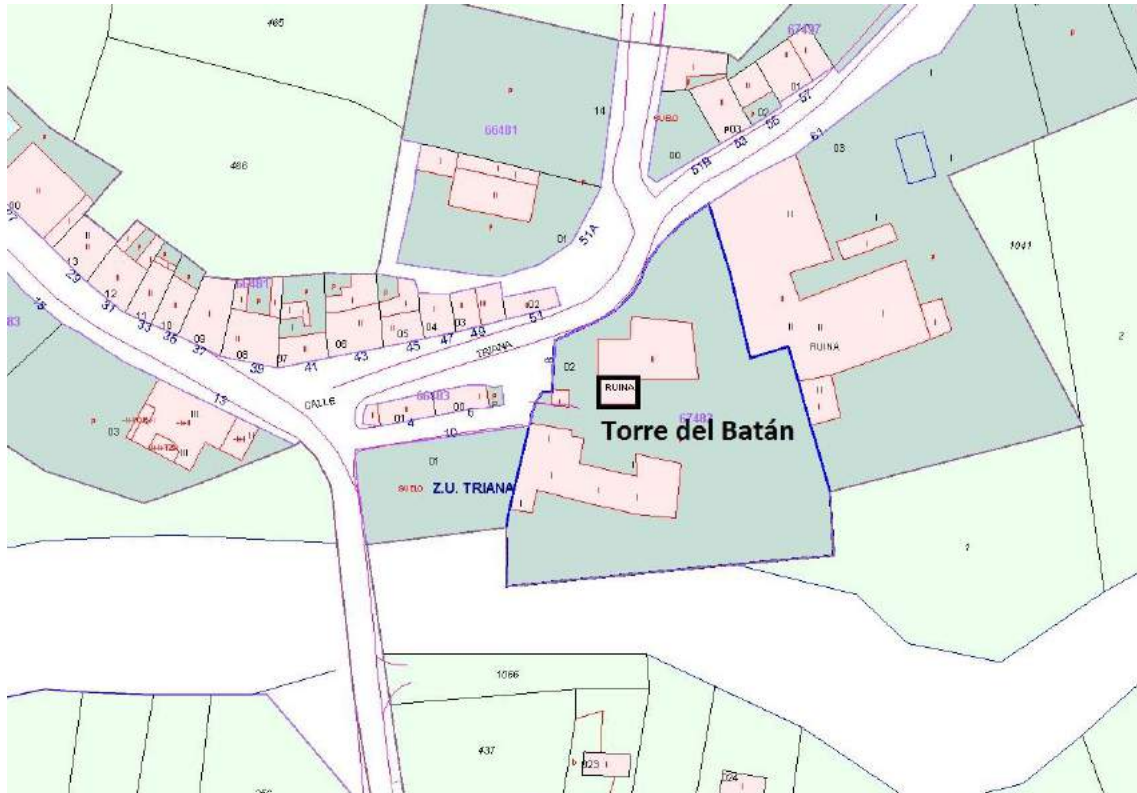
ÁLVAREZ DE MORALES y RUIZ, Rafael. *Con un castillo en su nombre. Historia de Castillo de Locubín*. Castillo de Locubín: Ayuntamiento, 1992.

CASTILLO ARMENTEROS, Juan Carlos y CASTILLO ARMENTEROS, José Luis. "La organización militar de la Orden de Calatrava en el Alto Guadalquivir a través de las investigaciones arqueológicas". *Arqueología y Territorio Medieval*, número, 2. Jaén: Universidad de Jaén, 2003, p. 181-231.

Cartografía:



Ubicación de la Torre del Batán. Mapa 1:25.000.



Ubicación de la Torre del cerro del Batán. Parcelario catastral.



Ubicación de la Torre del cerro del Batán. Ortofoto.

Fotografía:



Torre del Batán (Castillo de Locubín).



Torre del Batán (Castillo de Locubín).

5. Conclusión.

Este trabajo sobre antiguas vías de comunicación de la Sierra Sierra Sur de Jaén con el Norte de la campiña giennense muestra, al igual que el presentado en el anterior congreso sobre Historia de la Caminería, un conjunto de núcleos defensivos de época medieval o anterior, hoy desaparecidos, que en el pasado albergaron una población encastillada por la inseguridad de la época. La economía de esta población debió ser principalmente agroganadera, su

ubicación junto a las vías de comunicación también favorecería un tránsito comercial entre la campiña y la sierra. La mayoría de estos núcleos poblacionales desaparecieron en el siglo X, el castillo de Susana lo hizo en el siglo XIII.

Sin duda, la coincidencia de las vías pecuarias con gran parte del trazado de los antiguos caminos arrieros por la Sierra Sur, hoy en parte desaparecidos, deja muestra de la ubicación de poblaciones que desaparecieron por circunstancias adversas. Cuando esta zona era conocida como Muntilun, entre los siglos IX y X, y estaba habitada por muladíes y mozárabes, según las crónicas musulmanas, era lugar de endémicas rebeliones. La pacificación de la zona a comienzos del siglo X con el emir Abd Allah y Abd al-Rahman III motivó la destrucción de muchas de estas fortalezas. Más tarde, el establecimiento de la frontera entre los reinos musulmán de Granada y cristiano de Castilla en esta zona en las primeras décadas del siglo XIII motivó un gran vacío poblacional, refugiándose la escasa población en núcleos defensivos más importantes, como el Castillo de Locubín.

Estas vías de comunicación, como caminos arrieros, permitían un trazado lo más corto posible a través de los puertos de la Sierra. La construcción de pequeñas albarradas facilitaba el paso por las laderas pendientes, y el desbroce del camino se facilitaba por el continuo paso de ganado. Las corrientes de agua, en barrancos, arroyos y ríos, se cruzaban por vados, siendo la construcción de puentes algo excepcional. Es el caso del río San Juan, donde el Puente de Triana servía de punto de encuentro de los caminos que iban desde el Norte de la Sierra Sur a Castillo de Locubín. La fábrica de este puente ha recibido muchas transformaciones en el tiempo, la última en 1952, pero su origen probablemente sea anterior a la conquista cristiana.

En la actualidad, estos caminos son fácilmente recuperables como senderos, pues los tramos en desuso son fácilmente reconocibles y no son de mucha extensión. Su rehabilitación permitiría recuperar su primitiva imagen, su utilización para actividades en auge como el senderismo o mountain bike, descubrir un paisaje desconocido, y acercar al visitante a la cultura perdida de la Sierra Sur a través de sus fortalezas y elementos etnográficos.

ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE LA PROVINCIA DE JAÉN EN LA VIDA Y OBRA DE CERVANTES

Manuel Roll Grande

Archivo Histórico Provincial de Jaén

INTRODUCCIÓN

La vida y obra de Miguel de Cervantes tienen un marcado carácter viajero, y esta es la excusa necesaria para presentar este trabajo en un congreso dedicado a la caminería y las vías de comunicación. La impresión que obtenemos, solamente consultando alguna de las importantes biografías que sobre su vida se han escrito¹, es que Cervantes pasó su vida yendo de un lugar a otro, sin encontrar un acomodo completo en ninguno de ellos.

Su obra literaria tuvo que reflejar forzosamente algunas de esas experiencias humanas y culturales que conoció de primera mano durante sus continuos viajes y traslados de residencia. Los estudios sobre su biografía, no del todo conocida, pero a la que se incorporan continuamente nuevos datos, apoyados principalmente en investigaciones documentales en distintos archivos, nos llevan a la conclusión que Cervantes estuvo en muchos sitios, y por supuesto, también en la provincia de Jaén. Este hecho no se destaca demasiado, eclipsado por otras etapas de su vida que vivió en Andalucía: etapa infantil en Córdoba y Cabra; etapa literaria y carcelaria en Sevilla...

El propósito de este trabajo es resaltar algunos aspectos, muchos de ellos ya conocidos, que vinculan a Cervantes y su obra con la provincia de Jaén.

EL QUIJOTE EN SIERRA MORENA: ¿ESTUVO DON QUIJOTE EN JAÉN?

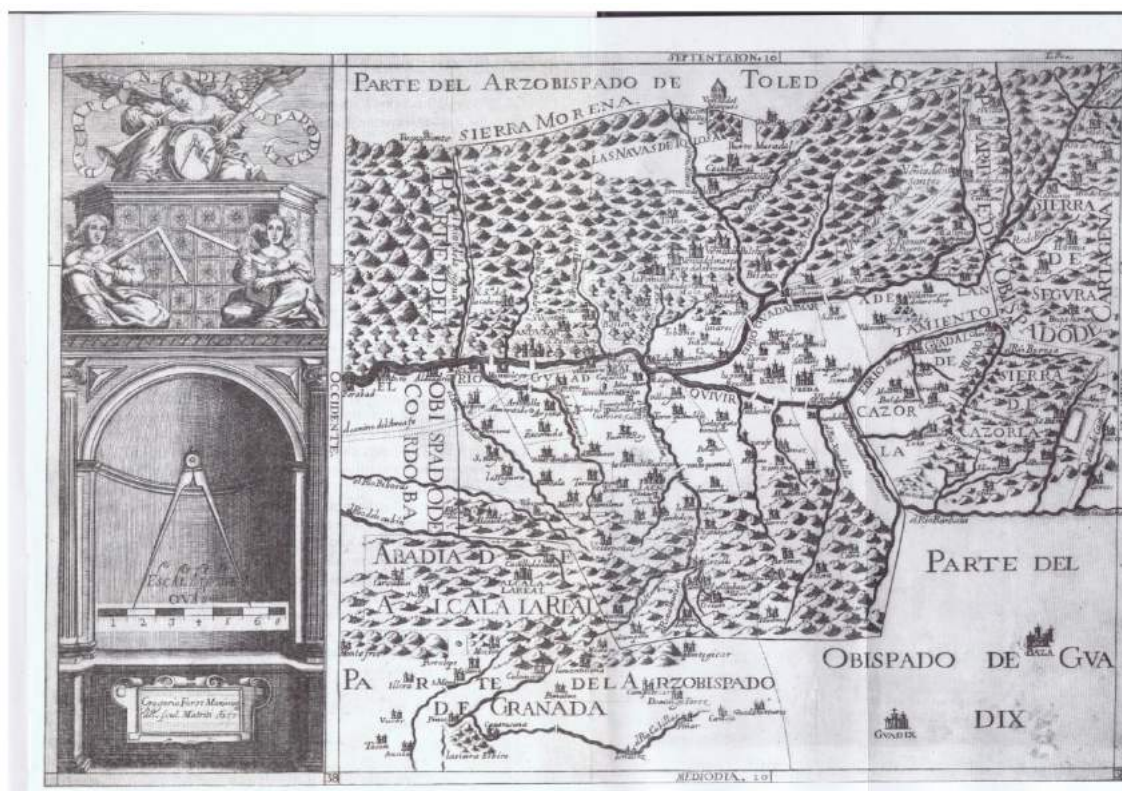
1. Las Rutas de don Quijote

Dentro de la extensa bibliografía cervantina, ocupan un lugar importante los trabajos dedicados a la identificación de aquellos lugares en los que pudo

¹ He consultado preferentemente el reputado trabajo en siete volúmenes de Luis Astrana Marín: *Vida ejemplar y heroica de Miguel de Cervantes Saavedra*.

pensar Cervantes, cuando hizo recorrer al Ingenioso Hidalgo y a su fiel compañero por el territorio peninsular buscando aventuras².

La búsqueda de los espacios geográficos relacionados con El Quijote empezó tempranamente. En 1633, el poeta francés Vincent Voiture realizó un viaje por España, y en las cartas que escribe desde aquí, dirigidas a sus amistades, deja ver sus impresiones sobre el país³. En una de ellas, escrita desde Granada y dirigida a Mademoiselle Paulet, explica que había realizado el viaje desde Madrid a Granada en tan sólo diez días⁴, y que al séptimo, cruzando Sierra Morena” había visto el lugar donde don Quijote y Cardenio se reencontraron, y ese mismo día, además, había cenado en la Venta donde se terminaron las aventuras de Dorotea. En esta época, el viaje hacia Granada, a caballo, como el que debió realizar Monsieur Voiture, se hacía todavía cruzando Sierra Morena por el puerto del Muradal. El primer mapa que refleja la existencia de la Venta del Marqués, en la vertiente norte de Sierra Morena, en el camino del Puerto del Rey, está fechado en 1653⁵, pero todavía se representa la Venta de La Iruela, asociada al Puerto del Muradal.



² La edición consultada del Quijote está disponible por internet en la siguiente dirección: www.educa.jcyl.es/educacyl/cm/gallery/Recursos%20Infinity/tematicas/webquijote/quijotepdf.html.

³ Información recogida de VALLADARES (2002:175).

⁴ Era verano y viajaría de noche, porque explica en su carta que ha hecho diez jornadas sin haber visto el sol.

⁵ Realizado por Gregorio Forst. Se conserva en la Biblioteca del Instituto de Estudios Giennenses.

Resulta extraordinario pensar que en época tan temprana, apenas dieciocho años de la publicación de la segunda parte del Quijote, la admiración por esta obra literaria había despertado el interés de sus lectores, incluso a nivel internacional, por reconocer aquellos lugares que allí se mencionan e intentar descubrir sobre el terreno los espacios físicos donde se desarrollaron las aventuras imaginarias de los personajes creados por Cervantes.

Podemos decir que esta búsqueda no ha cesado y ha llegado hasta el momento actual, con mejor o peor fortuna, con el aliciente añadido de las celebraciones de los distintos IV Centenarios⁶.

El objetivo principal ha sido siempre identificar de manera indubitada “el lugar de la Mancha” de donde eran naturales don Quijote y Sancho, y el punto de origen y regreso de sus tres escapadas (distribuidas en las dos partes de la obra). Los estudios, minuciosos y a menudo bien argumentados, han dado lugar a distintas conclusiones, siendo quizás la más antigua la identificación con Argamasilla de Alba. A esto debió contribuir que en la publicación del llamado Quijote de Avellaneda, de autor desconocido, se hiciese constar a esta población como “la patria feliz del hidalgo caballero”⁷, y también la referencia a los académicos de la Argamasilla, lugar de la Mancha, en las paginas finales de la Primera Parte. Desde entonces, el número de localidades candidatas a ser consideradas “el lugar de la Mancha” no ha dejado de aumentar⁸.

Por otro lado, las opiniones de los investigadores que se han acercado al Quijote, intentando identificar aquellos lugares en los que se sitúa la acción de los personajes de la novela son, a menudo, contrapuestas. Unos piensan que la información contenida en esta obra es suficiente para localizar físicamente estos lugares, pese a la evidente falta de topónimos, y por tanto se puede crear una verdadera *ruta del Quijote*. Otros autores defienden “*la sustancial inadecuación del texto cervantino como fuente de datos geográficos, toponímicos y paisajísticos*”, además de resaltar que “*la planificación geográfica y cronológica del Quijote adolece de múltiples incoherencias y contradicciones*”⁹.

Desde luego, una lectura un poco detenida del Quijote lleva a la conclusión de que, evidentemente, no se trata de un libro de viajes, y que no es fácil seguir los pasos de los personajes en su deambular por el territorio. Hay pocos topónimos¹⁰, y se desconocen los principales para conocer la ruta,

⁶ Primera Parte del Quijote, 2005; Publicación del Quijote de Avellaneda, 2014; Segunda Parte del Quijote 2015; Muerte de Cervantes 2016.

⁷ Se denomina aquí como “*La Argamesilla*” y “*Argamesilla de la Mancha*”

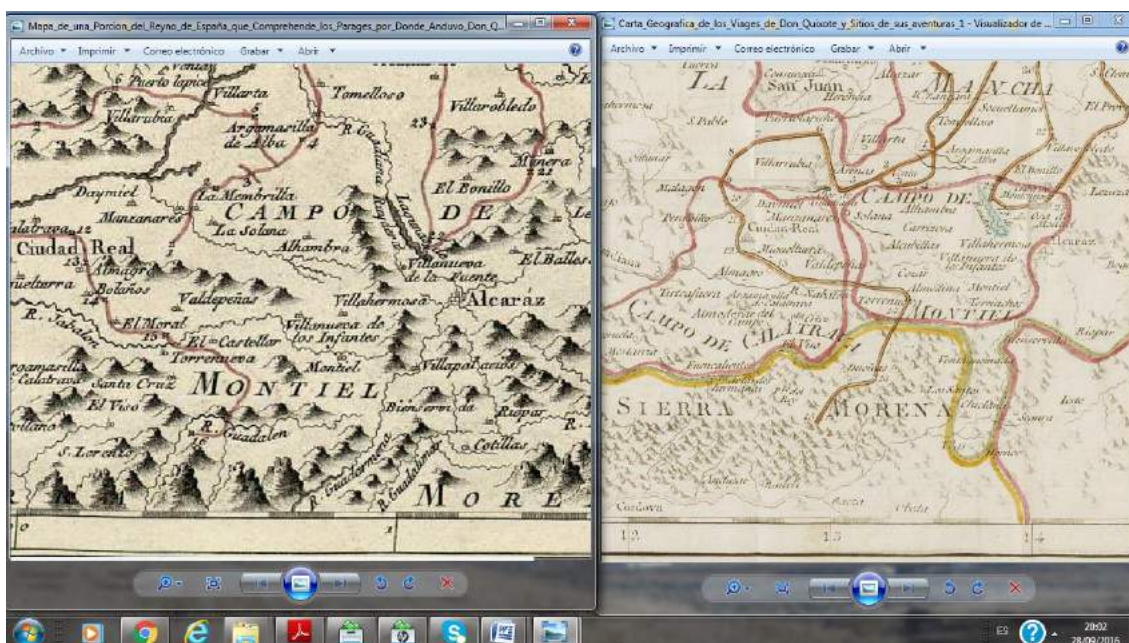
⁸ Tradicionalmente han sido localidades situadas en el entorno de El Toboso, aunque hay otras candidatas más lejanas como Esquivias o Villanueva de los Infantes.

⁹ SÁNCHEZ (2015: 32).

¹⁰ Don Quijote no entra en ninguna población en la Primera Parte. Pasa cerca de Puerto Lapice en el capítulo VIII, pero las otras localidades que se mencionan apenas pueden ser referencia para establecer una ruta.

incluyendo el principal, el del punto de salida y llegada de las escapadas. Las descripciones físicas son a menudo demasiado difusas y convencionales, y las distancias entre puntos que se proporcionan son también muy escasas y parecen poco útiles. Podríamos comparar la obra del Quijote con una *road movie* donde lo importante son los sucesos que les ocurren a los protagonistas y los personajes con los que se encuentran. Aquí el paisaje también es protagonista del viaje, por ser el escenario por donde se mueven los personajes, aunque sea un paisaje tópico e indeterminado.

A pesar de ello, los primeros mapas que muestran los lugares que formarían una ruta del Quijote, elaborados a partir de la lectura detenida y erudita de la obra, datan del siglo XVIII y están realizados por el geógrafo Tomás López.



Estos mapas, que se pueden consultar fácilmente en los repositorios digitales de la Biblioteca Nacional de España¹¹ y de la Real Academia de la Historia, muestran rutas del Quijote con diferencias importantes. Si nos centramos solamente en lo tocante al lugar de la penitencia de Sierra Morena, el mapa elaborado por Tomás López¹² en 1780 parece situar este hecho al norte de Sierra Morena, en un punto (16) cercano al río Guadalén. Por el contrario, el otro mapa¹³, fechado entre 1798 y 1800 sitúa el lugar de la

¹¹ Con motivo del IV Centenario de la Primera Parte del Quijote, en 2005, tuvo lugar una exposición y un catálogo titulado precisamente “Los mapas del Quijote”

¹² A la izquierda. “Mapa de una porción del Reyno de España que comprehende los parages por donde anduvo don Quixote y los sitios de sus aventuras delineado por D. Tomás López, geógrafo de S.M., según las observaciones hechas sobre el terreno por D. Joseph de Hermosilla, capitán de ingenieros”

¹³ “Carta Geográfica de los Viajes de Don Quixote y sitios de sus aventuras, delineada por D. Manuel Antonio Rodríguez, según las observaciones históricas de D. Juan Antonio Pellicer, bibliotecario de S.M.”

penitencia (15) en otro punto distinto, al sur de Sierra Morena, ya superado el Puerto del Rey.

Por último, cabe mencionar que existe una ruta “oficial” de don Quijote, creada por la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, que recorre las cinco provincias castellano-manchegas. Establecida con la finalidad de promover el turismo de esa región, aprovechando la notoriedad internacional de la obra cervantina, se organiza en varios tramos o rutas lineales que conectan las localidades de mayor interés turístico a través de los caminos tradicionales que aún subsisten. Estas rutas están diseñadas para ser utilizadas preferentemente por senderistas y ciclistas, y cuentan con abundante señalización y cartelería para la información del visitante.



Cartel informativo de la Ruta de don Quijote en la localidad de Villarta de San Juan.

2. Don Quijote en Sierra Morena

La posible entrada de don Quijote en la provincia de Jaén solamente puede situarse en los capítulos que marcan su llegada a Sierra Morena, es decir, a partir del capítulo XXIII de la Primera Parte. En este momento, tras el

episodio de la liberación de los galeotes, don Quijote y Sancho deciden esconderse de la Santa Hermandad:

“Subió don Quijote, sin replicarle más palabra, y, guiando Sancho sobre su asno, se entraron por una parte de Sierra Morena, que allí junto estaba, llevando Sancho intención de atravesarla toda e ir a salir al Viso, o a Almodóvar del Campo, y esconderse algunos días por aquellas asperezas [...]”¹⁴.

Este párrafo, aparentemente tan simple, ha dado lugar a múltiples interpretaciones. Podríamos interpretar que Cervantes cuando escribe esta frase sitúa a sus personajes en un punto central, equidistante entre Almodóvar del Campo (al oeste, camino de Toledo a Córdoba) y El Viso del Marqués (al este, camino del Muradal y camino del Puerto del Rey), pero también se podría pensar en un punto situado en el extremo oriental de la Sierra, como es el Puerto de Santisteban, lo que situaría a los personajes moviéndose hacia oeste. Otras teorías explican que al hablar de El Viso, podría tratarse de la localidad cordobesa situada en Los Pedroches, al sur de Sierra Morena, como Almodóvar estaría al norte.

Más adelante, en el mismo capítulo, tras el encuentro con Cardenio, el caballero que había perdido la razón y se escondía por esa sierra, los cabreros con los que se encuentra don Quijote dicen de aquel que:

[...] después de hallado, ya por fuerza ya por grado, le hemos de llevar a la villa de Almodóvar, que está de aquí ocho leguas, y allí le curaremos, si es que su mal tiene cura”¹⁵.

Las referencias a Almodóvar del Campo, la población más importante al norte de Sierra Morena, situada en el camino de Toledo a Córdoba, ha llevado a muchos investigadores a situar estos episodios serranos del Quijote en el entorno de este camino real, bien conocido por Cervantes en sus viajes a Sevilla¹⁶.

¹⁴ Capítulo XXIII. Primera Parte

¹⁵ Capítulo XXIII. Primera Parte.

¹⁶ Astrana Marín piensa que la famosa Venta de Maritornes del Quijote podría corresponder a la Venta del Alcalde, ya mencionada por Cervantes en Rinconete y Cortadillo.



Vista actual de la Venta de la Inés, antigua Venta del Alcalde, situada en el Valle de Alcudia, Ciudad Real, en el camino real de Toledo a Córdoba, con la placa que recuerda su mención en *Rinconete y Cortadillo*.

Llama la atención que Cervantes haya dado una distancia tan exacta entre Almodóvar, y este otro lugar indeterminado ya en Sierra Morena, lo cual no es habitual en *El Quijote*. Podríamos interpretar que lo puede hacer porque está hablando de un lugar que conoce directamente o del que ha oído hablar, y por ello puede estar informado de esa distancia. Si no, tendríamos que pensar que se trata de un dato aportado de manera aleatoria, lo que no parece tener explicación¹⁷.

Por otro lado, las referencias en estos capítulos a Andalucía son constantes: son andaluces y vienen de Andalucía, sin determinar exactamente de dónde, los personajes que se encuentran don Quijote y Sancho cuando entran en la Sierra¹⁸. Por ejemplo, uno de ellos dice de sí mismo: *“Mi nombre es Cardenio: mi patria, una ciudad de las mejores desta Andalucía”*¹⁹. Y más adelante se dice de otro: *“Este duque Ricardo, como ya vosotros, señores,*

¹⁷ En el capítulo XXXI aporta otra distancia en boca de don Quijote: más de 30 leguas desde un punto indeterminado en el camino desde Sierra Morena a la Venta de Maritornes, hasta El Toboso.

¹⁸ Los protagonistas del enredo de parejas de enamorados: Cardenio-Luscinda y Dorotea-don Fernando.

¹⁹ Capítulo XXIV. El nombre de Cardenio ha llevado a algunos autores a identificar la zona de Sierra Morena visitada por don Quijote con el entorno de Venta de Cárdenas y Despeñaperros.

debéis de saber, es un grande de España que tiene su estado en lo mejor desta Andalucía”²⁰.

Algunos autores explican que algunos episodios del Quijote, como el de la penitencia que hace el caballero en la soledad de Sierra Morena, se situarían en la provincia de Jaén:

“si se determina siguiendo estrictamente lo que escribe Cervantes, este sitio de la penitencia (a 8 leguas de Almodóvar del Campo y a más de 30 del Toboso) se localizará en un punto que cae en la parte Este de la cabecera del pantano del Jándula, ya en Jaén”²¹.

Astrana Marín tiene otra opinión, e identifica este lugar de la penitencia en el entorno de la localidad de Fuencaliente (Ciudad Real)²². Según este autor, habría conocido este lugar²³ Cervantes *“cuando sus comisiones en el Reino de Jaén en 1592 [...] Así, las Relaciones topográficas de Fuencaliente (20 de Diciembre de 1575) nos hacen saber que por el pueblo pasaba un camino real, y que iban por él los que se dirigían de Andalucía al Reino de Toledo. Era un excelente atajo desde Andújar y otros lugares de Jaén”*. No existe constancia, sin embargo, leyendo el propio trabajo de Astrana, que Cervantes haya utilizado nunca esta ruta en sus viajes.

Por último, otros trabajos también sitúan varios de los episodios del Quijote en la zona del Valle de Alcudia, pero en la vertiente sur de la Sierra de la Umbria. Por este punto, tras cruzar el Puerto del Mochuelo en dirección sur el Camino Real de Andalucía a La Mancha y la Cañada de la Mesta cruzan el río Guadalmeiz y se internan en la provincia de Córdoba, término de Torrecampo²⁴.

En el siguiente mapa se sitúan tres puntos distantes 48 km. (8 leguas)²⁵ en línea recta desde Almodóvar del Campo. El primer punto, al oeste, corresponde al entorno del camino real de Toledo a Sevilla, ya en la provincia de Córdoba. Los puntos segundo y tercero se internan en la provincia de Jaén, en el Parque Natural Sierra de Andújar, al oeste y este respectivamente del cauce del río Jándula. El cuarto punto, en el extremo este se situaría ya a una distancia de unos 60 km. en línea recta, y corresponde al camino del Muradal.

²⁰ Capítulo XXIV. Primera Parte

²¹ PARRA (2012: 187-196)

²² ASTRANA (1948). XLVI. Concreta el lugar en el abrigo rupestre de la Peña Escrita y el arroyo de los Batanes.

²³ *“En la ruta de Almodóvar del Campo/Fuencaliente/Andújar”*

²⁴ ARIAS (2013)

²⁵ La equivalencia aproximada de leguas/kilómetros está sacada de la comprobación de otras distancias dadas por Cervantes que he podido comprobar. Se utiliza la línea recta porque, al tratarse de una distancia pequeña, el margen de error es también menor. Evidentemente ningún camino tendría ese recorrido totalmente en línea recta, por lo tanto el alcance sería ligeramente menor.



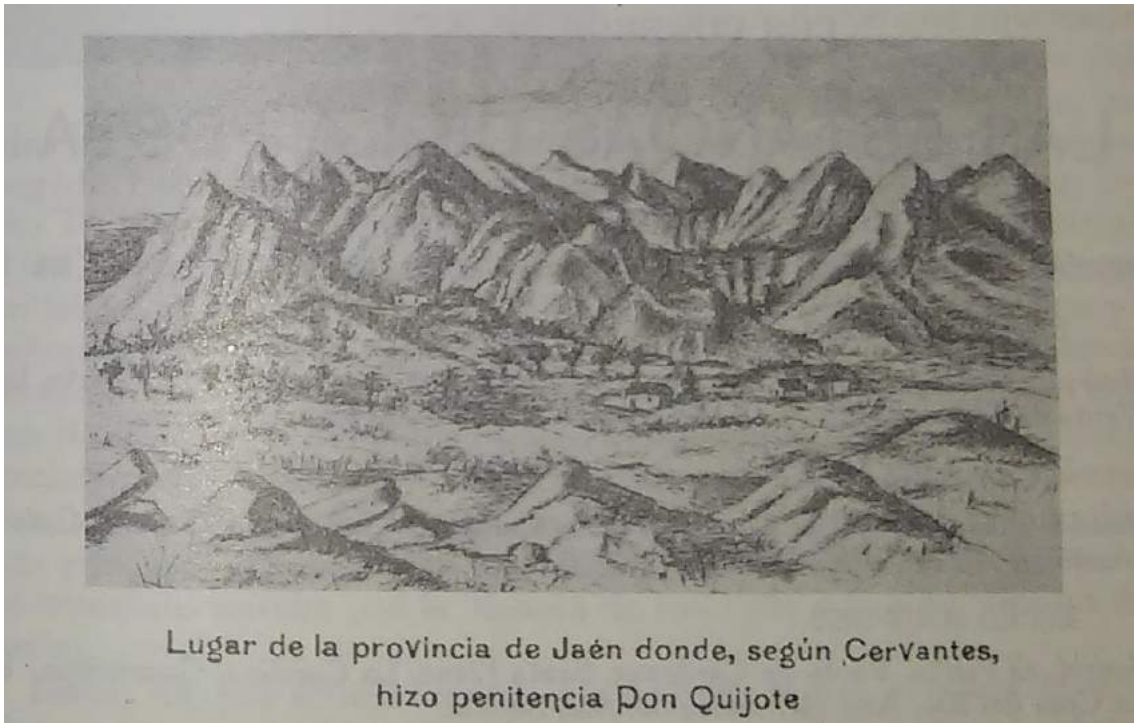
Puntos distantes 48 km. aproximadamente, en línea recta desde Almodóvar

Por último, como ejemplo de interpretación un tanto subjetiva, destacar un artículo publicado en la *Revista Lope de Sosa*, que está dedicado al lugar de la penitencia de don Quijote, ubicado según su autor en la provincia de Jaén.

“Después de la primera noche que pasaron en la Sierra, marcharon hasta llegar “al pie de una alta montaña que casi como peñón tajado, estaba sola entre otras muchas que la rodeaban. Corría por su falda un manso arroyuelo, hacíase por toda su redondez un prado tan verde y vicioso, que daba contento a los ojos que la miraban. Había por allí muchos árboles silvestres y algunas plantas y flores que hacían el lugar

apacible. Este sitio escogió el Caballero de la Triste Figura para hacer penitencia[...]”²⁶.

“Y aquel sitio, en que Cervantes colocó las bucólicas escenas que siguen a este paisaje, son, según comentaristas y según tradiciones viejas en el país, los cerros por donde corre el Guadalmena, cerca de Génave y que se levantan en la unión de las provincias de Jaén, Ciudad Real y Albacete; lugar que convida a la meditación y a recoger el espíritu, y en donde si no oró don Quijote más que en ficciones de novela, pudo orar Cervantes cuando de la Mancha vino al Reino de Jaén por entre los espléndidos paisajes serranos que unen a Castilla la Nueva con Andalucía”.²⁷.



²⁶ El autor copia el texto del capítulo XXV del Quijote, Primera Parte. El artículo está firmado por Isaías Morales, cura ecónomo de Génave.

²⁷ Lope de Sosa (1916), 112. Incluye el dibujo en pág. 111.



Monumento en la localidad de Miguel Esteban (Toledo) que representa a don Quijote en su lugar de penitencia.²⁸.

²⁸ Llama la atención la profusión de monumentos a Cervantes, y a los personajes del Quijote en Castilla-La Mancha, en comparación con su ausencia en otras provincias cervantinas como Jaén.

LA ESTANCIA DOCUMENTADA DE CERVANTES EN JAÉN

1. Miguel de Cervantes como comisario de abastecimiento de las galeras del Rey

En una etapa madura de su vida²⁹, Cervantes abandona su casa en Esquivias (1587) y se marcha a Sevilla con la intención de buscar un empleo en el abastecimiento de las galeras reales, que se preparaban para la invasión de Inglaterra. Sus primeros trabajos como comisario los realiza en septiembre de 1587 en Écija, continuando con otras localidades de la provincia de Sevilla y Córdoba³⁰. Esta primera etapa termina con la destitución de Antonio Guevara como proveedor general de la armada, a cuyas órdenes trabajaba Cervantes como comisario³¹. El 20 de abril de 1591, Pedro de Isunza recibe el título real de Proveedor general de las galeras de España, instalando su centro de operaciones en el Puerto de Santa María, y llama a su lado como subordinados, entre otros, a Miguel de Cervantes, que ya tenía experiencia en el trabajo. Comienza así para Cervantes una nueva etapa en su trabajo como comisario de abastecimientos, que le vinculará directamente con la provincia de Jaén³².

Según Astrana Marín, en este mismo año 1591, "*Cervantes a las órdenes de Oviedo, había realizado, desde Abril, muchas sacas de trigo en la ciudad de Jaén, en Obeda (sic), Baeza y otros pueblos de Andalucía*"³³. Los ayudantes con los que cuenta en esta nueva etapa, y que aparecerán a menudo en los documentos, recibiendo delegación de funciones de los comisarios, son: Nicolás Benito, Antón Caballero, Diego López Delgadillo, Luis Enríquez, Marcos Delgado³⁴. Su forma de actuar como comisario ya estaba testada: "*escribía a los Cabildos concejiles, demandando una repartición equitativa, a fin de no causar extorsiones; y cuando esto fallaba, componíase con los vecinos amigablemente*".

En un documento, fechado en el Puerto de Santa María el 1 de octubre de 1591, Pedro de Isunza nombra oficialmente como comisionados a Diego Ruy Sáenz, y a Miguel de Cervantes Saavedra con el objetivo de adquirir 60.000 fanegas de trigo, habas y garbanzos, destinados a la fabricación en las localidades del Puerto de Santa María, Málaga o Antequera, del bizcocho con

²⁹ Se había casado el 12 de diciembre de 1584 en Esquivias (Toledo)

³⁰ ASTRANA (1948). Para conocer esta etapa de su vida: y los acontecimientos coetáneos: Capítulos XLV al LVIII.

³¹ La mala gestión en los abastecimientos y los desfalcos y apropiaciones por parte de los oficiales a su cargo es el motivo de su destitución.

³² Para conocer con detalle los trabajos de Cervantes en tierras de Jaén, de nuevo ASTRANA (1948), capítulos LIV y LV; y también CORONAS (1979), ambos apoyados en sus trabajos en la consulta de documentos de Archivo.

³³ ASTRANA LIV. Cervantes estuvo a las órdenes de Miguel de Oviedo hasta que tomó posesión efectiva Pedro de Isunza.

³⁴ Ninguno de ellos parecer ser oriundo de Jaén.

que se alimentaba a las tripulaciones³⁵. Resulta interesante este documento porque señala el inicio de esta nueva etapa en la actividad de Cervantes. Pero también porque enumera las localidades del Obispado de Jaén donde se desarrollarán los trabajos de los comisarios³⁶. Estas localidades, con su denominación actual y ordenadas por orden alfabético, serían las siguientes:

Albanchez, Alcalá la Real, Alcaudete, Andújar, Arjona, Arjonilla, Baeza, Bailén, Bedmar, Begíjar, Bélmez de la Moraleda, Cambil, Campillo de Arenas, Cabra de Santo Cristo, Canena, Castillo de Locubín, Cazalilla, La Guardia, Higuera de Calatrava, Huelma, Ibros, Iznatoraf, Jabalquinto, Jaén, Jamilena, Jódar, Lahiguera, Linares, Lopera, Lupión, Mancha Real, El Mármol, Marmolejo, Martos, Mengíbar, Navas de San Juan, Pegalajar, Porcuna, Rus, Santiago de Calatrava, Santisteban del Puerto, Solera, Torredelcampo³⁷, Torredonjimeno, Torreperogil, Torres, Úbeda, Vilches, Villacarrillo, Villanueva de la Reina, Villanueva del Arzobispo, Villardompardo.³⁸

El traslado de este documento, junto con el poder otorgado a los dos comisarios, Cervantes y Ruy Sáenz, para comprar la cebada necesaria para alimentar los animales encargados del transporte de los alimentos, está protocolizado el día 16 de noviembre de 1591 ante el escribano de Jaén, Pedro Núñez de Ayala³⁹. El día 18, este escribano público notifica al Ayuntamiento de Jaén la comisión que tienen encomendada los dos comisarios, Diego de Ruy Sáenz y Miguel de Cervantes. En un documento del día 19 el mismo Ayuntamiento se obliga a dar y entregar “*novecientas fanegas de trigo e doscientas de cebada que esta Ciudad e comisarios della asentaron con el dicho Diego de Ruy Sáenz*”⁴⁰.

La actividad de Cervantes, Ruy Sáenz, y sus subordinados puede ser, por tanto, rastreada a través de los documentos protocolizados ante escribano, y en los libros de acuerdos capitulares, que recogen las actas de los concejos de las localidades donde actuaron⁴¹.

³⁵ El trabajo de CORONAS (1979) recoge los documentos protocolizados conservados en el Archivo Histórico Provincial de Jaén, no conocidos por Astrana. Está pendiente la publicación en formato CD por parte de la Consejería de Cultura de una copia digital de los mismos, junto con su transcripción actualizada.

³⁶ Además de localidades de la actual provincia de Jaén, el documento también recoge localidades de Málaga, Granada, Córdoba y Sevilla.

³⁷ En este documento: Torrecampo.

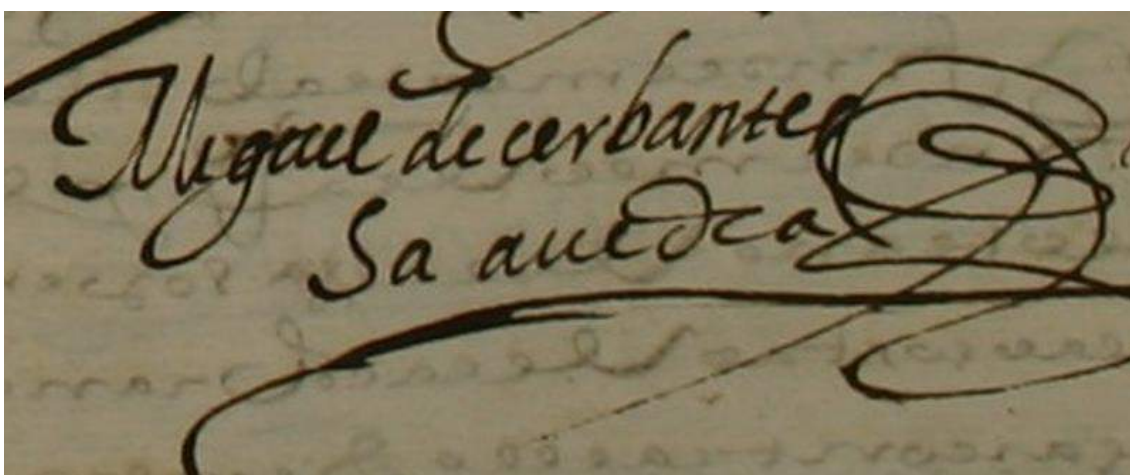
³⁸ A estas localidades habría que añadir los lugares que son de la jurisdicción de Jaén: Villargordo, Los Villares y Fuerte del Rey (Torredelcampo ya está incluida en esta relación). Se trataría de 55 localidades. Quedarían excluidas las poblaciones de la Sierra de Segura. Tampoco se mencionan los nombres de las Nuevas Poblaciones, que no existían.

³⁹ AHPJ. Sign. 856.

⁴⁰ AHPJ. Sign. 856 fol. 249 v – 258 r. El documento lo firma solamente Ruy Sáenz, por lo tanto no se puede determinar que Cervantes estuviera presente, aunque tampoco se puede descartar.

⁴¹ Estos documentos se conservan en los Archivo Histórico Provinciales, en los Archivos de Protocolos y en los Archivos Municipales. También existe documentación en los Archivos Generales, como el de Simancas, sobre las cuentas presentadas por Cervantes.

En el Archivo Histórico Provincial de Jaén se conservan cuatro escrituras firmadas por Miguel de Cervantes por las que otorga la subdelegación de *“la comisión que él tiene de dicho proveedor general”* a favor de sus ayudantes, Diego López Delgadillo, Cristóbal Pizarro y Antón Caballero, para que cada ayudante *“saque y conduzca por orden y cuenta del dicho Miguel de Cervantes Saabedra las cantidades de trigo e cebada que todas las dichas ciudades, villas e lugares se obligaren de servir a Su Majestad”*, *“porque personalmente él no puede acudir a hacer el dicho conducimiento con la presteza y brevedad que a la necesidad de las galeras y armadas de Su Majestad conviene”*. Estas escrituras están fechadas el 14, 18, 23 y 31 de marzo de 1592. En estas fechas se puede, al menos, situar físicamente a Cervantes en la ciudad de Jaén⁴².

A close-up photograph of a handwritten signature in dark ink on aged paper. The signature reads "Miguel de Cervantes Saabedra" in a highly decorative, cursive script. The ink is dark brown or black, and the paper shows some signs of age and wear.

Firma de Miguel de Cervantes. Leg. AHPJ 859. 1592, marzo, 23, Jaén.

El año 1592, Cervantes desarrolla una actividad como comisario que podemos calificar de frenética, ya bajo las ordenes de Isunza como proveedor general. El trabajo de Astrana Marín establece una secuencia cronológica de su actuación en distintas localidades andaluzas, incluidas muchas de la provincia de Jaén. Siguiendo los datos aportados por este trabajo, se puede establecer una ruta de Cervantes por el territorio de Jaén, en las fechas comprendidas entre el día 7 de enero y el 3 de mayo.

Según Astrana⁴³, la primera localidad donde se documenta su intervención es Porcuna, donde se encarga de recibir una entrega el día 13 de enero⁴⁴. Desde aquí volvería a Sevilla, para regresar vía Aguilar hacia Martos, donde se localiza el día 7 de febrero. El día 18 de febrero se encuentra en Alcaudete y el día 21 en Arjona, y desde aquí se podría desplazar a Lopera y

⁴² Coronas amplía también al día 1 de abril.

⁴³ ASTRANA (1948), Capítulo LV

⁴⁴ Este hecho se ha comprobado recientemente con más documentación encontrada en el Archivo Histórico Provincial de Sevilla.

Arjonilla. En Marmolejo se encarga de una entrega el día 26 de febrero, y el día 8 de marzo está en Linares. El 9 de marzo se encuentra en Begíjar, mientras que sus ayudantes se encargarían de las localidades de Torres, Villanueva de Andújar, Iznatoraf y Villacarrillo. El día 9 de abril se localiza en Villanueva del Arzobispo y Navas de San Juan. El día 3 de mayo se encuentra en un lugar que no se determina⁴⁵.

La presencia como comisario de Cervantes en una localidad de la provincia puede tener lugar en distintos momentos, que pueden estar distantes en tiempo: primeramente debía presentar ante el concejo de la villa o ciudad la comisión real que le autoriza a realizar la incautación de las mercancías, fijando una fecha para la retirada de las mismas, si todo iba de manera normal, y el concejo no presentaba algún documento para justificar la exención de esa entrega; después, el mismo concejo debía llegar a un acuerdo en el repartimiento de las cantidades y del precio con los vecinos, que debían aportar el trigo y los otros productos. Este acuerdo podía o no llegar a buen puerto, porque el comisario también tiene la posibilidad de acordar directamente con los vecinos, y, en el peor de los casos, realizar una requisita forzada. Más tarde, el comisario debía supervisar la entrega y envío de la mercancía, entregando certificación firmada al efecto por los productos recibidos, o bien delegar este acto en alguno de sus ayudantes, lo que era bastante frecuente.

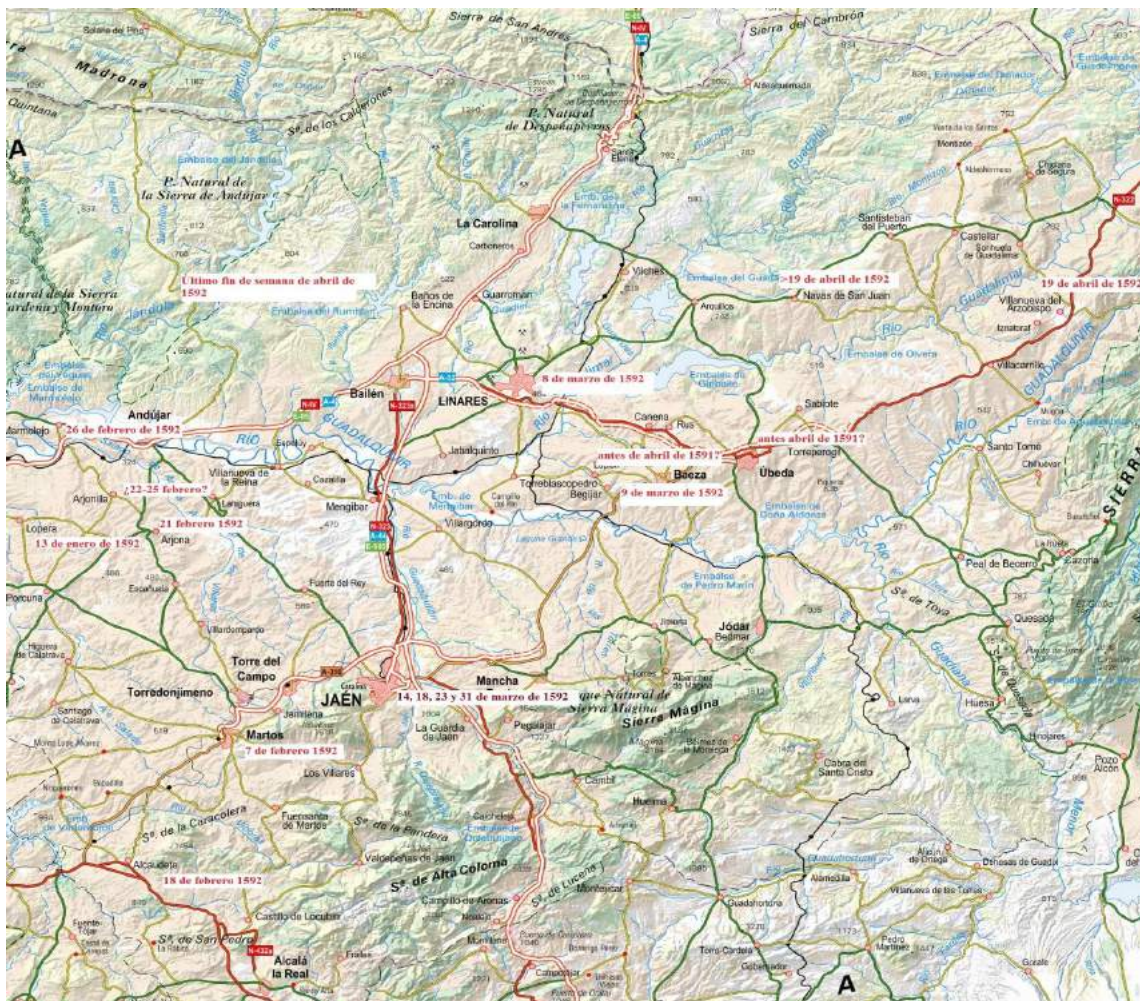
Este último caso está documentado, por ejemplo, en la escritura en la que Cervantes otorga la subcomisión a su ayudante Antón Caballero, para que en su nombre se ocupe del *conducimiento* del trigo y cebada, en la cantidad que había sido previamente concertado con el concejo y los vecinos, y entregue certificación en su nombre, en las siguientes localidades: “*Baeza e Andújar y villas de Huelma y del Campillo de Arenas y de la villa de Jódar, villa de Albanchez, la villa de Villanueva del Arzobispo y a la villa de Iznatoraf y a la villa de Canena y a la villa de Bailén y a la villa de Mengíbar y a la villa de Cazalilla y al lugar de Baños y a la villa de Villacarrillo*”.⁴⁶

Esta etapa giennense como comisario habría durado al menos desde el 7 de enero, finalizando el 3 de mayo de 1592, incluyendo algunos viajes fuera de la provincia pero siempre en el entorno andaluz. El día 29 de mayo de 1592, según Astrana, estaría ya de vuelta en Sevilla, para continuar con su trabajo en otras provincias andaluzas, que duraría hasta el año 1600⁴⁷.

⁴⁵ Información recogida también por CORONAS (1979), que incorpora los documentos investigados sobre la estancia en Jaén.

⁴⁶Sign AHPJ 859, fol. 55r-57r. 1592, marzo, 23. Jaén. Ante el escribano Pedro Núñez de Ayala.

⁴⁷ Según el *Index of Astrana Marín's Vida ejemplar y heroica de Miguel de Cervantes Saavedra, with a Chronology of Cervantes' Life*.



Cartografía © Instituto Geográfico Nacional de España. Mapa que recoge alguno de los lugares y las fechas en las que estuvo Cervantes en la provincia, según Astrana Marín. Añadimos la estancia documentada en Jaén por las escrituras conservadas en el Archivo Histórico Provincial de Jaén.

2. ¿Estuvo Cervantes en la Romería de la Virgen de la Cabeza?

Es bien conocida la mención que hace Cervantes a la Romería de la Virgen de la Cabeza en su obra póstuma, *Los Trabajos de Persiles y Sigismunda*. Sobre este hecho ya escribió Luis Astrana Marín, que lo destaca en su monumental obra sobre la vida de Cervantes⁴⁸, cuando explica también algunos aspectos de su estancia en Jaén como comisionado del Rey.

En 1954, la Diputación Provincial de Jaén y el Ayuntamiento de Andújar colocaron un monumento conmemorativo en la lonja de entrada al Santuario,

⁴⁸ ASTRANA (1948), Capítulo LV

obra del escultor giennense Jacinto Higuera. Se trata de un templete clásico que enmarca un bajorrelieve, donde se representa la figura de un ángel que se sitúa encima de un busto de medio cuerpo de Cervantes, al lado izquierdo, y una imagen del propio Santuario y de la Romería, en el derecho. Se lee debajo la siguiente inscripción:

“A Miguel de Cervantes primer cronista de la Romería de Nuestra Señora de la Cabeza en su Persiles y Segismunda (sic). La Excm. Diputación Provincial de Jaén y el Excmo. Ayuntamiento de Andújar. MCMLIV”.



Otros trabajos más actuales también se han ocupado de este interesante episodio, que está íntimamente relacionado con la provincia de Jaén, y especialmente con el municipio de Andújar⁴⁹. Los autores que han tratado este tema parecen coincidir en que hay muchas posibilidades de que Cervantes fuera testigo directo de esta Romería durante su estancia en Jaén, en su etapa de comisionado para la provisión de las galeras reales, aunque no haya constancia documental:

“La descripción de la romería nos lleva al convencimiento de que estuvo presente en ella y su presencia debió tener lugar el último domingo de

⁴⁹ DE TORRES (2006) y CORONAS (1979).

*abril de 1592; la veneración del Santo Rostro debió hacerla algún viernes de la segunda quincena de marzo del mismo año*⁵⁰.

La mención a la Romería se sitúa en el Capítulo Sexto del Libro Tercero, de *Los Trabajos de Persiles y Sigismunda*. En este capítulo, una peregrina solitaria con la que se encuentran los protagonistas de la obra en su camino desde Talavera a Toledo, explica cuáles son algunos de los santuarios de mayor devoción popular de esa época que, además, tiene intención de visitar. Entre estos santuarios menciona, además del de la Virgen de la Cabeza, el culto del Santo Rostro, que aquí se denomina la santa Verónica, y que tiene su culto en la Catedral de Jaén:

“Mi peregrinación es la que usan algunos peregrinos: quiero decir que siempre es la que más cerca les viene a cuento para disculpar su ociosidad; y así, me parece que será bien deciros que por ahora voy a la gran ciudad de Toledo, a visitar a la devota imagen del Sagrario, y desde allí me iré al Niño de la Guardia, y, dando una punta, como halcón noruego, me entretendré con la santa Verónica de Jaén, hasta hacer tiempo de que llegue el último domingo de abril, en cuyo día se celebra en las entrañas de Sierra Morena, tres leguas de la ciudad de Andújar, la fiesta de Nuestra Señora de la Cabeza, que es una de las fiestas que en todo lo descubierto de la tierra se celebra [...]”.

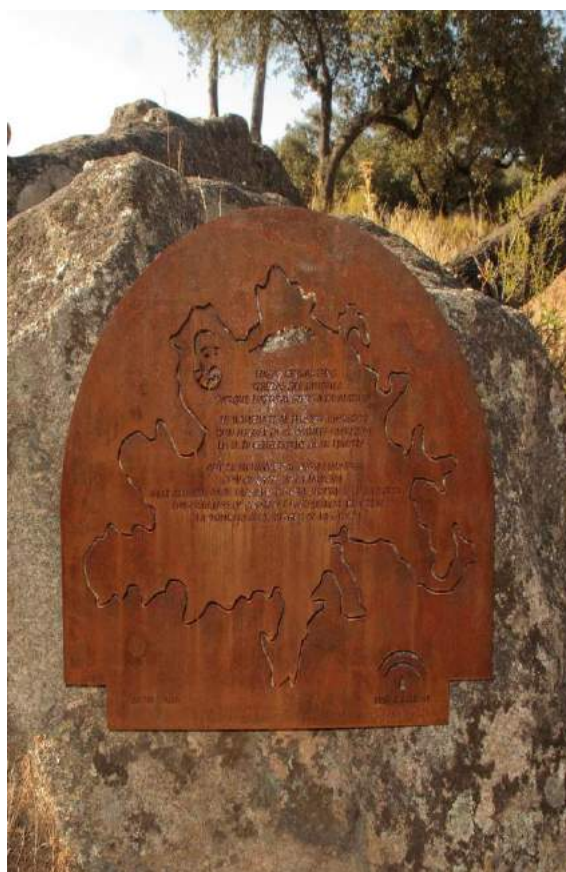
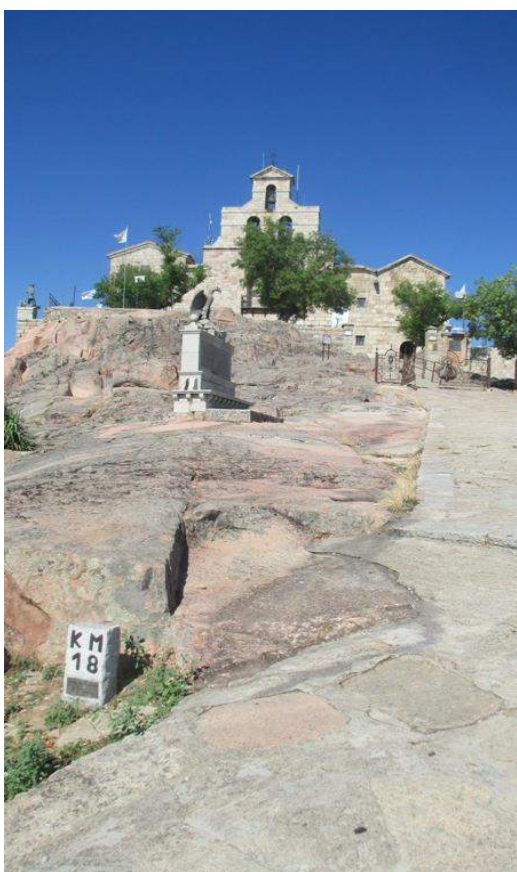
Llama la atención, en efecto, el conocimiento preciso que tiene Cervantes de las fechas de celebración de estas fiestas religiosas. Además, en el caso de la Romería de la Virgen de la Cabeza, Cervantes destaca en esta obra que la distancia que existe entre la ciudad de Andújar y el propio Santuario es de tres leguas. En este mismo año 2016, la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, ha realizado trabajos de acondicionamiento del Camino Viejo del Santuario, un antiguo camino de herradura que une ambos puntos, y que tiene un recorrido de 18 kilómetros, según acreditan los hitos en piedra colocados cada kilómetro, el último a las puertas del propio Santuario⁵¹. La concordancia en distancias parece ser bastante exacta. Astrana Marín dice a propósito de este viaje de Cervantes, que:

*“a caballo, en carruaje, o como quiera que fuese, solo o en compañía, ganó la distancia (32 kilómetros en medidas modernas) desde la ciudad de Andújar a Nuestra Señora de la Cabeza, para visitar el célebre santuario”*⁵².

⁵⁰ CORONAS (1979: 27-28)

⁵¹ El camino no comienza en el centro de Andújar, con lo cual habría que sumar un kilómetro aproximadamente.

⁵² ASTRANA (1948) Capítulo LV. Cuando se refiere a “medidas modernas” pienso que habla de la distancia actual por la carretera de Andújar a Puertollano, no a una equivalencia con las leguas cervantinas.



Último hito señalizando el Camino Viejo-Cordel de los Molinos. Placa colocada en la subida desde el río Jándula.

La Consejería de Medio Ambiente también ha colocado en el propio camino, en la subida del Camino Viejo desde el valle del Jándula, una placa que recuerda este hecho:

“Lugar cervantino. Riberas del Jándula. Parque Natural Sierra de Andújar. En homenaje al ilustre escritor don Miguel de Cervantes Saavedra en el IV Centenario de su muerte. Que en su universal obra maestra don Quijote de la Mancha hace alusión a los paisajes de esta sierra, y en la novela Los Trabajos de Persiles y Sigismunda describe la Romería a la Virgen de la Cabeza”.

El texto cervantino continúa describiendo con todo detalle la ubicación del Santuario y su entorno que, según dice el personaje de la peregrina, se podía contemplar en una pintura que, según se dice en el texto, existía en ese momento en el Alcázar de los Austrias en Madrid.

“En el rico palacio de Madrid, morada de los reyes, en una galería, está retratada esta fiesta con la puntualidad posible: allí está el monte, o por mejor decir, peñasco, en cuya cima está el monasterio que deposita en

sí una santa imagen, llamada de la Cabeza, que tomó el nombre de la peña donde habita, que antiguamente se llamó el Cabezo, por estar en la mitad de un llano libre y desembarazado, solo y señero de otros montes ni peñas que le rodeen, cuya altura será de hasta un cuarto de legua⁵³, y cuyo circuito debe de ser de poco más de media. En este espacioso y ameno sitio tiene su asiento, siempre verde y apacible, por el humor que le comunican las aguas del río Jándula, que de paso, como en reverencia, le besa las faldas. El lugar, la peña, la imagen, los milagros, la infinita gente que acude de cerca y lejos el solemne día que he dicho, le hacen famoso en el mundo y célebre en España sobre cuántos lugares las más estendidas memorias se acuerda”.

La descripción parece tan exacta y visualmente precisa, que se adecua más al recuerdo de un testigo directo del paisaje de Sierra Morena donde se sitúa el Santuario⁵⁴. La referencia al río Jándula, hace pensar en una vista desde el sur, precisamente la imagen que tendría un viajero que recorriera el camino que desde Andújar se dirige hacia el Santuario. Por otro lado, llama la atención la mención por su nombre del Jándula, que no es un río conocido fuera del ámbito de Sierra Morena. Según la Wikipedia:

“El río Jándula es un río del sur de España, un afluente de la margen derecha del río Guadalquivir. Se forma de la unión de los ríos Montoro, Ojailén y Fresnedas en Sierra Madrona, al sur de la provincia de Ciudad Real. De régimen muy irregular, atraviesa Sierra Morena por el Parque Natural de la Sierra de Andújar y desemboca en el Guadalquivir a la altura de La Ropera, pedanía de Andújar”⁵⁵.

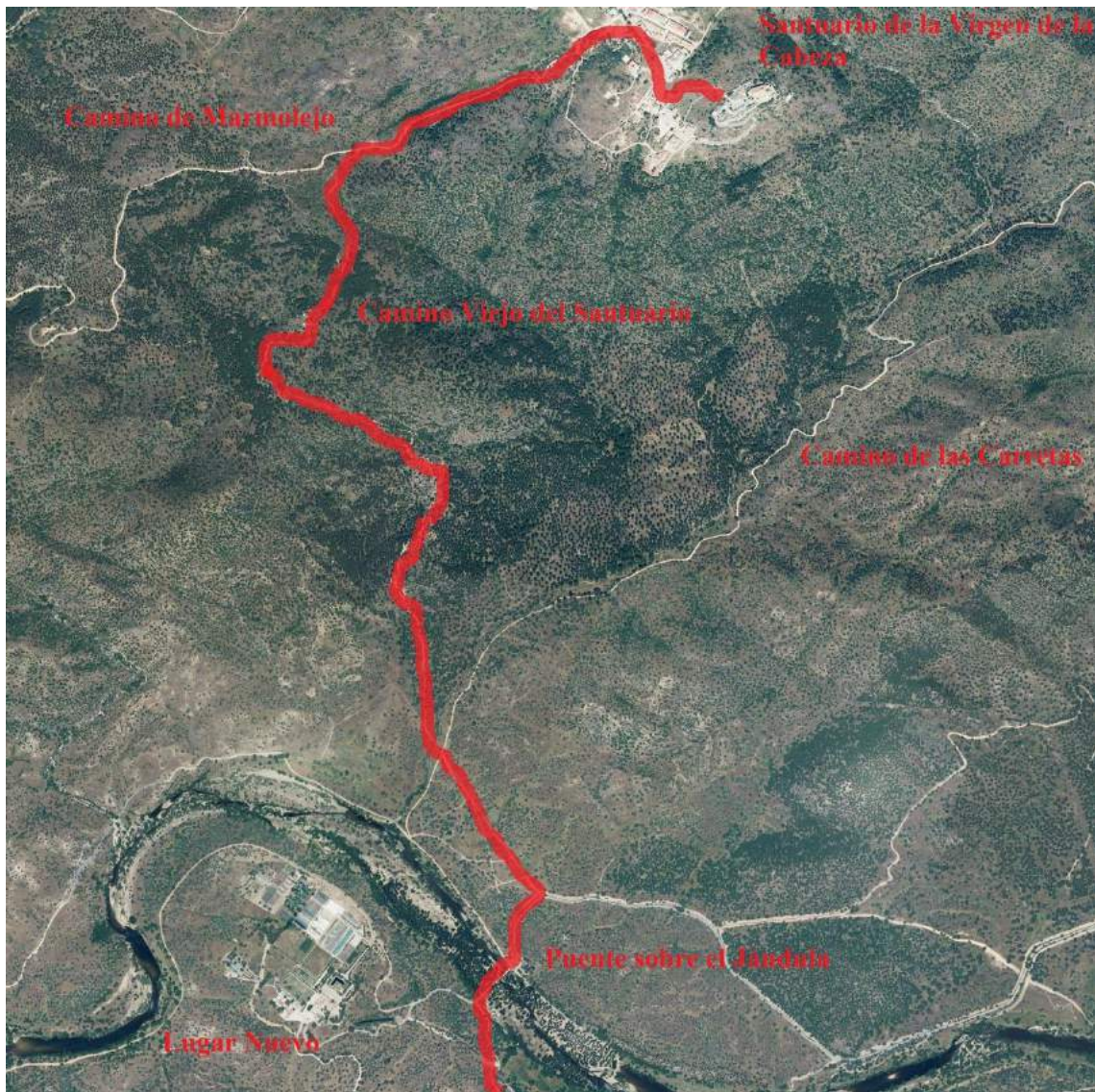
Cuando escribe estas líneas en *Los Trabajos*, Cervantes, en los momentos finales de su vida⁵⁶, tiene un recuerdo muy vivo de un episodio que vivió seguramente muchos años antes y que pudo tener especial significado para él.

⁵³ La impresión desde el cauce del río, y desde todo el camino desde Andújar, es que el Cabezo se sitúa a gran altura, pero realmente está a 700m. de altura sobre el nivel del mar, aunque el valle del Jándula está apenas a 240 metros.

⁵⁴ Cervantes podría haber mencionado simplemente “el humor que le comunican las aguas de un río”, sin menoscabar la imagen que nos está describiendo.

⁵⁵ “[https://es.wikipedia.org/wiki/Jándula_\(cuenca_del_Guadalquivir\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Jándula_(cuenca_del_Guadalquivir))” [3 de octubre de 2016]

⁵⁶ *Los Trabajos de Persiles y Sigismunda* se publican en 2017, al año siguiente de su muerte.



Cartografía © Instituto Geográfico Nacional de España. Pasado el puente sobre el Jándula se vuelve a separar el Camino Viejo del Santuario, y el nuevo, por el que circulan las carretas de los romeros.

No hay referencia en la cita de Cervantes al puente sobre el río, considerado de origen romano, aunque otras fuentes indican que se construyó en el siglo XVII, por lo que no es posible determinar si estaba en funcionamiento en esa época. El paso por el puente “romano” se localiza a una distancia de 13 kilómetros de la localidad de Andújar.

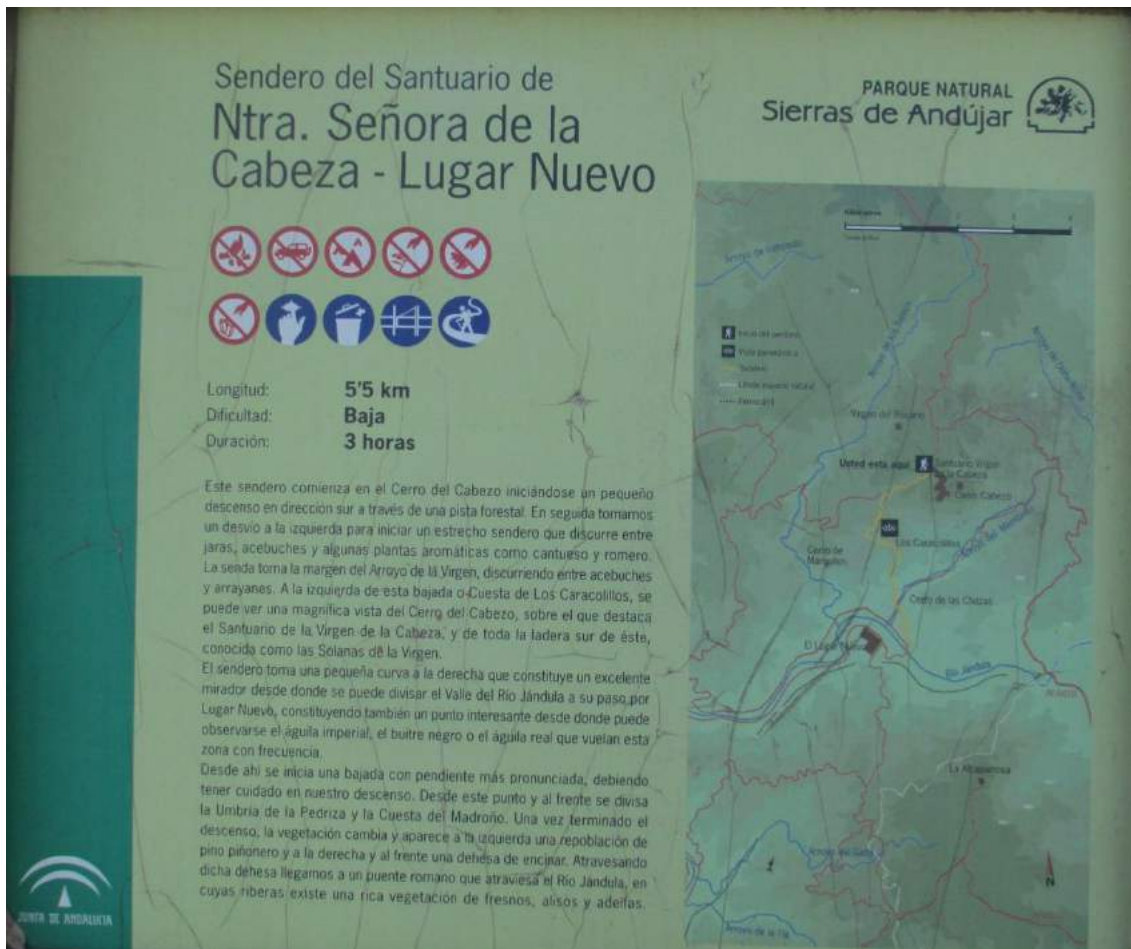


Cartografía © Instituto Geográfico Nacional de España. Minuta Hoja del M.T.N. Andújar

En una de las hojas minuta del Instituto Geográfico Nacional, término de Andújar, se representan también dos caminos antiguos en el entorno del Santuario, que cruzan el río por el puente del Jándula. El plano está fechado en 1903, con modificaciones en color rojo posteriores, que corresponden al trazado de la carretera entre Andújar y Puertollano, que cruza el Jándula por el puente de hierro, y al camino particular desde la misma carretera hasta Lugar Nuevo. En este plano el camino de la derecha se denomina como Camino Viejo de la Virgen, y el de la izquierda se llama también Camino de la Virgen, y Camino de Fuencaiente.



Vista del valle del Jándula y del Santuario desde el Camino Viejo-Vía pecuaria Cordel de los Molinos



Cartel informativo del Parque Natural Sierras de Andújar.

REFERENCIAS GIENNENSES EN LA OBRA DE CERVANTES

Hemos subrayado en el capítulo anterior la referencia de Cervantes a la Virgen de la Cabeza, presente en *Los Trabajos de Persiles y Sigismunda*. Ahora vamos a tratar la presencia de otros aspectos relacionados con Jaén en otras obras, siendo la principal de ellas *El Ingenioso hidalgo don Quijote de la Mancha*.

1. Los Cerros de Úbeda⁵⁷

Aparece tres veces esta famosa locución, pero solamente en la segunda parte del *Ingenioso Hidalgo* (1615). La primera vez articulada por Sancho Panza y las dos siguientes por don Quijote:

⁵⁷ Para este tema, así como otros relacionados con la relación de Cervantes con la ciudad de Úbeda, se puede consultar *Úbeda en el Quijote*, de Aurelio Valladares Reguero.

Capítulo 33: *“lo del encanto de mi señora doña Dulcinea, que le he dado a entender que está encantada, no siendo más verdad que por los cerros de Úbeda”*.

Capítulo 43: *“Estoyte diciendo que escuses refranes, y en un instante has echado aquí una letanía dellos, que así cuadran con lo que vamos tratando como por los cerros de Úbeda”*

Capítulo 57: *“Los tres tocadores sí llevo; pero las ligas, como por los cerros de Úbeda”*

Vuelve a utilizarse, una sola vez, en *Los Trabajos de Persiles y Sigismunda*⁵⁸

“la vergüenza por los cerros de Úbeda, antes que en la cara!”

También aparece una vez en *El Retablo de las Maravillas*, aunque se utiliza en singular:

“La cosa que hay en contrario es que, si no se nos paga primero nuestro trabajo, así verán las figuras como por el cerro de Úbeda”.

En el Diccionario de Autoridades de la Real Academia Española, publicado en 1729, se explica la locución *“Como por los cerros de Úbeda”*:

“Locución con que se da a entender la terquedad de alguna persona, que hace lo contrario de lo que la persuaden, o mandan. Tambien se puede aplicar a los que no responden a propósito de lo que les hablan, o preguntan”. Latín. Toto caelo aberrare. CERV. Quix. tom. 2. cap. 43. Estoite diciendo que excuses refranes, y en un instante has echado aquí una letanía de ellos, que assí quadran con lo que vamos tratando, como por los cerros de Úbeda”.

También se explica la frase *“Echar por los cerros”*, con un significado parecido al que se utiliza hoy en día para *“irse por los cerros de Úbeda”*.

“Phrase metaphórica, que explica ir alguna persona descaminada, no tener orden ni razón en lo que dice o hace, por estar preocupada de alguna pasión”

Desconozco, sin embargo, otros casos de utilización de esta locución en autores contemporáneos de Cervantes, pero evidentemente su aparición repetida en el Quijote, y en otras obras suyas, lleva a pensar que sería utilizada por y comprendida por los lectores de su época.

2. Orbaneja, el pintor de Úbeda

⁵⁸ Capítulo octavo del libro tercero

Las dos menciones que se hacen corresponden igualmente a la Segunda Parte del Quijote:

Capítulo 3: Cervantes, cuando explica la aparición del Quijote de Avellaneda (1614), la falsa segunda parte que se adelantó a la publicación de su propia obra, pone en boca de don Quijote el siguiente juicio sobre su autor anónimo:

“Ahora digo –dijo don Quijote– que no ha sido sabio el autor de mi historia, sino algún ignorante hablador, que, a tienta y sin algún discurso, se puso a escribirla, salga lo que saliere, como hacía Orbaneja, el pintor de Úbeda, al cual preguntándole qué pintaba, respondió: “Lo que saliere” [...]

Capítulo 71: Don Quijote y Sancho vuelven a su aldea al final ya de sus aventuras, y se alojan en un mesón donde ven unas malas pinturas que decoran la habitación, y sobre el artista dicen:

“Tienes razón, Sancho –dijo don Quijote–, porque este pintor es como Orbaneja, un pintor que estaba en Úbeda; que, cuando le preguntaban qué pintaba, respondía: “Lo que saliere”.

Surgen preguntas inmediatamente al leer esta cita del Quijote: *“¿Existió Orbaneja? ¿Fue un personaje creado por la imaginación del príncipe de los ingenios españoles? ¿Era de Úbeda, o accidentalmente estaba en Úbeda?”*⁵⁹ Sobre este enigmático personaje no se conocen datos documentales que prueben su existencia, y menos un posible resentimiento de Cervantes con respecto a este artista o a la ciudad en general. Tampoco he localizado más referencias a esta locución en otras obras de Cervantes, ni de otros autores. El trabajo de Ramón Quesada recoge lo escrito por autores ubetenses sobre este tema.

En total, podemos decir que Úbeda aparece mencionada en El Quijote un total de seis veces. Las cinco que ya hemos tratado, más la que se incluye en la Parte Primera:

*“No hay duda en eso -respondió Sancho-; que yo he visto a muchos tomar el apellido y alcurnia del lugar donde nacieron, llamándose Pedro de Alcalá, Juan de Úbeda y Diego de Valladolid”*⁶⁰

3. El episodio del cuerpo muerto y San Juan de la Cruz

Baeza solamente aparece mencionada dos veces en el Quijote, las dos en el mismo capítulo XIX de la Primera parte:

⁵⁹ QUESADA (1996)

⁶⁰ Capítulo XIX

[...] llámome Alonso López; soy natural de Alcovendas (sic), vengo de la ciudad de Baeza con otros once sacerdotes, que son los que huyeron con las hachas, vamos a la ciudad de Segovia, acompañando un cuerpo muerto que va en aquella litera, que es de un caballero que murió en Baeza, donde fue depositado, y ahora como digo, llevábamos sus huesos a su sepultura, que está en Segovia, de donde era natural [...]

Este episodio del Quijote, bien conocido, ha sido relacionado con el traslado secreto en 1593 del cuerpo de San Juan de la Cruz, desde Úbeda, donde murió y fue enterrado en 1591, hasta Segovia. Algunas publicaciones, poco afortunadas, dicen incluso que Cervantes pudo encontrarse con la comitiva fúnebre, en algún punto de su recorrido⁶¹, pero los cervantistas que han tratado este episodio coinciden en que el escritor pudo tener conocimiento de un hecho tan notorio, por terceras personas, sobre todo después de la reclamación que la ciudad de Úbeda realizó ante el mismo Papa Clemente VIII, para recuperar el cuerpo del carmelita.

Las similitudes del episodio quijotesco con el hecho histórico son muy evidentes⁶², como resalta Astrana Marín en el capítulo LVII: se ha cambiado la ciudad de origen, Úbeda por Baeza, y se mantiene la ciudad de destino, Segovia, aunque se dice erróneamente que era natural de ella. No se trata del cuerpo de un caballero, pero el motivo de su muerte se atribuye también “a unas calenturas”.

También coincide en la circunstancia de desarrollarse de noche, tanto el encuentro con don Quijote de la comitiva, como el propio suceso real del traslado. Más detalles sobre las circunstancias en las que se produjo el traslado del cuerpo del santo pueden encontrarse en la declaración de los testigos durante el proceso para la beatificación de fray Juan de la Cruz, y aquí se siguen encontrando similitudes con el episodio del Quijote:

*[...] por llevarle más secreto, dicen le pusieron en una como maleta [...] Y llevándolo por el camino, pasando por Sierra Morena, oyó una voz que le llegaba de lo alto de aquellos montes, sin ver quién fuese, dándole vaya y diciendo, entre otras cosas: “¡Bellaco!, que llevas hurtado el cuerpo del difunto”. Atribuyendo esto al demonio [...]*⁶³.

El episodio que ocupa el capítulo XIX del Quijote⁶⁴ parece una prueba de que las andanzas de don Quijote, acercándose a Sierra Morena, se sitúan en el entorno norte del camino del puerto del Muradal, que utiliza el camino real de Toledo a Granada y cuyas principales etapas se describen más adelante. Sin embargo, otros testigos del proceso de beatificación acreditan que, para el traslado del cuerpo de San Juan de Cruz, realmente no se utilizó este camino, en previsión que pudieran ser interceptados por los indignado ubetenses:

⁶¹ <http://www.eladelantado.com/opinionAmplia/8031/colaboracion> . Habría que recordar que en estas fechas Cervantes si se encuentra en Andalucía.

⁶² ASTRANA (1948)

⁶³ ARCO (2006: 245). Testimonio de fray Gerónimo de la Cruz, carmelita descalzo

⁶⁴ “De las discretas razones que Sancho pasaba con su amo, y de la aventura que le sucedió con un cuerpo muerto, con otros acontecimientos famosos”

[...] “desta manera salió del convento y de la ciudad a la hora más quieta de la noche, temiendo el alboroto que hubiera en Úbeda, si supieran que los despojaban de aquel tesoro».[...].También es muy notable lo que sucedió aquella misma noche al alguacil, el cual, dejado el camino derecho de Madrid, se fué por Jaén y Martos y antes de llegar a este lugar, en un cerro alto, no lejos del camino, se apareció de repente un hombre, y, a grandes voces, comenzó a decir «¿Adónde lleváis el cuerpo del Santo? Dejadlo donde estaba»⁶⁵.

Según este testimonio y el siguiente que se indica, la comitiva fúnebre abandonó el camino directo de Úbeda hasta Madrid y se dirigió por Jaén hacia Martos, hasta llegar a Montilla. Desde aquí hasta Córdoba, para tomar ya el camino real por el Valle de Alcudia y Almodóvar hasta Toledo/Madrid, terminando el viaje en Segovia.

“Que supo, por habérselo oído a los religiosos y a Juan de Medina, criado del oidor don Luis Mercado, que el dicho Juan de Medina había sacado el cuerpo del santo en Úbeda, donde estaba enterrado, y se lo había llevado a la villa de Montilla, donde lo había tenido algunos días, y lo había mostrado a algunas personas de aquella villa, y después lo había llevado a Madrid”⁶⁶.

Sin embargo, Cervantes podría haber obviado los hechos reales del camino seguido por el cuerpo de San Juan de la Cruz, si es que los conoció con detalle, y haber situado a don Quijote en el camino más directo para dirigirse desde Úbeda-Baeza a Toledo-Madrid-Segovia. No tenemos que olvidar que Cervantes pretendía escribir una novela, no una crónica histórica, y podía utilizar los recursos a su alcance libremente.

LOS OTROS CAMINOS DE CERVANTES HACIA ANDALUCÍA: EL VIAJE DESDE ESQUIVIAS A GUADIX

A mediados de junio de 1594, tras rendir cuentas finales de su actividad como comisario para la provisión de galeras, Cervantes abandona Sevilla y regresa a Esquivias y Madrid. Pero ese mismo año consigue de la Corona un nombramiento como comisionado para el cobro, en varias localidades del reino de Granada, de ciertos atrasos en los impuestos de tercias y alcabalas. En la obra de Astrana Marín⁶⁷ se explica este nuevo episodio de la vida de Cervantes. En este momento se encuentra en Madrid, donde consigue el nombramiento, y tras una corta estancia en Esquivias, donde llegaría el 24 o 25 de agosto y donde quedaría su mujer, emprendería el viaje en solitario hacia el reino de Granada.

⁶⁵ ASTRANA (1948) Capítulo LVII. Testimonio de fray Jerónimo de San Joseph

⁶⁶ ASTRANA (1948) Capítulo LVII. Testimonio de fray Francisco de San Hilarión

⁶⁷ ASTRANA (1948) Capítulo LIX.

Astrana Marín defiende en varios capítulos de su obra la relación tan estrecha en sus desplazamientos de Miguel de Cervantes con el camino real de Toledo a Córdoba y Sevilla, que cruzaba el Valle de Alcudia, dejando de lado a la provincia de Jaén⁶⁸. Sin embargo, este viaje a Granada indica lo realizaría seguramente siguiendo el camino real de Toledo a Granada, que atraviesa la provincia de Jaén de norte a sur, otra oportunidad para el autor del Quijote de conocer las tierras y lugares que atraviesa este camino real.

Según el Repertorio de Caminos de Villuga, este camino real y el de Toledo a Córdoba se separan en la localidad de Malagón (Ciudad Real), y desde aquí el Camino de Granada continuaría hacia Almagro, y el Viso del Marqués. A través del Puerto del Muradal, cuya subida norte comienza en la Venta de Liruela⁶⁹, cruzaría Sierra Morena y llegaría a la provincia de Jaén:

De la Venta de Liruela a Los Palacios- 2 leguas

De Los Palacios a Vilches – 3 leguas

De Vilches a la Puente del Guadalimar – 2 leguas

De la Puente del Guadalimar a Úbeda- 2 leguas

De Úbeda a la Puente del Guadalquivir – 2 leguas

De la Puente del Guadalquivir a la Venta de Las Guardas – 2 leguas

De la Venta de las Guardas a la Venta del Duque – 2 leguas

De la Venta del Duque a Guadahortuna – 2 leguas

El camino seguiría hacia Granada, pero en este punto de Guadahortuna, o en otro anterior tras cruzar el Guadalquivir, en la Venta de las Guardas, se debería tomar el camino real de Toledo a Almería que lleva directamente hasta Guadix, donde Astrana Marín sitúa a Cervantes el día 7 de septiembre. Según este autor, este viaje desde Madrid habría supuesto unos once o doce días, *“contados dos o tres de ellos de retención, ora en Esquivias, ora de descanso durante él”*. Hay que recordar que para este trabajo Cervantes tenía el tiempo tasado a *“cincuenta días, o los que menos fueren menester, con más de la ida y vuelta a esta mi corte, contando a razón de ocho leguas por día”*⁷⁰. Debería tomar, por tanto, el camino más rápido, sin distracciones.

Otros autores explican que hay otras posibilidades para este viaje. Saliendo de Esquivias podría tomar el camino hacia Alhóndiga (cruce del Tajo) y Puerto Lapice, hasta Manzanares. Desde aquí podría dirigirse hacia el puerto

⁶⁸ Este autor sitúa la mayor parte de los episodios del Quijote en el entorno del Valle de Alcudia. Identifica, de manera equivocada a mi entender, la Argamesilla de los académicos, citada en el Quijote, con Argamasilla de Calatrava.

⁶⁹ Astrana Marín identifica erróneamente la Venta de Liruela con la Venta de Cárdenas, que estaría en actividad solamente a partir de la apertura de la carretera por Despeñaperros en el siglo XVIII. Las ruinas de la Venta de La Lruela se pueden identificar todavía al pie de la subida al Puerto del Muradal, en su vertiente norte, tras cruzar el cauce del río Magaña.

⁷⁰ SÁNCHEZ (2015: 104).

del Muradal, y tomar aquí el itinerario anteriormente descrito, o cruzar Sierra Morena por el puerto de San Esteban, pasando por aquí a la provincia de Jaén⁷¹.

El posible camino de Cervantes a Granada por el puerto de San Esteban, también llamado de Barranco Hondo, está también descrito en sus puntos principales por Villuga⁷² El tramo que nos interesa sería el siguiente:

De Villanueva de los Infantes a Villamanrique- 3 leguas

De Villamanrique a Venta Ollar [Venta del Villar]- 2 leguas

De Venta Ollar a Venta de los Santos- 1 legua⁷³

De Venta de los Santos a Castellar- 2 leguas

De Castellar a la Barca- 3 leguas

De la Barca a Torreperogil- 2 leguas

De Torreperogil a la Puente Vieja- 2 leguas

De la Puente Vieja a la Venta de las Guardas- 3 leguas

De la Venta de las Guardas a la Venta Carvajal- 1 legua

De la Venta Carbajal a la Venta del Duque- 2 leguas

De la Venta del Duque a Guadahortuna- 2 leguas

EL RECUERDO DE CERVANTES EN JAEN

En comparación con lo ocurrido con otras provincias españolas, la relación de Jaén con Cervantes no se ha destacado especialmente. Como consecuencia de ello, las esculturas y placas conmemorativas de su vida y su obra tampoco se han prodigado en las calles de las ciudades y pueblos giennenses.

Sin embargo, algunos ejemplos de este recuerdo cervantino pueden ser rastreados en la historia. En el siglo XVIII se publica en Sevilla una obra satírica titulada "*Don Quijote de la Manchuela*"⁷⁴, donde La Mancha es sustituida como escenario de la novela por La Manchuela, es decir la localidad giennense de Mancha Real⁷⁵. Por otro lado, recordar la existencia de un Teatro Cervantes en la ciudad de Jaén, un edificio modernista de nueva planta que fue inaugurado en 1907, y desgraciadamente derribado en 1975. En su lugar, se construyó un

⁷¹ SÁNCHEZ (2015: 103-115)

⁷² Itinerario Granada a Villanueva de los Infantes

⁷³ En este punto se entraría en la provincia de Jaén

⁷⁴ Ver el estudio crítico de Dámaso Chicharro sobre esta obra, publicado por el Centro Asociado de la Uned Andrés de Vandelvira, en 1997

⁷⁵ En el trabajo de Aurelio Valladares, "*Ubeda en el Quijote*" hay un completo estudio a la relación de Cervantes con la provincia, desde distintos ámbitos.

nuevo edificio de viviendas y oficinas que sigue manteniendo el nombre de Edificio Cervantes. Afortunadamente en Linares sigue existiendo un Teatro Cervantes, situado en la calle dedicada al escritor de esa localidad, así como un hotel con ese mismo nombre.

Otras ciudades y pueblos de la provincia tienen dedicada una calle o plaza a Cervantes, como es el caso de Úbeda, Baeza, Jódar, Mancha Real o Andújar. En el caso de la capital de la provincia también hay una plaza dedicada a Miguel de Cervantes, en pleno centro histórico y, además, se conserva el *“Monumento a Cervantes con don Quijote y Sancho”*, bastante desconocido, situado en los jardines del actual Hospital Neurotraumatológico⁷⁶, en la carretera de Madrid. Aquí se instaló el 27 de junio de 1984, y se trata de una obra en piedra y bronce fundido del escultor giennense Constantino Unghetti, que fue así descrita por su autor: *“Aparece el retrato de Cervantes en la parte superior del monolito donde está incrustado. Más abajo la figura del Quijote surge del bloque con su casco”*.

Algunos de estos monumentos a su memoria levantados en España lo han sido en los últimos años, con motivo de los distintos centenarios celebrados desde 2005. El próximo año 2017 se cumplirá el centenario de la publicación de *Los Trabajos de Persiles y Sigismunda*, y sería esta una nueva oportunidad para dedicar otro importante monumento al genial escritor en una o varias localidades de la provincia de Jaén.

CONCLUSIÓN

Con este trabajo he buscado destacar la relación de Cervantes con la provincia de Jaén, desde diferentes puntos de vista, especialmente los que tienen relación con la caminería. Es necesario, sin embargo, seguir investigando, y utilizar las fuentes documentales para conocer con mayor profundidad aquellos aspectos de su vida y obra que nos permiten afirmar que Jaén también es territorio cervantino.

⁷⁶ Al lado se situaba el Sanatorio Psiquiátrico Los Prados, demolido en 2006.



Monumento a Cervantes con don Quijote y Sancho, del escultor Constantino Unghetti

UN PROYECTO DE MONUMENTO A CERVANTES



En la "Exposición de Bocetos," con destino al monumento que ha de erigirse á Miguel de Cervantes Saavedra, se ha presentado uno que firman el arquitecto D. Victoriano Ortiz y los escultores señores Higuerras y Jorroto.

Proyecto de monumento a Cervantes presentado al concurso nacional para conmemorar su III Centenario, obra del escultor giennense Jacinto Higuerras. Publicado en la *Revista Lope de Sosa* de 1915. El monumento que finalmente se instaló en la Plaza de España de Madrid, es obra del arquitecto Rafael Martínez Zapatero y el escultor Lorenzo Coullaut Valera, y se terminó en 1960.

BIBLIOGRAFIA BÁSICA CONSULTADA

- Actas del Coloquio Internacional Cervantes en Andalucía. 3,4 y 5 de diciembre de 1998. Estepa. Ayuntamiento, 1999.
- ARCO MOYA, Juan del. *Proceso de beatificación de San Juan de la Cruz. Proceso de Jaén*. Córdoba: Publicaciones Obra Social y Cultural Cajasur, 2006
- ARIAS MORA, José. *La ruta del segundo viaje de don Quijote desde tierras manchegas hasta Andalucía*. Puertollano (Ciudad Real): Ediciones Puertollano S.L, 2013.
- ASTRANA MARÍN, Luis. *Vida ejemplar y heroica de Miguel de Cervantes Saavedra con mil documentos hasta ahora inéditos y numerosas ilustraciones y grabados de época*. Madrid: Instituto Editorial Reus, 1948
- CORONAS TEJADA, Luis. "Cervantes en Jaén, según documentos hasta ahora inéditos". *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses* (Jaén) 99 (separata) (1979) 9-52.
- EMERSON, Phyllis S. *Index of Astrana Marín's Vida ejemplar y heroica de Miguel de Cervantes Saavedra, with a Chronology of Cervantes' Life*. Lexington, Kentucky: Erasmus Press, 1978, 437 pgs. [Publicación en microfilme.]
- GALDÓN SÁNCHEZ, Miguel Ángel. *Archivo Histórico Provincial de Sevilla. Cervantes en Sevilla. Documentos cervantinos en el Archivo Histórico Provincial de Sevilla*. Sevilla: Junta de Andalucía. Consejería de Cultura, 2005.
- PARRA LUNA, Francisco y FERNÁNDEZ NIETO, Manuel (coords.). *El enigma resuelto del Quijote. Un debate sobre el lugar de la Mancha*. Alcalá de Henares: Universidad de Alcalá, 2009.
- PARRA LUNA, Francisco. "El sitio geográfico donde don Quijote hizo su penitencia en Sierra Morena: hipótesis para una ubicación aproximada". *Cuaderno de Estudios Manchegos*, 37 (2012) 187-196.
- QUESADA CONSUEGRA, Ramón. "Orbaneja, un personaje de ficción con signos de realidad. Testimonios en torno a una cita cervantina". *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses* (Jaén) 162 (Octubre/Diciembre 1996) 1431-1435.
- SÁNCHEZ SÁNCHEZ, Jesús. *¿Existe el lugar de La Mancha?. O la imposibilidad del método científico para identificar la patria de don Quijote*. Sevilla: Punto Rojo Libros, 2015.

- DE TORRES MARTÍNEZ, José Carlos. “La fiesta de Nuestra Señora de la Cabeza, según Miguel de Cervantes (Persiles, III, VI)”. Boletín de Instituto de Estudios Giennenses (Jaén) 196 (2006) 157-170.
- VALLADARES REGUERO, Aurelio. *La Provincia de Jaén en los libros de viajes. Reseña bibliográfica y antología de textos*. Jaén: Universidad de Jaén, 2002
- VALLADARES REGUERO, Aurelio. *Úbeda en el Quijote. Un motivo de aproximación a la obra cervantina*. Jaén: Editorial El Olivo, 2005.

LA VULNERABILIDAD DEL SANTO OFICIO: ATAQUES CONTRA LAS COMUNICACIONES INQUISITORIALES EN ESPAÑA Y AMÉRICA

Bárbara Santiago Medina
Universidad Complutense de Madrid (UCM)
bsantiago@ghis.ucm.es

1. INTRODUCCIÓN.

Con una jurisdicción que abarcaba todos los territorios de la Monarquía Hispánica, muy difícil o casi imposible hubiese sido la labor del Santo Oficio español sin la existencia de una eficaz red de comunicaciones que hacía posible la interacción entre los diferentes tribunales o la de estos con el Consejo de la Suprema. Las urgentes intervenciones y actuaciones que caracterizaron a la institución a lo largo de su devenir no hubieran podido llevarse a cabo sin una rápida notificación de las órdenes, pero tampoco hubiese sido posible la salvaguarda del secreto sin la confianza que se depositaba en este sistema de información del que todo dependía. Podría pensarse que la Inquisición fue una beneficiaria más de los sucesivos avances y mejoras que experimentó el correo durante la Edad Moderna, pero esto supondría no profundizar en sus mecanismos de funcionamiento, quedándonos solo en lo más superficial de la historia¹. Es innegable que el Santo Oficio fue un usuario privilegiado y asiduo del correo estatal, pero no es menos cierto, ni tampoco menos importante, que, cuando éste no era capaz de satisfacer sus necesidades, recurrió a otros medios ajenos a él (correos de a pie o a caballo, arrieros, peones, carreteros, mensajeros...). La Inquisición, al margen del sistema postal del Estado, creó sus propias redes de correspondencia a las que recurriría casi continuamente y por diferentes motivos, y que empleó para

¹ El período de actividad de la moderna Inquisición en España coincide con momentos clave en la historia de las comunicaciones, como el nacimiento del correo estatal y su implantación en todos los reinos de la Monarquía, la creación del sistema de estafetas y postas, la mejora de las rutas y los transportes, etc. Todos estos avances afectaron también a los particulares, quienes pudieron servirse de ellos para sus envíos y correspondencia, dando lugar a la edad de oro del género epistolar (Antonio CASTILLO GÓMEZ: “Me alegraré que al recibo de ésta...” Cuatrocientos años de prácticas epistolares (siglos XVI a XIX”, en *Manuscrits*, núm. 29 (2011), pp. 19-50).

remitir todo tipo de envíos (cartas, expedientes, libros, objetos de valor artístico y económico, dinero, etc.)².

2. INVIOLABILIDAD DE LA CORRESPONDENCIA INQUISITORIAL.

A pesar de todo el secreto que dominaba las actividades del Santo Oficio, se demostró que, una vez escapaba a su control directo y quedaba en manos del personal de las administraciones de correo, la documentación inquisitorial no era tan inviolable como a la institución le hubiese gustado. Prueba de ello son las numerosas aperturas accidentales o fraudulentas, los extravíos, los robos y otros quebrantos que sufrió a lo largo de su historia, de muchos de los cuales, por fortuna, nos han llegado noticias gracias a que produjeron cierto legado textual. De otros, la mayoría, no ha quedado ningún rastro. Algunas personas abrían los pliegos inquisitoriales en busca de documentos, otras de alhajas u otros enseres que pudiesen encontrarse en el interior de los paquetes. En uno y otro caso, atendiendo a los testimonios encontrados, los infractores trataban de lograr un enriquecimiento personal, antes que ocasionar un intencionado y premeditado ataque contra la autoridad del Santo Oficio, que es como la institución abordó muchos de los

² Desafortunadamente, la relación del Santo Oficio con el correo (y viceversa) todavía no ha sido estudiada con la suficiente atención y, hasta la fecha, ha suscitado el interés de pocos historiadores, un fenómeno que, por desgracia, es generalizado en lo que a investigaciones sobre el correo y las comunicaciones se refiere. Por el momento, los únicos trabajos al respecto son, en primer lugar: Susana CABEZAS FONTANILLA: "La correspondencia en la historia de la Inquisición: génesis documental e importancia social", en Carlos SÁEZ y Antonio CASTILLO GÓMEZ (coords.): *Actas del VI Congreso Internacional de Historia de la Cultura Escrita*, vol. I, 2002, p. 109-120. Y, después: Juan Carlos GALENDE DÍAZ y Bárbara SANTIAGO MEDINA: "Validatio-autenticatio" y "expeditio-traditio" de la documentación inquisitorial: El sello y el correo del Santo Oficio español", en *Documenta & Instrumenta*, núm. 2 (2004), p. 23-55.

Acerca de la importancia del uso de la correspondencia inquisitorial como fuente histórica puede consultarse: Antonio ASTORGANO ABAJO: "La correspondencia entre tribunales de la Inquisición como fuente de información histórica de la Guerra de la Independencia", en Francisco MIRANDA RUBIO (coord.), *Fuentes documentales para el estudio de la Guerra de la Independencia*, Pamplona: Eunote, 2002, p. 371-398.

Interesante resulta también el siguiente trabajo, centrado en el uso de las misivas, no a nivel administrativo e institucional, sino procedentes de particulares, en el procedimiento judicial inquisitorial: Rocío SÁNCHEZ RUBIO e Isabel TESTÓN NÚÑEZ: "Al servicio de la Inquisición. Cartas y correspondencia privada en el Tribunal de Nueva España durante el período moderno", en Antonio CASTILLO GÓMEZ y Verónica SIERRA BLAS (dirs.), *Cinco siglos de cartas: Historia y prácticas epistolares en las épocas moderna y contemporánea*, Huelva: Universidad de Huelva, 2014, pp. 165-185.

procedimientos contra ellos. Sea como fuere, la Inquisición trató de evitar, por todos los medios, los robos de documentos u objetos, en especial, mediante la contratación de mensajeros particulares, una forma más eficaz de hacer llegar los envíos a su destino, en lugar de recurrir al a veces ajetreado correo ordinario³.

Un ejemplo de que el correo ordinario no era seguro a la hora de garantizar la confidencialidad de la documentación que se remitía se encuentra un suceso acaecido entre la Inquisición de Logroño y el administrador de Correo de aquella ciudad, gracias al cual se tiene constancia de cómo, a veces, algunos de los pliegos dirigidos al Santo Oficio llegaban abiertos a la estafeta, de manera que los oficiales de la misma podían ver sin problemas su contenido, averiguando así que algunos miembros del tribunal estaban recibiendo correspondencia personal como si de oficio se tratase, sin abonar portes por ello. El administrador alegó, para justificar que la apertura no había sido realizada en la estafeta, la fragilidad del envoltorio de algunos pliegos, compuesto apenas por un papel atado con cuerda, de manera que el traqueteo del viaje y el continuo roce del cordón, en no pocas ocasiones, terminaban por deteriorar dicho envoltorio dejando a la vista el contenido de los pliegos. Si esto es así, y no hay por qué dudar de ello, pues es un hecho que aún hoy se sigue produciendo en las oficinas de correo, cabe pensar que se trataría de una incidencia más generalizada de lo que pueda parecer atendiendo a lo poco que aparece mencionada en las fuentes que se conservan en la actualidad. En el mismo caso logroñés, el Santo Oficio justamente no elevó ninguna queja particular con motivo de que los pliegos llegasen abiertos, sino solo por el deseo de cobrar portes por los mismos al haberse descubierto su contenido⁴. Esto podría llevar a pensar que la apertura de la correspondencia, accidental, estaba a la orden del día y era un fenómeno asumido por los contemporáneos.

³ La figura del correo y mensajero fue protegida por todos los monarcas, sabedores de su importancia y valor inestimable para el buen funcionamiento de las comunicaciones, de manera que, a lo largo de la historia, gozaron de no pocos privilegios y exenciones. Ver: Julio ORTEGA JIMÉNEZ: "Privilegios y exenciones de los derechos dependientes de las postas y correos de España hasta el reglamento general de 1720", en *Historia. Instituciones. Documentos*, núm. 10 (1983), pp. 279-296.

⁴ Archivo Histórico Nacional (en adelante AHN), Inquisición, Legajo 3.729, expediente 138.

Pero, en 1591, en América, tuvo lugar un suceso que, aparentemente, no tuvo nada de accidental y, debido a ello, la Inquisición se vio obligada a abrir una investigación con la finalidad de esclarecerlo. Al parecer, un pliego completo que venía del Tribunal de Lima dirigido al comisario del Santo Oficio en Cuzco, había sido abierto y de él habían sustraído varios documentos. Lo transportaba un “chasqui”, como era denominado el correo en algunos territorios americanos, y el correo mayor de la ciudad, Pedro González, no tenía idea de cómo podía haber acaecido todo. De hecho, cuando fue interrogado por el comisario del Santo Oficio en Cuzco, Jerónimo Gómez del Pozo, González le informó de una irregularidad que se estaba cometiendo, pues no era él quien recibía los envíos que llegaban con los chasquis, sino que el corregidor, don Antonio Osorio, había ordenado que estos se llevaran directamente a su casa. Por esto, González no pudo tener noticia de cuándo llegó el mensajero. Lo único que sabía es que, cuando fue llamado al domicilio del corregidor, le entregaron el “cañamazo” en que venían todos los pliegos que debían repartirse en Cuzco. Es curioso, pero Pedro González dijo haber entregado al comisario todos los envíos dirigidos a la Inquisición, aunque afirmó no haberse percatado de si alguno de ellos iba abierto. De hecho, supuso que tal caso no podía haberse dado, pues entendía que nadie se atrevería a tocar la documentación del Santo Oficio⁵.

El 31 de octubre de 1591 se interrogó al comisario inquisitorial en Cuzco, Jerónimo Gómez del Pozo, canónigo, quien refirió el estado en que le habían sido entregados los pliegos:

Joan Gómez, criado deste testigo, truxo dos pliegos de cartas grandes que avían venido en el chasque ordinario, y ambos intitulados “Inquisición”, y uno dellos que era del señor inquisidor doctor Joan Rruiz de Prado le pareció a este testigo le avían abierto, porque venía sin sello, mal puesto y maltratado. Y sin rreparar en que le podían aver abierto, le desató y abrió. Y las cartas que en él venían vido este testigo que estaban mal atadas. Y las que suelen venir encima, estaban devaxo. Y aunque con certidumbre le pareció a este testigo pues que avían abierto el

⁵ AHN, Inquisición, Legajo 1.646, expediente 10, fols. 11r-v.

dicho pliego, no reparó en ello, porque no creyó que se atreverían a hazer tal cossa⁶.

Algunos días después de haber recibido la correspondencia, al ir a salir de su casa, descubrió que le habían dejado, en el suelo junto a la puerta de la calle, una carta cerrada. Él reconoció la letra y se alarmó, pues enseguida atisbó que se trataba de un documento del Santo Oficio. En efecto, era un mandamiento del inquisidor Juan Ruiz de Prado dirigido al propio Gómez del Pozo. En ese momento, el comisario recordó el extraño envío que había llegado a sus manos, las sospechas que le habían sobrevenido entonces, y *le dio cuidado pensando lo que podía ser, estando incrédulo de creer que hubiesen avierto el dicho pliego y tomádole las cartas y demás papeles dél⁷.*

La investigación se alargó durante meses y, poco a poco, se fue descubriendo que muchos de los indicios apuntaban al corregidor, don Antonio Osorio, que tenía una inquina personal hacia el comisario inquisitorial. El día 19 de diciembre fue precisamente éste quien interrogó a Joan de Luna y Zúñiga, alguacil mayor de la ciudad, quien realizó una sorprendente declaración contra el corregidor. Merece la pena transcribir parte de ésta, en la que relata la manera en que sorprendió a Osorio abriendo, leyendo y destruyendo un documento dirigido a Jerónimo Gómez del Pozo. La descripción del comportamiento iracundo del corregidor es tremendamente detallada y efectiva:

Abrá tres meses poco más o menos que, estando este declarante con don Antonio Ossorio, corregidor de esta ciudad, en su casa a su ventana, vido que el dicho don Antonio Ossorio, corregidor, abrió un pliego de cartas, no save de quién era, y de él cayó una carta en el suelo. Y este declarante, por comedimiento, la alçó y vio que dezía el sobrescripto “Al licenciado Gerónimo Gómez del Pozo, comissario del Sancto Officio”. Y este declarante dixo: “esta carta es para el comissario, démela Vuestra Merced, que yo se la daré”. Y el dicho corregidor se la tomó de la mano, diziendo: “démela, Vuestra Merced, acá, que vive Dios que a de saver el comissario que carta que llegare para él a mis manos, ésta ni otra no la a de aver a sus manos, si no es de esta manera”. Y, diziendo esto, la abrió y leyó y la hizo pedaços. Y dixo a un yndio que hechase los pedaços al fuego, bolviendo a dezir:

⁶ AHN, Inquisición, Legajo 1.646, expediente 10, fol. 17r.

⁷ AHN, Inquisición, Legajo 1.646, expediente 10, fol. 17r.

“¡vive Dios que a de saver el comissario cómo se burla conmigo”. Y que “no a de ver carta en su vida, si no fuere de esta suerte”. Y antes que hiziese lo que dicho es, miró si estava alguno presente y, viendo que no le avía, hizo lo que dicho tiene. Y save este testigo que esto lo hazía el dicho corregidor por el odio y enemistad que tiene con el dicho señor comissario, porque en esto y en todo lo demás que a visto tratar dél, a conocido enemistad grande su señoría que tiene con el dicho señor comissario⁸.

El testimonio del alguacil abría un nuevo frente de investigación, aunque esto ya era un tema ajeno al Santo Oficio, pues declaró haber visto al corregidor abrir correspondencia dirigida no solo a esta institución, sino también a otras personas⁹.

Por orden del tribunal se puso en marcha una medida bastante habitual en el caso de robos o extravíos de documentos a él pertenecientes. Consistía en la lectura pública de un edicto en el que se instaba, bajo duras penas, a la denuncia de los responsables y a la entrega de los textos desaparecidos. En el caso de la violación del pliego de Cuzco, dirigido al comisario, la primera publicación la realizó Victorian Rubio, notario apostólico y secretario del deán y cabildo de la catedral de aquella ciudad, el día 15 de diciembre. Lo hizo en la iglesia de la Compañía de Jesús, estando buena parte de la población allí congregada, y estando presentes por testigos (menuda paradoja) *el corregidor don Antonio Osorio y el capitán Martín de Olmos y Francisco de Valverde, comendadores del hábito de Sanctiago*. Días después, el 21 de diciembre, se efectuó una nueva publicación del documento en la catedral, durante la misa mayor, y otra vez ante una importante concurrencia popular y los testigos ya mencionados. Acabada la celebración, Victorian Rubio fijó una copia en las puertas de la catedral, *donde de todos pudiese ser leída y vista*. Por desgracia, *de las dichas puertas donde estava fixada fue quitada y rota, porque dos pedaços pequeños della se hallaron fixos en las dichas puertas y se quedaron pegados en ellas de lo que rompieron de la dicha declaratoria¹⁰.*

⁸ AHN, Inquisición, Legajo 1.646, expediente 10, fol. 19r.

⁹ *Y ansimesmo a visto este testigo que el dicho corregidor a avierto otros chasques, tomando algunas cartas de particulares, como de don Alonso de Porras y otras personas, diziendo “an de entender que no an de yr otras cartas a Lima, si no es las que yo quisiere”* (AHN, Inquisición, Legajo 1.646, expediente 10, fol. 19r).

¹⁰ AHN, Inquisición, Legajo 1.646, expediente 10, fol. 22r.

En febrero de 1592, el comisario Gómez del Pozo envió el expediente completo de las diligencias a los inquisidores, junto con una misiva en la que manifestaba su opinión acerca del edicto que había sido robado de las puertas de la catedral. Según el comisario, el ataque contra el Santo Oficio había sido directo y premeditado, pues en esas mismas puertas había fijados otros documentos, incluso en un lugar más accesible, y solo había sido arrancado el inquisitorial¹¹. Desafortunadamente, en este caso el comisario confesaba no haber podido *hallar claridad ninguna*.

La verdad es que era difícil no pensar en el corregidor. Más aún cuando alguno de sus acompañantes a las lecturas públicas del edicto, como fue el capitán Martín de Olmos, caballero de Santiago, declaró al ser interrogado cómo Antonio Osorio se sabía sospechoso de todo el asunto. Al parecer, durante la publicación, el corregidor se dirigió a él en voz baja:

Al tiempo que Bictorian Rubio acabó de leer la dicha censura, el dicho corregidor bolvió el rostro a este testigo y le dixo: “el comissario piensa que yo abrí este pliego, porque así lo dize”. Y este testigo le dixo: “no crea, Vuestra Merced, que el comissario diga eso”. Y bolvió a dezir el dicho corregidor que sí dezía y que a oydo dezir a muchas personas que sospechan que el dicho corregidor abrió el dicho pliego, porque nadie se atrevería a abrirle sino él¹².

Por otro lado, Olmos no era el primer testigo que afirmaba haber visto al corregidor, después de la lectura del edicto, *turbado y rrobado el color*, o incluso que, durante la celebración, volvían hacia él la vista de manera poco discreta¹³. La falta de documentación en el expediente relativo al suceso en Cuzco lleva a pensar que se conserva incompleto. Si bien parece más plausible suponer que, en realidad, no se fue más allá de una fase indiciaria preliminar, sin llegar a incoar una causa contra alguna persona en concreto, y mucho menos contra todo un funcionario de la administración regia. Esto sin duda hubiese originado un conflicto entre instituciones de la Monarquía, situaciones

¹¹ *Pareze grabe maldad, estando otros papeles fijados en las puertas de la yglesia, aber roto aquel solo y dejado los demás, estando más alto que los demás y más fijo y más sellado* (AHN, Inquisición, Legajo 1.646, expediente 10, fol. 23r).

¹² AHN, Inquisición, Legajo 1.646, expediente 10, fol. 25r.

¹³ AHN, Inquisición, Legajo 1.646, expediente 10, fols. 25r-v.

que la Suprema prefería evitar en la medida de lo posible, aunque ello supusiese dejar a sus subalternos en una difícil posición y mermadas sus atribuciones.

También en América tuvo lugar un hecho similar al que se acaba de presentar. En 1659 supuestamente llegó a la ciudad de México un cajón procedente del comisario de Filipinas, a través del puerto de Acapulco. Venía cerrado, cubierto con una manta embetunada, de manera que quedara protegido de la humedad, y con un rótulo que indicaba que iba dirigido al “Santo Oficio de la Ynquisición desta Nueva España”¹⁴. Al parecer, la práctica en México se asemejaba a la de Cuzco. Si allí era el corregidor quien insistía en recibir la correspondencia, para ordenar él después su reparto, en México el que lo hacía era el Virrey, por aquel entonces el Duque de Alburquerque. Nadie recibía sus envíos hasta que él no diese su visto bueno, lo que incluía aquellos destinados a otras instituciones, entre ellas el propio tribunal inquisitorial, que se había visto obligado, igual que el resto, a someterse a esta humillante medida. El problema se desencadenó cuando el cajón filipino cayó en manos de un criado del duque que, ni corto ni perezoso, lo abrió, descubriendo en su interior diversos documentos, así como varios objetos de valor. Días después, otro servidor del duque acudió a la audiencia de los inquisidores y les entregó varias cartas para ellos y uno de los secretarios, y una pequeña imagen de

¹⁴ AHN, Inquisición, Legajo 1.728, expediente 9.

Con el tiempo, en España se llegaría a prohibir, o mejor dicho a limitar, el envío de correspondencia utilizando el método de introducirla en cajas cerradas, por los inconvenientes que ocasionaba:

*En orden de 3 de este mes, ha resuelto el Excelentísimo Señor Superintendente general de la Renta, no se permita en las administraciones de correos el uso de balija, caja o arca cerrada para llevar las cartas, aboliéndole desde luego para con todas y cualesquiera personas, sean de la condición y clase que fuesen, aunque haian estado en posesión de semejante distintivo y particularidad, que no la tienen las secretarías de despacho, ni los presidentes y gobernadores de los consejos, por los inconvenientes que de ello se siguen, además de entorpezar el breve y buen despacho de los correos en perjuicio del público, y de comprometer a los dependientes con los interesados más allá de lo que prescriben las obligaciones limitadas por ordenanza a entregar las cartas a la persona que se les presenta en el supuesto de ser de la confianza de quien le envía [...] (Madrid, 26 de agosto de 1800). El texto completo puede encontrarse en: Dirección General de Correos y Telégrafos: *Anales de las ordenanzas de correos de España*, tomo I: 1793-1807, Madrid: Imprenta Central, 1879, p. 323.*

Nuestra Señora de la Concepción fabricada en marfil, carey y plata, todo lo cual ellos comprendieron que era el contenido de la caja que había llegado de Filipinas. Pero la verdad es que no les fue entregada toda la correspondencia. Poco antes, un alabardero entregó en mano una misiva al capellán de uno de los inquisidores y le dijo que había más en poder de uno de los secretarios del duque. El capellán se la dio, a su vez, al tribunal y allí, la carta fue reconocida, siendo identificada como parte del correo filipino.

Sorprendentemente, tras las diligencias llevadas a cabo por el Santo Oficio, se terminó arrestando y multando al correo mayor de la ciudad, que también era regidor, y a un canónigo de la catedral, tío suyo, por haber ofendido a la Inquisición y haber dificultado su labor¹⁵. El correo mayor, ya de manera individual, fue conminado además a entregar directamente a los inquisidores las cartas que llegasen para ellos, sin desviarlas a ninguna otra autoridad como paso previo. El tribunal castigaba al oficial del correo, pero no se atrevía a actuar en contra del verdadero responsable de la situación, que no era otro que el virrey. La Suprema, sin duda dándose cuenta de esto, decidió en 1663 anular todos los autos y procedimientos llevados a cabo por los inquisidores mexicanos, incluyendo los mandamientos que contenían las multas impuestas al correo mayor y su tío, de manera que, si estos ya hubiesen abonado el dinero, les debía ser devuelto. Era una sentencia justa, pero que pondría al Tribunal de Nueva España en una difícil situación ante las autoridades reales.

Ya se ha mencionado cómo la colaboración de las instituciones y oficiales reales resultaba imprescindible para la labor de los tribunales inquisitoriales, aunque ésta no siempre se dio y, en no pocas ocasiones, aquellas pusieron trabas de todo tipo al Santo Oficio. Si algunos virreyes interceptaban el correo de manera directa, robando y abriendo los pliegos inquisitoriales, otros fueron más disimulados y adoptaron el método de aislar a los tribunales impidiendo que llegasen a despachar su correspondencia. Así lo hacía en la década de 1620 el Virrey de Nueva España, Diego Carrillo de

¹⁵ Se les impuso una pena de 200 y 100 pesos respectivamente, que se destinarían a las obras de la iglesia de San Pedro Mártir.

Mendoza Pimentel, Conde de Priego, un individuo de avanzada edad y con experiencia, pero de trato seco y despacible en general. Y en las ocurrencias de su cargo afecta la severidad con particular atención. Y lo ha conseguido con algunos ejemplos, que al juicio común no pedían tanta demostración¹⁶.

Para corroborar cómo el virrey estaba poniendo trabas a los envíos del tribunal, el 19 de julio de 1622 los inquisidores convocaron al Correo Mayor, Toribio Fernández de Celis, quien además era familiar del Santo Oficio, para interrogarle. Básicamente, lo que querían saber era si el virrey estaba despachando correos sin avisar al tribunal, no permitiendo que éste incluyese sus pliegos en el mismo envío:

Dijo que el domingo pasado mandó Su Excelencia despachar un correo, que se llama Alonso Ramos, para la Veracruz con despacho al castellano de San Juan de Ulúa y cartas para otras justicias del camino. Y al tiempo de entregarle los despachos, el secretario de cámara Alonso López Romero le notificó de palabra que no llebase cartas de ninguna persona, so pena de quatro años de Philipinas. Y que saliese por la calçada de San Antón, donde el dicho correo halló un criado del dicho señor virrey o allegado de su casa, que se dice don Rodrigo, de tal que no le save el sobrenombre, y visitó y desbalijó al dicho correo y le quitó un plieguecito de dos dedos de alto del Arçobispo desta dicha ciudad, que le llebaba metido en los bastos de la silla de la cabalgadura. Y en esta conformidad abrá un mes poco más o menos, quando estaba la flota departida, quel dicho señor virrey despachó otro correo llamado Antonio Ruiz con la misma orden y mandato. Y el dicho don Rodrigo le reconoció y desbalijó en la calçada de San Antón. Y no le halló ningunas cartas más de las que yban en el parte de palacio, ni este declarante no se atrevió a darle ningunas de las que tenía recogidas, suyas ni agenas¹⁷.

Es decir, que además de haber despachado el virrey los correos sin avisar a nadie, estos habían sido desvalijados durante el trayecto. Los inquisidores advirtieron a Toribio Fernández que, cuando en el futuro se recurriese a él en calidad de Correo Mayor y se le encargase el envío de algún mensajero, informase de ello al Santo Oficio para que pudiese añadir sus pliegos:

¹⁶ AHN, Inquisición, Legajo 1.734, expediente 20.

¹⁷ AHN, Inquisición, Legajo 1.734, expediente 20.

Fuele dicho que se le advierte que Su Magestad tiene mandado que, siempre que aya correos para qualquiera parte, avise a este Santo Officio para que pueda escribir y despachar los negocios que se ofrecen, por ser este distrito tan largo y no aver en él correo ni estafetas ordinarios. Y ansí se le encarga y manda que, en prosecución de la costumbre que hasta aquí se ha guardado en obserbançia de la dicha orden de Su Magestad, avise a este Santo Officio siempre que aya correo para qualquiera parte del reyno o fuera dél, luego que tenga orden del dicho señor virrey para prevenirlos. Y, si acaso se les hiciere a este declarante o a los correos mandato de que no lleven cartas de nadie, lo avisará ansimismo para que se haga la diligencia que convenga¹⁸.

Los monarcas estaban al corriente de estas maniobras por parte de sus delegados e intentaron ponerles freno a través de varias disposiciones. Una de las primeras es una cédula real de la reina doña Juana, fechada en Valladolid, el día 14 de agosto de 1509. En ella la reina manifiesta conocer los abusos que muchos de sus súbditos estaban sufriendo en los territorios americanos, al serles confiscada su correspondencia por las autoridades reales, con el propósito de que ésta nunca llegase a la Península. Doña Juana, para proteger los derechos y libertades de quienes habitaban en las Indias, determinó, bajo graves penas para quienes no lo cumpliesen, lo siguiente:

Que agora y de aquí adelante, en ningún tiempo que sea, el gobernador que es o fuere de las dichas Yndias, ni otras personas que tengan cargo de justicia, ni otros officios, ni otros algunos, no sean ossados de poner ni consentir que sea puesto embargo ni ympedimento alguno a ningunas perssonas que quisieren escrevir, ansy al Rey, mi señor y padre, como a mí e a otras qualesquier perssonas, lo que quisieren y por bien tubieren. Y que no les tomen ni consientan tomar las cartas y peticiones y otras escrituras qualesquier que embiaren desde las dichas Yndias a la nuestra corte y a otras qualesquier partes destos nuestros reynos. Y que las puedan rrecevir e traer y traygan qualesquier capitanes y maestros y marineros y otras perssonas a quien fueren dadas y encomendadas, libre y desembargadamente, sin que sobre ello sea puesto embargo ni ympedimiento alguno¹⁹.

¹⁸ AHN, Inquisición, Legajo 1.734, expediente 20.

¹⁹ AHN, Inquisición, Legajo 1.734, expediente 20.

De que estas situaciones de abuso siguieron existiendo es una muestra el hecho de que Felipe II tuviera que volver a disponer en este asunto en unos términos muy similares a los de su predecesora, pero haciendo esta vez hincapié en la absoluta inviolabilidad y confidencialidad de la correspondencia, que no debería ser abierta en ningún caso. Se trata de otra cédula real, fechada en Burgos, el día 14 de septiembre de 1592, y dirigida al Marqués de Cañete, *mi visorrey, gobernador y capitán general de las Provincias del Perú*:

He sido ymformado que algunas veces ha acaecido que las cartas, pliegos y despachos que algunas personas de esas provincias me escriven y embían y las que dellas ban de unas partes a otras, las han tomado y abierto y detenido algunos de los que han gobernado, mediante lo qual he dexado de ser ymformado de cosas tocantes al servicio de Dios y al buen gobierno y administración de justicia de esas partes. Y los mismos que se escrevían unos a otros han reçevido mucho daño, manifestándose sus secretos, lo qual ha sido caussa de que, atemorizados, no ossan ni se atreven a escrevir, reçelando que se les pueda seguir dello algunos yncombenientes. Y porque este es el ynstrumento con que las gentes se comunican y demás de ser ofensa de Nuestro Señor abrir las cartas, éstas han sido y deven ser ynviolables a todas las gentes, pues no puede aver comerçio ni comunicación entre ellos por otro camino, ni le ay para que yo sea ymformado del estado de las cossas de esas partes ni para que los agraviados que no pueden venir con sus quejas, me den quenta dellas y de necesidad cessaría o se ympidiría notablemente el trato y comunicación si las dichas cartas y pliegos no andubiesen y se pudiesen enviar libremente y sin ympedimento. Y combiene lo mucho quese dexa entender no dar lugar ni permitir cosa semejante, pues, demás de lo sobredicho, es opressión y violencia y ynurbanidad que no se permite entre gente que vive en christiana pulicía. Os mando que hagáis pregonar en todas las ciudades y pueblos de españoles de ese distrito que ninguna justicia ni persona privada, ni particular, eclesiástica, ni seglar, se atreva a abrir ni detener las dichas cartas, ni a ympedir a que ninguno escriba [...]. Y vos y los que os sucedieren en el cargo, ternéis particular cuydado de executar en los arriva contenidos y por ningún caso que no sea de manifiesta sospecha de ofensa de Nuestro Señor o peligro de la tierra, no abiréis ni deternéis vos, ni ellos, las dichas cartas ni despachos²⁰.

²⁰ AHN, Inquisición, Legajo 1.734, expediente 20.

Y, a pesar de todo ello, las autoridades virreinales, en diferentes escalafones, continuaban actuando de manera irregular. En 1622, los inquisidores de la Nueva España, como ya se ha visto, mostraban su desesperación al no contar con el apoyo del Conde de Priego a la hora de hacer llegar su correspondencia a diferentes lugares del distrito, pero sucedía lo mismo con los envíos a la Suprema. De hecho, informaron que el virrey estaba contraviniendo todas las disposiciones reales al pretender *impedir el escribir a España y tomar las cartas que della ban a aquellos reynos para diferentes personas*. De hecho, los inquisidores llegaron a temer tanto a Carrillo de Mendoza que entregaron su correspondencia de manera subrepticia a un franciscano, Juan Bautista de Molinedo, que, *por hazerles amistad*, la condujo a la Península²¹.

Pocos tribunales podían librarse de la violación de la correspondencia, ni tan siquiera la Suprema. Algunos años después, en 1693, se constató la llegada al Consejo de varias misivas, procedentes de la Inquisición de Barcelona, que habían sido abiertas por militares que efectuaban registros en los despachos de correo. Como era de esperar, no se tardó en notificar al Rey lo sucedido y elevarle una petición sobre el asunto:

Señor: A tiempo de abrirse en este Consejo un pliego de la Inquisición de Barcelona, se ha reconocido rasgada la cubierta de

²¹ AHN, Inquisición, Legajo 1.734, expediente 20.

La situación de las comunicaciones en América distaba mucho de ser perfecta, de manera que afirmaciones como las realizadas por Rocío Sánchez e Isabel Testón resultan en cierto modo arriesgadas:

*El Santo Oficio fue incapaz de crear una red homogénea que cubriera con regularidad todo el territorio, sobre todo en los distritos con demarcaciones tan amplias como los americanos. Es decir, influye muy poderosamente la vastedad del espacio y la necesidad de conectar en muchos casos con España, donde a veces se encontraban las pruebas del delito, o el origen de la acusación. De esta manera, las denuncias viajaron a través del Atlántico y del Pacífico o se desplazaron por el espacio americano en formato de cartas, al igual que las sospechas y las pruebas acusatorias llegaron dentro de misivas, formándose así un perfecto entramado del que con dificultad podía zafarse el infractor, pese al inmenso espacio que lo acogía y la gran distancia que lo separaba de la Península (Rocío SÁNCHEZ RUBIO e Isabel TESTÓN NUÑEZ: "Al servicio de la Inquisición. Cartas y correspondencia privada en el Tribunal de Nueva España durante el período moderno", en Antonio CASTILLO GÓMEZ y Verónica SIERRA BLAS (dirs.), *Cinco siglos de cartas: Historia y prácticas epistolares en las épocas moderna y contemporánea*, Huelva: Universidad de Huelva, 2014, p. 173).*

él por un lado, de manera que a poca diligencia se podrían leer los nombres de las personas a quien tocaban los papeles que venían debajo de ella. Y, por declaración del mismo correo, consta haber pasado a esta osadía tres soldados del Registro de la Alameda. Y en este último correo de Andalucía ha llegado también otro pliego para el Consejo rasgado en la misma forma y parte de la cubierta en que estaba el sobreescrito y se presume lo habrán hecho los soldados del Registro de Jetafe.

Y siendo esta nobedad de tan grave ofensa al Santo Oficio y contra su secreto en las causas y negocios más reserbados y de las personas a quienes toque, y en que se ha faltado tanto al respecto y veneración con que hasta los públicos delinquentes se han mirado, aviendo sucedido en las ocasiones que los ladrones han robado y devalijado los correos, abriendo todas las cartas, reserbar siempre las que por los sobreescritos reconocían ser de las inquisiciones o tocar al Santo Oficio, no pudiendo ser de la real intención de Vuestra Magestad, ni de la Junta, que de orden de Vuestra Magestad entiende en la mejor administración y cobrança de sus reales derechos, que se ejecute lo que no puede conducir a este fin y tiene tantos inconvenientes.

El Obispo Inquisidor General y el Consejo lo ponemos en la real noticia de Vuestra Magestad, suplicando a Vuestra Magestad se sirva de mandar se prevenga en todos los registros que no se habran ni reconozcan los pliegos y cartas que vinieren para este Consejo o tribunales del Santo Oficio y que en sus sobreescritos se reconociere que tocan a la Inquisición [...]²².

Debido a las propias condiciones del correo y a la inseguridad en los caminos durante el Antiguo Régimen, los robos y extravíos de envíos eran un riesgo que los remitentes y destinatarios de los mismos debían asumir en mayor o menor medida. Aunque, debido a la falta de noticias sobre ellos en las fuentes inquisitoriales, parece que el Santo Oficio tuvo bastante suerte en este sentido. Aun así, los casos existieron y, si ya se ha visto cómo en Cuzco se leyó públicamente un documento que advertía del robo de pliegos inquisitoriales y pretendía lograr la identificación de sus perpetradores, era ésta una práctica que también se dio en la Península. En 1637, por ejemplo, se extravió por el camino un pliego de cartas de la Inquisición de Llerena. La primera medida adoptada fue investigar por qué lugares había pasado el mismo para, una vez obtenida dicha información, remitir a ellos una serie de

²² AHN, Inquisición, libro 310, fol. 155.

edictos *para que se lean sobre la pérdida del pliego*²³. También se recurrió a un edicto en 1658, cuando se robó del correo de la estafeta un pliego que la Inquisición de Zaragoza envió a la de Cuenca y que contenía casi treinta folios relativos a una causa de fe. Las diligencias efectuadas por el tribunal para averiguar qué podía haber sucedido aportan gran cantidad de información acerca de los métodos de transporte de la correspondencia, pues, entre otras personas, fue interrogado el correo mayor de la ciudad. Éste relató cómo, en la estafeta, creaban pliegos nuevos en los que introducían juntas todas las cartas que viajasen a la misma localidad, y que todos viajaban en dos maletones de cuero abiertos (y no en valijas cerradas con llave, como les hubiese gustado a los inquisidores). Si no cabían todas las misivas en ellos, las sobrantes iban en las alforjas²⁴. Finalmente no pudo averiguarse qué había sido del pliego enviado a Cuenca, de manera que el Consejo recomendó a Zaragoza volver a enviar un duplicado de la documentación que contenía. Pero meses después volvió a recibirse noticia en Madrid sobre el asunto. Al parecer cuatro individuos, uno de ellos extranjero, habían asaltado a uno de los estafeteros. Le habían robado la correspondencia, amenazándole para que no diese ninguna señal que pudiera identificarles²⁵.

La inviolabilidad y seguridad de sus envíos también fue perseguida por la Inquisición en lo que a aduanas se refiere. Por todos los medios, la institución trató siempre de que los oficiales reales, fuesen del tipo que fuesen, no tuviesen potestad como para abrir los pliegos, fardos o cajas que despachaba. Y lo consiguió, por ejemplo, el 31 de julio de 1786, cuando el rey le concedió poder franquear las aduanas sin que sus envíos fuesen registrados para inspeccionar su contenido. Sin embargo, dicho privilegio solamente incluía los despachos procedentes de comisarios de distrito, en el ejercicio de su oficio, que remitiesen cajas a la Suprema o a tribunales. Los paquetes debían de ir perfectamente identificados y acompañarse de una autorización en regla que sería entregada por el comisario al arriero encargado del porte²⁶.

²³ AHN, Inquisición, Legajo 3, expediente 2.

²⁴ AHN, Inquisición, libro 981, fol. 29v.

²⁵ AHN, Inquisición, Libro 981, fol. 48r.

²⁶ *En las aduanas del reyno no se registren los cajones cerrados y sellados que se remitan a los tribunales de la Inquisición por los comisarios del Santo Oficio, llevando el conductor o*

De igual forma, la obsesión por la confidencialidad y seguridad de sus envíos llevó a la institución a conseguir, no de forma reglamentada, aunque sí parece que por costumbre, el privilegio de *recoger las cartas a su nombre antes de que lo hiciera cualquier otra persona u organismo; hasta que el Santo Oficio no había recogido su correspondencia, no se podía repartir el resto*²⁷. Si el nuncio era el primero que recogía las cartas de la valija, se aseguraba que, a pesar de que alguna pudiese haberse abierto durante el trayecto, al menos ésta no había sido leída por nadie. Al mismo tiempo, se evitaban las posibles acusaciones de negligencia o violación del secreto que recaerían sobre los oficiales de correos²⁸. Sin embargo, esta prebenda no pareció suficiente al Santo Oficio, existiendo testimonios de quejas elevadas a causa de que el nuncio era obligado a recoger los despachos a través de la reja existente en las estafetas, al igual que el resto de usuarios. En opinión de los inquisidores, este oficial debía estar pendiente, tanto de la seguridad de las misivas, como de la suya propia, evitando así ser robado durante el bullicio²⁹.

3. CONCLUSIÓN.

Los hechos narrados en la presente comunicación han puesto de manifiesto cómo el Santo Oficio no era, en absoluto, la institución hegemónica y todopoderosa que no pocas veces nos han querido hacer creer algunos

arriero testimonio o pasaporte autorizado por el comisario que lo embíe (AHN, Fondos Contemporáneos, Ministerio de Hacienda, libro 8.037, fol. 394).

Al tener su propia franquicia, no parece que la Inquisición se beneficiase de la señalada con el “sello negro”, establecida el 7 de diciembre de 1716 por Felipe V (Dirección General de Correos y Telégrafos: *Anales de las ordenanzas de correos de España*, tomo I, Madrid, Imprenta Central, 1879, pp. 84-85). El texto completo de esta disposición también puede encontrarse en: *Gaceta de Madrid*, 5 de abril de 1799, p. 258-259.

²⁷ Susana CABEZAS FONTANILLA: “La correspondencia en la historia de la Inquisición: génesis documental e importancia social”, en Carlos SÁEZ y Antonio CASTILLO GÓMEZ (coords.): *Actas del VI Congreso Internacional de Historia de la Cultura Escrita*, vol. I, 2002, p. 117.

²⁸ *Entrando el nuncio a recibir las cartas ve si los pliegos bienen abiertos y maltratados y que no ha sido culpa de los oficiales y se evitan del cargo que algunas vezes se les ha hecho. Y quando venga recogéndolos el nuncio, luego que se sacan de la valija, se tiene la seguridad de que no se bulnera el secreto tan necesario en las causas del Santo Oficio* (AHN, Inquisición, Legajo 5.054, expediente 36).

²⁹ Susana CABEZAS FONTANILLA: “La correspondencia en la historia de la Inquisición: génesis documental e importancia social”, en Carlos SÁEZ y Antonio CASTILLO GÓMEZ (coords.): *Actas del VI Congreso Internacional de Historia de la Cultura Escrita*, vol. I, 2002, p. 117.

historiadores y divulgadores. Antes bien, estaba sujeta a las mismas problemáticas que otras entidades de su tiempo, a las que se añadía la malquerencia que hacia ella sentían otras instituciones y autoridades, ya fueran civiles, militares o eclesiásticas. Una realidad que la convirtió en foco de múltiples intentos de injerencia o incluso de todo tipo de impedimentos que trataban de poner trabas a su correcto funcionamiento. Y entre ellos no faltaron aquellos que aspiraron a cortar sus comunicaciones, pusieron obstáculos a su ejercicio o atentaron contra el envío de sus despachos por afán de simple enriquecimiento, para sustraer posibles objetos de valor que estuviesen en su interior. El contexto de cada uno de los casos presentados muestra diferentes problemáticas a las que debió hacer frente la Inquisición y que, desafortunadamente, no siempre lograron una resolución todo lo satisfactoria que a la institución le hubiese gustado.

LOS CAMINOS HISTÓRICOS EN ANTIOQUIA - COLOMBIA: PATRIMONIO EN EL OLVIDO

Por: José Lubín Torres Orozco
Profesor asociado Facultad de Arquitectura – UNAL – Sede Medellín
Presidente Organización Caminera de Antioquia
Email: jltorres@unal.edu.co. Tel: (57)(4)4309488

RESUMEN

En estos momentos de una crisis globalizada, pérdida de identidad y de valores y destrucción del patrimonio más selecto de la humanidad como las culturas aborígenes y campesinas y los bosques tropicales, se considera, de vital importancia en nuestro país, un redescubrimiento, estudio y revaloración de ese variado e inmenso patrimonio natural y cultural que se nos ha legado. Se desea en este corto ensayo hacer una reflexión desde las ciencias emergentes como la caminería, el ecoturismo y turismo cultural alrededor del patrimonio relacionado con los caminos antiguos, su olvido, deterioro y posibilidad de recuperación de su valor de uso. Precisamente estos caminos permitieron el desarrollo territorial de los diferentes asentamientos humanos a través de la historia, sin embargo su protagonismo ha pasado hoy a la historia y los mismos se deterioran y destruyen cada vez más por múltiples razones como el avance de la malla vial, el cambio de usos del suelo, el desplazamiento de comunidades rurales y muchas veces por la falta de una adecuada reglamentación o planificación. Con el auge del turismo cultural y de naturaleza a nivel mundial, el cual crece en muchas regiones por encima del 15% anual, nuestro país deberá generar unas directrices encaminadas a mejorar su competitividad en equipamientos, capacidad de acogida y variables de sostenibilidad para estar mejor preparada a nivel internacional y así poder disfrutar de la jugosa torta del mercado del ocio, la curiosidad y el exotismo.

PALABRAS CLAVES: Caminería histórica, paisaje cultural, caminos precolombinos, caminos reales, caminos de arriería, caminería y senderismo ecológico en Antioquia.



"Después de escribir en el álbum de doña Pilar, salimos al camino y abandonamos el camino. El camino es casi toda la vida del hombre; cuando está en él sabe de dónde viene y para dónde va. Caminos son los códigos, y las costumbres, y las modas. El método es un camino. Por eso Jesucristo, cuando quiso manifestar su infinita importancia, dijo que Él era el Camino."

Fernando González en Viaje a Pie. Foto tomada durante la realización del proyecto Lectura del libro Viaje a Pie desde el Camino". Abril 2011.

1. INTRODUCCIÓN

La inmensa red de caminos precolombinos en Colombia están ubicados dentro de los grandes e invaluable patrimonio de la humanidad no sólo por su gran variedad y riqueza arquitectónica sino porque son un testimonio único de la transformación de nuestros pueblos y de nuestro territorio [Botero 2008, 2003] [Rave 1999]. En Colombia, igual que en otras regiones como Machu Pichu en Perú; considerada una de las más excelsas maravillas de todos los tiempos, existen obras monumentales ancestrales con gran riqueza a todos los niveles: cultural, histórica, paisajística, natural, arquitectónica, etc. Los mismos se deterioran y destruyen cada vez más por múltiples razones como el avance de la malla vial, el cambio de usos del suelo, el desconocimiento por empresas agroindustriales del valor patrimonial de los mismos, la falta de leyes claras en el tema, el rápido avance de los procesos urbanizadores, entre otros [Muñoz, 2005]. Los proyectos e investigaciones de diferentes instituciones sobre estos caminos, intentan sensibilizar sobre la necesidad de rescatar y mantener muchos de estos caminos como patrimonio único e invaluable, ya que fuera de conservarse, se fortalece a la vez la conciencia ambiental, memoria e identidad alrededor de los mismos. Por la complejidad que revisten los estudios sobre la caminería en Colombia, ésta y futuras investigaciones deberían unir esfuerzos y vincular diferentes sectores sociales con interés sobre los mismos, ya que en su estudio se plantean muchas preguntas de difícil solución: sus artífices; su extensión y uso; los factores socioeconómicos que los rodeaban; sus significancias, imaginarios y entorno mágico; los métodos para su construcción y sus diferencias entre otros aspectos [Botero 2008, 2003] [Correa 2007, 2004, 2000].

Como es conocido por todos, en los llamados "proyectos viales" de nuestro país se incluyen carreteras, vías férreas, vías aéreas, y equipamientos relacionados y se dejan los senderos y caminos para el spazierengehen, ósea para el disfrute del caminar traduciendo este término del alemán, o para el senderismo según los españoles, el trekking según los países anglosajones; normalmente de lado. El concepto de vía tan de moda actualmente, algunas veces se extiende hasta "conectividad territorial", y se ubica por delante de muchos ejes de la planificación territorial; pero quizás lo más trascendental para la tesis aquí planteada es que en Colombia se obvia casi por completo en la planificación de la dinámica de las sociedades urbanas modernas, el disfrute del territorio por medio del "caminar" o el "barzonear" (wander en inglés o wandern en alemán) con medios diferentes al automóvil.



Figura 1. Izquierda. Camino de Corrales, sale de Niquía hacia el cerro Quitasol. Considerado prehispánico [Muñoz 2005], aunque ha sido parcialmente restaurado carece de obras de infraestructura que permitan su conservación y adicionalmente la arquitectura del camino original ha perdido en su majestuosidad. Derecha. Camino paralelo al anterior un poco más al norte desde La Navarra hacia El Alto de Medina, también enmarcado en la red de los más importantes caminos de arriería alrededor del Valle de Aburrá; muchos de sus hermosos vallados y empedrado han sido casi totalmente alterados por las actividades agroindustriales, un poco más abajo desde la salida en la autopista, el camino fue destruido por los procesos urbanizadores del sector. [Fotos tomadas por el autor.]

2. GEOGRAFÍA E HISTORIA DE LOS CAMINOS EN COLOMBIA

El corredor de selva tropical húmedo que se extiende desde Perú, pasa por el corazón de la Amazonía en Ecuador, Brasil y Colombia y va hasta Panamá y Costa Rica, es una de las regiones que posee mayor biodiversidad remanente o si podemos decir también “sobreviviente”, ya que existen miles de especies nativas que se escondieron del rigor y la severidad destructiva de las últimas edades de hielo en los llamados “refugios de vida silvestre” principalmente ubicados en las selvas húmedas tropicales. También el proceso tectónico generado por las placas Suramérica y Nazca en el Pacífico, y la placa Caribe en especial en Colombia, han hecho que los últimos millones de años, durante el curso del levantamiento de la cordillera de los Andes, se hubiera dado un proceso de alteración gradual de los ecosistemas pre-montanos, montanos y paramunos, en el cual las especies existentes debieron desarrollar nuevas capacidades o adaptaciones acordes con las leyes de selección natural; tanto las nuevas barreras naturales provocadas por el levantamiento como el descenso de avance de los glaciales, los cuales alcanzaron alrededor de los 2800 metros en Colombia en la última y penúltima glaciación, sirvieron para configurar e impregnar de nuevos y fabulosos seres estas regiones (Hooghiemstra 2004). Así, estos dos factores, climático y geo-tectónico, han protagonizado los principales piezas maestras de la evolución en los trópicos andinos, donde el resultado necesario y lógico fue una explosión de biodiversidad poco vista en otros lugares del planeta por la gran variabilidad espacial de las características de los ecosistemas, con una riqueza paisajística sin igual, así como de una región topográficamente compleja y quebrada (fragosa) a la cual se deberían enfrentar los conquistadores y colonizadores en un estado casi totalmente natural.

A la llegada de los españoles a las selvas de lo que es hoy Colombia, los únicos caminos que encontrarían serían los ríos navegables, principalmente el Atrato, Cauca y Magdalena (Botero 2003) y aquéllos que habían sido utilizados durante milenios por los indígenas. La corona española, poco se interesó durante los primeros siglos posteriores a la conquista, por abrir nuevos caminos, mucho menos por hacerle mantenimiento a los ya existentes, después de 200 años y ante las quejas continuas de los españoles en Colombia, por el mal estado de los caminos, la corona empezó a considerar el tema y dió algunas normatividades que si bien tuvieron intención de mejorar esta problemática, simplemente no mejoraron notablemente el estado de los caminos en el reino de Indias (Botero 2003).

Se puede resumir la transición de la red de caminos desde la conquista de la manera como menciona Muñoz (Muñoz 2005), que a partir de la red intrincada de caminos prehispánicos, los conquistadores españoles pudieron inicialmente reutilizarlos y renombrarlos como caminos reales o de la coloniales, posteriormente éstos fueron intensamente usados como caminos de herradura durante la apertura de la colonización de baldíos a través de las concesiones de tierras otorgadas a partir de la gran reforma agraria del siglo XIX. Y por último, estos fueron reciclados para darle paso a las carreteras de uso vehicular que conocemos actualmente, la introducción del ferrocarril y del carro en Colombia determinarían umbrales en la transformación de los mismos. Botero (Botero 2003) también apunta en este sentido, los españoles no hicieron otra cosa que criticar los caminos durante siglos porque no se adaptaban a las herraduras finas de los caballos en las partes empedradas y porque durante temporadas de lluvia los suelos de los trópicos se tornan lisos, llenos de derrumbes (volcanes) y “ásperos y fragosos” para los caballos. Más de dos siglos después de la conquista, la corona Española empezó a contemplar algunas leyes para los mismos (Botero 2003), pero las mismas nunca solucionaron las grandes dificultades que incluso subsisten hasta nuestros días.

2.1 Los caminos durante la conquista y la colonia (Siglo XVI al siglo XVIII)

Desde una perspectiva generalista hay una tendencia de la mayoría de los investigadores e historiadores de los caminos en Colombia a encontrarse en una red intrincada y compleja de caminos, en todas las regiones, con características muy autóctonas de cada cultura indígena, llámese Muisca, Tayrona, Calima, Quimbaya, etc,

donde los testimonios del pasado, incluso hoy, generan muchas más preguntas de las que logran resolver. Preguntas sobre la extensión de estos caminos y sus fines ceremoniales o de intercambio con otras culturas plantean paradojas evidentes, así muchas culturas parecían utilizar los caminos para labores especialmente domésticas, ceremoniales y de autosostenimiento, no hay muchos indicios que permitan establecer un contacto directo entre estas culturas a un nivel más extensivo, sin embargo se han encontrado relaciones entre la orfebrería Muisca y grupos indígenas de Costa Rica (González 1988).

Muchos estudios se han concentrado en los caminos del sur de Colombia, de las llanuras orientales, de Santafé de Antioquia, de la Sierra Nevada de Santa Martha, del Valle del Cauca, de Santander, etc. Se apunta con estos estudios a encontrar semejanzas en la necesidad de intercambio, por ejemplo, entre el Valle del Cauca y la Cordillera Occidental a la altura de Calima la población daba énfasis al intercambio de pescado y al cultivo de maíz, frutales y algodón, mientras que en las montañas de la cordillera se producían excedentes de frijol y papa, a la vez que se extraía cabuya y se exportaban vasijas de barro; de las selvas del occidente provenían esteras de junco (González 2000). Intercambio de cobre, oro y guanín, agricultura y ganadería, eran otros usos bien documentados (Botero 2003).

También existe un consenso en muchas investigaciones sobre las reales dificultades que encontraron los españoles y sus constantes quejas sobre los caminos en la Indias como nos dice Botero (Botero 2003) acerca de un relato en la ruta conquistadora de Jorge Robledo:

(...) así mismo de otro valle que se dice Quindío que estaba cerca de aquella provincia que se dice Quimbaya que se encontraba con Arbi y para descubrir el camino envió a Alvaro de Mendoza con cierta gente de a pie a la ligera porque no podían llevar caballos el cual fue y acabo de ciertos días que de aquella ciudad partió e descubrió aquel valle del Quindío y hallaron el camino tan áspero y fragoso que en ninguna manera se podían meter caballos y allí los indios le salieron de paz y le dijeron que todo el camino era como aquello que por adelante estaba e que esta muy lejos Arbi (Juan Bautista Sardela en: Tovar, 1993:276).

Botero (Botero 2003) titula precisamente de esta manera su libro: “Caminos ásperos y fragosos para los caballos”, a partir de esta queja recurrente encontrada en las narraciones sobre las rutas conquistadoras en Colombia:

“los caminos que los indios tenían que atravesaban por estas bravas montañas (porque muchas partes de ellas hay poblado) eran tan malos y dificultosos, que los caballos no podían ni podrán andar por ellos. (...) (Cieza, 1984:99).

Una angosta trocha plagada de fieras y dificultades especialmente durante las temporadas de invierno sobre todo los el paso de ríos caudalosos y que aumentan su caudal repentinamente y por la erosión del piso y las laderas del camino por el agua. González es elocuente también a este respecto (González 1988):

“No era aconsejable llevar sobre las mulas cargas voluminosas, pues las características del suelo y la estrechez de la senda, provocaban con frecuencia la caída de los animales al abismo. Santander dio cuenta en sus Memorias de la imprudencia de Serviez al llevar en su huida, en un cajón demasiado aparatoso, el cuadro de la Virgen de Chiquinquirá. Se estimaba como peso normal 10 arrobas y 10 libras por carga, y se pagaban 6 pesos por el flete de cada mula, entre Santafé y Apiay, y un peso más hasta San Martín. Como lugares para pernoctar o descansar se encontraban diseminadas a lo largo del recorrido, sencillas enramadas o tambos. El reglamento general de correos de 1720, refrendado en 1760, además de organizar lo atinente a este ramo, daba instrucciones precisas sobre cómo se debían mantener los caminos, y aconsejaba la construcción de dichos tambos cada tres leguas. En cinco días se podía recorrer el trayecto entre Santafé y Apiay. Si se deseaba continuar hasta San Martín, y el río Guayuriba lo permitía, el viaje se prolongaba dos o tres días más. Todo dependía de los pasos difíciles, de las lluvias y de si se viajaba escotero o con carga”

Sobre las características y arquitectura de los caminos, se describen redes de caminos en el Valle de Cauca de hasta 8 y 16 metros de ancho, por cuchillas y filos atravesando los cerros en forma rectilínea y que se extienden hasta la zona selvática de la vertiente occidental de la cordillera Occidental (González 1988). En el excelente compendio y análisis de Botero sobre los caminos en Antioquia (Botero 2003), se plantean tres caminos que buscaban salvar las distancias entre los dos ríos más importantes de la región, El Cauca y el Magdalena, y se lanza la hipótesis que los caminos existieron desde mucho antes de la llegada de los españoles con algunas dataciones alrededor de 2000 años de antigüedad, incluso existen algunas crónicas con caminos más anchos que aquéllos encontrados en regiones al sur como Cuzco:

(...) Desde la provincia de Arma hasta la de Cenufana habrá veinte leguas y desde Cenufaná a Aburrá puede haber seis, en todo este camino hay grandes asentos de pueblos antiguos e muy grandes edificios de caminos hechos a mano e grandes por las sierras en medias laderas que en el Cuzco no los hay mayores (...) (Robledo en Tovar (1539-1542), 1993:350).

Botero también es de la hipótesis de que muchos de estos caminos, en círculos y grandes oscilaciones, violaban una misión netamente utilitaria y práctica de llegar rápido al Magdalena o al Cauca, proponiendo más bien otros fines como lo eran el comercio y la minería. Sólo con la llegada de los españoles se observa esta necesidad de acortar las distancias y buscar nuevas opciones, así el camino del Herve, entre Rionegro (Centro de Antioquia) y Honda (Magdalena), toma dos meses en invierno, se recorren alrededor de 200 kms y se pasan más de 20 ríos caudalosos incluso llegando a una región paramuna al norte del hoy departamento de Caldas (Páramo de San Félix). Este camino crearía la necesidad de buscar opciones la cual es finalmente encontrada con el camino del Nare el cual tomaría 14 días en temporada de invierno.

Para comprender mejor la rigurosidad de un camino como el del Herve y cerrar esta sección sobre los caminos durante la conquista y la colonia, escogí estos cortos párrafos extraídos de libro de Botero (Botero 2003) que ilustran mejor la situación narrada:

“...En este trecho hay parajes que es necesario que dos arrieros con palos contengan por detrás los tercios para que puedan subir la piedras las mulas y otros tirando el cabestro para que no se vuelva de espaldas y aún hay otra parte que no basta esto y es necesario atar un rejo de cada tercio y otros del cabestro tirando desde arriba subiendo casi en peso mula y carga esto son testigos los que han andado del camino que voy hablando..”

“...Desde la ceja de las Doctrinas hasta el páramo es monte asperísimo, son muy escasos los pastos mueren muchas mulas y también los tigres cebados matan muchas. En el páramo hay pastos, hace daño el tigre hasta Escobalitos de Tres Cruces. Desde el páramo hasta la boca del monte cerca de la parroquia no hay pastos y sólo en algunas dormidas hay chusque que se corta para que coman las mulas pero con el riesgo que se maten con los cortes que se suelen introducir por la barriga. En la boca del Tigre cerca de la parroquia se revive mucho daño del tigre y hay pastos hasta Honda...”

“...Las cargas que conducen por este camino son siete arrobas, hasta ocho y de ellas no pasan, se camina en un mes de buen tiempo, el flete nunca ha bajado de doce pesos de oro y hasta catorce h ha subido regularmente son necesarias dos mulas para la conducción de una carga de este peso, tres arrieros para una partida de diez. En el tiempo de invierno no se camina en menos de dos meses y mucho mas si es grande el invierno que hace perder mulas y cargas como ha sucedido a varios. Este es el camino de Herve, sus rumbos circunstancias y temperamentos ya de esta provincia no hay quien transite por él desde que se abrió el de Juntas...”

2.2. El problema de los caminos republicanos, una dificultad hasta nuestros días (siglo XIX y comienzos del XX).

El hombre de los siglos predecesores del siglo XX y descendiente de las nuevas culturas emergentes de la mezcla entre españoles, indígenas y negros, heredó no sólo estos caminos de la colonia sino sus dificultades narradas en el capítulo anterior; y en su afán colonizador para llegar y habitar nuevas tierras, debió enfrentarse a montañas y selvas vírgenes, donde todo estaba rodeado de una agreste topografía, fieras salvajes y espíritus, deidades y todo tipo de criaturas míticas. El problema de los caminos, subsiste siglos después del descubrimiento por los europeos de estas tierras:

“La providencia nos destinó a vivir entre montañas áridas y escabrosas, donde a primera vista no podemos dar con una ruta por la cual lleguemos fácil y convenientemente a un río navegable. La Colonia nada nos enseñó claramente en este negociado, y en más de medio siglo que tenemos de independencia hemos permanecido en la misma penosa situación. Montañas elevadas por todas partes, inmensas selvas vírgenes pobladas por fieras, ríos impetuosos formando cascadas invencibles y un terreno arrugado a cada paso, y estéril en su mayor parte” (Ferro Medina 1985).

En resumen, antes del siglo XIX, 250 años después de colonización española los caminos fueron pocos y malos en Antioquia y sólo comunicaban a Medellín con los puertos del norte, el río Magdalena, y el río Cauca hacia el sur para llegar hasta Popayán (Ferro Medina 1985). Se destacan tres etapas en su desarrollo:

1820 – 1870 Período de la colonización Antioqueña. Extensión hacia lejanos y agrestes rincones buscándose nuevas tierras para el trabajo y el cultivo, principalmente hacia el sur y suroeste de Medellín . También se extienden caminos hacia el occidente. Empieza a hablarse de leyes, pero todavía se siguen levantados los caminos a punta de machete y azadón donde bien se necesite.

1870 – 1905. Período de aplicación de primeras normas. Se dan algunas técnicas y normativas, las cuales después de muchos líos jurídicos empiezan a dar un poco de orden a todo el caos presente hasta este momento en cuanto a vías se refiere.

1905 – 1930. Las carreteras y el ferrocarril empiezan a desplazar el papel protagónico del camino, la arriería pierde su papel protagónico, sin embargo se mantiene por la topografía escabrosa y se ramifican los caminos especialmente para llegar a las estaciones férreas (González 2000).

En el primer período se construyó la primer red vial, principalmente hacia la arteria fluvial del Magdalena, sin embargo por las características pedológicas, litológicas y geomorfológicas de los suelos y relieve de estas montañas: alta pendiente, numerosas fallas naturales empecinadas en avanzar y abrir brechas y cañones, fuerte descomposición y partición de las rocas, fuertes lluvias e inundaciones en los dos ciclos de invierno anuales en los trópicos colombianos y tasas de meteorización muy avanzadas en los suelos, los nuevos caminos adolecieron de grandes problemas (Ferro Medina 1985).

El motor de la arriería sería el comercio de las nuevas regiones colonizadas con el mundo o grandes orbes ya establecidas, mientras que al norte la minería es el principal mecanismo de movilización, hacia el sur sería la agricultura y ganadería basada en los capitales de los comerciantes provenientes de Medellín, y hacia el suroeste se daría una combinación de los dos factores. El café que reemplazaría a otros cultivos tradicionales en decadencia como el tabaco, desde la mitad del siglo XIX, sería otro dispositivo promovedor de la arriería.

Como una herencia ancestral de la región de influencia de la arriería antioqueña, quedaron también los caminos, los cuales hoy casi olvidados y condenados a una lucha desigual con otras formas de comunicación y urbanización modernas, subsisten gracias no sólo por los vestigios de la arriería dentro de los campesinos sino

por la preocupación de muchos grupos ambientalistas y de caminantes o senderistas que a punta de machete y azadón promueven la recuperación y conservación de estos caminos para sus actividades.

En el primer período se construyó la primera red vial, principalmente hacia la arteria fluvial del Magdalena, sin embargo por las características pedológicas, litológicas y geomorfológicas de los suelos y relieve de estas montañas, como se mencionó antes por un origen que le impregnaría un dinamismo constante: alta pendiente, numerosas fallas naturales empujadas en avanzar y abrir brechas y cañones, fuerte descomposición y partición de las rocas, fuertes lluvias e inundaciones en tiempo de invierno, tasas de meteorización muy avanzadas en los suelos, etc; los nuevos caminos adolecieron de grandes problemas:

“lo peor de esa ruta es, que está trazada de un modo que jamás habrá camino verdadero, sino una pésima trocha peligrosa en la estación de lluvias. Donde no hay barrizales se forman atascadales, y el terreno donde esos falta, está lleno de callejones profundos por donde corren las aguas como torrentes, llevándose por delante tierra y piedras, y dejando zanjones en los que las bestias no pueden poner el pie por la estrechez del fondo, en el cual se forman saltos peligrosos y acumulación de piedras rodadas, obstáculos todos que impiden el tránsito de mulas, cuyos arrieros están obligados a cavar las tierras laterales para llenar los huecos y hacer un piso momentáneo, el cual al primer aguacero queda como antes, o casi siempre peor. Esta es la causa que las arrias que salen de la Bodega de Remolino para Rionegro gasten en verano de 8 a 10 días, y en el invierno 16 a 20 y hasta un mes, perdiendo tiempo y bestias, que son las consecuencias de los malos caminos. Nada hablaré de las subidas y bajadas rápidas, porque parece que nuestros antecesores no conocieron otro método para abrir caminos, que subir a la parte más elevada de un cerro para bajar después a lo más profundo, luego volver a subir y bajar sin interrupción, buscando siempre las quebradas más grandes de la serranía en lugar de evitarlas o darle vueltas” (González 2000).

También es bien elocuente el siguiente relato del teniente de la armada sueca Carl August Gosselman quien en 1825 llegó a Colombia, y en su recorrido por Quindío, Caldas y Antioquia, muchas veces a lomo de “sillettero o carguero” por donde la mula no podía pasar, lo cual lo impresionó profundamente, la tenacidad de estas hospitalarias y honradas personas para enfrentar la montaña y semejantes caminos, hasta el mismo sabio Alexander von Humboldt se impresionaría ante este oficio:

“...Los caminos estaban en estado intransitable, máxime que nuestro recorrido era por entre bosques y pantanos espesos; a decir verdad, no solo eran malos, en realidad no eran caminos. Acá no se encuentran otras vías de comunicación entre los poblados; por eso nuestra costumbre o el concepto que tenemos de nuestros caminos es asociarlos a la idea que a través de ellos las gentes en un país se movilizan de un lugar a otro, solas o con sus animales. Pero aquí no podemos llamarlos así. La facilidad de trasladarse es igual a la que pudiera ofrecernos cualquier línea recta trazada en la tierra para unir dos puntos tan deshabitados como el nuestro”(Ferro Medina 2006).

Estas dificultades inherentes al suelo y al componente natural, aún hoy son un problema para la red vial, lo cual genera inmensos gastos a los transportadores, incomunica muchas regiones y todo ello unido al deterioro de la red vial hace que en Colombia, sobre todo en regiones alejadas, todavía hoy se siga viviendo en épocas muy anteriores en cuanto a caminos y medios de transporte se refiere, según los medios de información en el invierno de este año en Colombia, hay innumerables carreteras taponadas por los derrumbes, un gran número de fincas, casas y predios inundados y ha cobrado centenares de vidas.

2.3 El colono como predecesor del arriero en Antioquia

Esta casi mítica figura del arriero, que llega a donde las águilas difícilmente llegan, que trabaja por dos o tres hombres normales, que con su machete desafía hasta el Putas (ser mítico representando al demonio), que en su carriel (pequeño bolso que lleva al costado) carga casi 100 cosas para sobrevivir a tempestades, intenso frío en la noche, fuertes calores en el día, al hambre y la sed, que lleva como a su más fiel compañera a la mula; este hombre, en búsqueda de sueños representados en nuevas tierras, de nuevas oportunidades para él y su familia, de comida y fortuna, abrió las puertas y forjó el camino durante casi 200 años de la cultura antioqueña y el llamado viejo Caldas en Colombia, y ha tenido influencia en casi todo el territorio nacional con su música,

lenguaje, comida, etc. No se puede pasar por alto que desde aquellos tiempos hubo un conflicto entre el colono y la corona española o con los nuevos jefes republicanos, entre el colono y unas leyes ambiguas para la época. Muestro los siguientes párrafos, extraídos de uno de los mejores libros históricos del tema en Colombia, quizás estas notas son un poco extensas, pero intentan ilustrar bien la situación de ese entonces, con ellas deseo aclarar, de acuerdo a los estudiosos de la colonización, los detalles de las luchas que debieron enfrentar estos nuevos quijotes de los Andes:

“Al principio, siguiendo la tradición de la Colonia, se vinieron en busca del oro hasta los “Valles Altos de Sonsón”. Por allí principia el camino hacia Manizales. De allá darán el brinco a las tierras de Caldas. Pero ya desde 1763, don Felipe Villegas, español de Burgos, que tenía varios años de asiento en Rionegro, logró una concesión sobre tales tierras. En 1787 llegaron a Sonsón los aventureros de las minas: los pleitos se derramaron sobre esa punta de Antioquia. En el fondo la razón de su tránsito es un hecho social. Hay un claro interés por solucionar su inquietud económica. Ellos los sintetizan en un memorial de 1789: “Hemos sido llevados a este movimiento por nuestra extrema pobreza en bienes materiales y por la escasez de tierras, ya para cultivarlas como propias o en las cuales construir habitaciones para nosotros y para nuestras familias”... Nada que indique con mayor precisión el interés de los colonos. Ese documento es de una elocuencia sobre el aspecto sociológico de la colonización, que releva de fraguar conjeturas o formular aseveraciones generosas.

Era tal el espíritu de esas personas paupérrimas, que solo deseaban una parcela para descansar en su odisea humana. Porque ninguna zozobra tan honda como la que nace de no tener donde “reclinar la cabeza”. Y ya se sentían comunitarios y familiares en su división de fecundadores del agro. Pero el pleito, con sus secuelas de injusticias por la presión del capitalista, se interponía en esos sueños de descanso. Entre el título y la agricultura se iniciaba el debate. Duraría muchos años. Los colonos buscan entonces la defensa de su esfuerzo. Proponen compra al Gobernador, que no alcanza a entender el significado de algo que principiaba a redondear los cimientos de la futura nacionalidad. No se aceptaban propuestas. Pero fue tal el empuje y decisión de los colonos, que lograron que la “compasiva corona recusara el título de Villegas, apoyada en el argumento de que no habían sido desmontadas y mejoradas, como lo exigía la real cédula de agosto 2 de 1780”. Por fin la celebrísima disposición, llamada de San Ildefonso, venía a prestar un concurso efectivo, elocuente en su ejemplo. Pero pronto se olvidaría ese antecedente. Reinaría nuevamente el concepto feudal y los leguleyos podrían más que los machetes pendencieros y creadores.” (Morales 1951)

El motor de la arriería .sería el comercio de las nuevas regiones colonizadas con el mundo o grandes urbes ya establecidas, mientras que al norte la minería es el principal mecanismo de movilización, hacia el sur sería la agricultura y ganadería basada en los capitales de los comerciantes provenientes de Medellín, y hacia el suroeste se daría una combinación de los dos factores. El café que reemplazaría a otros cultivos tradicionales en decadencia como el tabaco, desde la mitad del siglo XIX, sería otro dispositivo promovedor de la arriería:

Con base en la minería ocurrieron las primeras ocupaciones y el desarrollo y florecimiento de los primeros asentamientos antioqueños. Se establece una vida económica sustentada en el laboreo de las minas, configurando un área especial ubicada al norte y nordeste de Antioquia: Santa Fe de Antioquia, la capital, centro de la explotación minera y otras villas como Cáceres, Zaragoza y Remedios. A partir de la minería y con la pronta crisis de la esclavitud se constituyó una población libre e independiente, con alternativa de trabajo y una alta movilidad. Sólo en la medida que ese oro tuvo salida o posibilidad de ser exportado y comercializado fue que generó riqueza, y por lo tanto desde el principio y como algo inseparable de la minería surgió una «clase mercantil cuya doble función consistía en rescatar una producción metálica dispersa y abastecer un mercado cautivo de consumidores (Ferro Medina 2006).

“No se arredraban los arrieros con ninguna carga y utilizando mulas o bueyes, en recuas o en solitario, por el sistema de «turega» o de carga individual para cada animal, movieron la agricultura, rescataron el oro de las minas y trajeron al interior del departamento toda clase de mercancías de uso diario como alimentos, licores, tabacos, vajillas, telas, mantas, maquinaria, herramientas para la agricultura y la minería y hasta neveras; también transportaron artículos suntuarios de procedencia europea como muebles, espejos, porcelanas e inclusive billares y pianos de cola para las familias más pudientes de Rionegro y Medellín. Por estos caminos, sobre todo por el llamado «de Islitas» o «de Nare» también salieron nuestras exportaciones de oro, quina, cacao y café principalmente (Ferro Medina 2006).

Para mediados y finales del siglo XIX todo se transportaba por arrieros, cargas, equipajes e inclusive personas que viajaban en silla y por ello pagaban más. Gabriel Poveda calcula que llegó a haber hasta diez mil arrieros antioqueños trabajando la actividad en todo el país (Ferro Medina 2006).

El trabajo de la arriería se ejecutaba con extrema honradez, «al arriero podían confiársele cargamentos de oro en polvo con la seguridad de que llegaban a su destinatario sin merma ni menoscabo. Y no había necesidad, como hoy día, de contrato escrito ni estipulaciones de ninguna índole», escribió Eduardo Santa en su obra Arrieros y Fundadores y otro viajero europeo narraba que su carguero era quien llevaba todo el dinero que poseía para el viaje y tener el dinero a su cuidado era como lo consideraba más seguro.» (Ferro Medina 2006)

3. LOS ITINERARIOS CULTURALES, UNA OPCIÓN PARA SALVAGUARDAR EL PATRIMONIO CAMINERO.

Aunque es cierto que muchos de los caminos antiguos ya es imposible recuperarlos en su totalidad por la dinámica territorial a la cual han sido sometidos, podemos encontrar hoy en día que la utilización de muchos de los mismos brindaría una opción más para actividades lúdicas, recreativas, educativas y de sensibilización ambiental, además de ser una alternativa económica para comunidades rurales que padecen los resultados de la utilización durante siglos de métodos agrotecnológicos poco amigables con su hábitat. Máxime que estos caminos, en el caso de Medellín, están conectados con varios cerros tutelares, reservas ecológicas y en general con el gran cordón de bosque alto andino que rodea el valle de Aburrá, lo cual, en general también se cumple a nivel de su extensión hacia los diferentes puntos cardinales del departamento. Adicionalmente, emergen nuevas formas de turismo íntimamente ligadas a los paisajes culturales, a la observación e interpretación del paisaje, y al descubrimiento de culturas milenarias localizadas precisamente a lo largo ya ancho de estos caminos. Particularmente alrededor del área metropolitana, miles de caminantes y cientos de grupos que disfrutaban de estos caminos sobre todos los fines de semana, se encuentran con la triste realidad de que tenemos obras monumentales de la naturaleza como los cerros que rodean la ciudad, los cuales todavía albergan mucha riqueza biológica y paisajes culturales de cientos y hasta miles de años conformados principalmente por los caminos prehispánicos y de arriería, pero la mayoría de este patrimonio está echado al olvido. En los últimos años ha habido importantes avances en la transformación de esta conciencia nefasta con el patrimonio y se evidencia en parte por proyectos como el Parque Arvi y su red de senderos, la declaratoria de los cerros occidentales como patrimonio (proyecto Arova, Correa 2007), y la posibilidad de pensar al centro de Antioquia como un parque con conectividad biológica entre los ecosistemas (proyecto Parque Central de Antioquia, Corantioquia) donde los caminos empiezan a jugar un papel diferente al habitual; opciones que deben ser pensadas como una nueva ordenación del territorio en consonancia con el derecho al agua pura, al aire limpio, a la recreación, a un paisaje agradable y a la conservación del patrimonio (Corantioquia 2002), y a la posibilidad de que cada persona tenga derecho a un ambiente sano como lo enunciaron la asamblea nacional constituyente de 1991 y los postulados básicos de la declaración universal de los derechos humanos. Ya en declaraciones sobre derecho ambiental en Estocolmo en 1972 y en Ginebra en 1991, se extiende este derecho a un ambiente ecológicamente sostenible [Chirino 2009] en consonancia con las cartas de Río en 1992 y de Johannesburgo en 2004.

El ecoturismo, conservación del paisaje y turismo cultural son aspectos íntimamente relacionados con los proyectos patrimoniales camineros (Correa: 2004) (Escobar: 2003). Sin embargo, una nueva educación ambiental de la mano con el rescate patrimonial de los caminos, será otro aspecto que debe ser resaltado en estos proyectos, ya que se ha demostrado que la mala planificación puede conllevar a una destrucción del paisaje, del patrimonio y de los recursos naturales, o a la alteración del estilo de vida de grupos humanos vulnerables ante un turismo mal planificado (WTO: 2006) (Pleumaron: 2001). Como describe Strasdas, un mercado global basado en el turismo de naturaleza, enmarcado dentro del abuso moderno del término “ecoturismo”, debe minimizar los impactos sobre el medio ambiente, además de contribuir financieramente al manejo y conservación de las áreas afectadas incluyendo a sus comunidades (Strasdas: 2006). Es bien sabido que en Colombia se carece casi por completo de manuales básicos para la planificación de un ecoturismo o turismo cultural bien ejecutado sobretudo en ecosistemas y comunidades frágiles o vulnerables, aspectos que deberán resaltarse en la creación de un sistema de información para apoyar la práctica de cualquier tipo de turismo. Además el turismo de excentricidades o consumo del exotismo, da pie para que comerciantes y empresas de cualquier índole vean con ojos sólo de mercado a comunidades enteras, ignorando su desarrollo dentro de la conservación y respeto a sus conocimientos, artes y valores. Un turismo mal planificado puede

agudizar incluso problemas de desplazamiento y deterioro de las condiciones de vida de comunidades y/o ecosistemas vulnerables.

Respecto a los caminos del Valle de Aburrá y en general de Antioquia, podemos decir que los mismos se han transformado con el diferente uso que se les ha dado en el transcurso de la historia. Ya que a partir de la red intrincada de caminos prehispánicos, los conquistadores españoles pudieron inicialmente, reutilizarlos y renombrarlos como caminos reales o de la colonia. Luego, estos trazados fueron intensamente usados como caminos de herradura que comunicaban diferentes regiones de la provincia de Antioquia. Específicamente en el Valle de Aburrá los caminos de herradura se utilizaban para comunicar el río Cauca y el río del Magdalena. Se puede inferir que en aquellos tiempos el Valle era un lugar de paso y descanso entre los caminos de herradura que comunicaban diferentes regiones de la provincia de Antioquia. Pero fue en el siglo XIX, cuando esta tendencia se revirtió para hacer del Valle de Aburrá, particularmente Medellín, el punto de partida y llegada de la mayoría de caminos de herradura que en antaño solamente lo cruzaban (Muñoz: 2005).

La anterior reseña histórica para indicar que los caminos han evolucionado y de algunos sólo hay vestigios porque “los caminos de herradura comenzaron a ser reemplazados por vías carretables a principios del siglo XX, ya que estas nuevas vías de comunicación eran superpuestas al trazado original de los caminos. Esta situación irreversible ha sepultado y destruido antiguos caminos de herradura que poseían un valor patrimonial importante como hechos físicos que marcaron el desarrollo económico y cultural del territorio antioqueño” (Muñoz: 2005).

De esta manera lo que se puede recuperar patrimonialmente y que pueda ser utilizado para un turismo basado en itinerarios culturales, son vestigios. El patrimonio de estos caminos yace en su capacidad de vincular a la gente con su historia y memoria recuperando la identidad de un pueblo y encarnando el valor simbólico de identidades culturales: las ceremonias religiosas, los cerros tutelares, la arriería, la minería, la dinámica comercial, las posadas y sitios de descanso, las rutas de la sal, el maíz, la leche, la papa, entre otros (Correa: 2004, 2000). Caminos como el de Santiago de Compostela han sido integrados a patrimonios de la humanidad por la UNESCO por su valor cultural, y otros, como la ruta Inca (Visitar <http://www.tiwanakuarqueo.net/>) y el camino real de Tierra Adentro en México y sur de los Estados Unidos (<http://www.tierraadentro.com>) entran a integrar el selecto grupo de valores histórico-culturales modernos que cada persona desearía visitar, recorrer o conocer. Países como Alemania, Italia, Francia y España ya han rescatado y promocionado muchos trayectos de sus caminos ancestrales, los cuales han llegado a ser mundialmente conocidos: El camino de Santiago de Compostela ya mencionado, el camino del Arcipreste de Hita, el camino del Mío Cid, la travesía de los Alpes, la red de caminos de las Islas Canarias y en los Pirineos, los caminos romanos, etc (Observatorio Europeo LEADER 2001). Hay posibilidad de recorrerlos en bicicleta, caballo o caminando y la mayoría también se pueden seguir en internet (Ver por ejemplo los vínculos <http://www.rutasyviajes.net/gr-pr/gr/gr-index.html>, para España; o <http://www.wanderbares-deutschland.de>, para Alemania).

4. LA CAMINERÍA COMO CIENCIA EMERGENTE

La caminería, disciplina emergente de las últimas décadas [Criado del Val 2007], se ha fortalecido en especial por más de diez encuentros internacionales de Caminería Hispánica auspiciados por la Asociación Internacional de esta disciplina (<http://www.ai-camineria.com>). Tanto en España como en México principalmente se han impulsado diferentes proyectos para la restauración del patrimonio caminero los cuales están íntimamente ligados al senderismo, turismo rural y cultural que actúan como fuentes financiadoras. El senderismo ecológico, nace de ese deseo de muchos grupos en las grandes y congestionadas urbes, de volver a ese reencuentro russeañiano activo, saludable y gratificante con la naturaleza. Se caracteriza por ser una práctica lúdica y deportiva, y que impacta en círculos sociales mucho más amplios que otras actividades relacionadas como el montañismo, el cañonismo, la observación de aves, el paisajismo, entre otros, los cuales ven en esta disciplina una forma más asequible de practicar deporte o estilos de vida saludable en un contacto sensibilizador con la naturaleza, y que ofrece al mismo tiempo, la posibilidad de acceder a un mejor conocimiento del entorno y sus aspectos geográficos, históricos y humanos de una manera recreativa.

La Asociación Internacional de Caminería ha logrado ubicar la caminería en el contexto mundial como una nueva ciencia con el liderazgo del Dr Manuel Criado del Val, en sus palabras puede definirse la caminería de esta manera [Criado del Val 2007]:

“La Caminería se integra con la suma de elementos que comprenden el camino y al caminante en relación con sus entornos temporales y espaciales, físicos y naturales, históricos y culturales. Toda noción de origen, transcurso, evolución, desarrollo y transformación, tanto del mundo material cuanto de lo humano y social, trae consigo la vívida percepción del camino. De principio a fin, de ser a estar, en la vida y a través de lo existente, estamos en el camino somos caminantes. La Comunicación, los recursos de los que nos valemos para realizarla inmersos en la interrelación con nosotros mismos, con la historia y la naturaleza; los contextos en los que nos comunicamos mediante la lengua, las vías y medios, constituyen los temas originales de la Caminería. Y, porque en esencia, la construcción del saber, del comprender y del conocer se condiciona, estructura y justifica por sus medios o métodos – por el camino a seguir -, el camino no se reduce al trayecto entre n punto y otro: es el transcurrir caminante lo que les proporciona sentido y significación”.

4.1 Evolución de la caminería y el senderismo ecológico en Antioquia

La caminería y el senderismo ecológico como un espacio de promoción humana para facilitar el crecimiento y bienestar de niños, jóvenes y adultos viene desarrollándose cada vez más en Antioquia y Colombia principalmente desde los años 80, a su vez de él se han derivado o emergido múltiples actividades que intentan buscar espacios de sano esparcimiento, actividades físicas y re-encuentro con la naturaleza, sin dejar atrás la misión ecopedagógica implícita en el movimiento caminero. Se prestan servicios ecoturísticos dirigidos para todo tipo de personas, desde excursiones, caminatas de un día y campamentos hasta talleres de observación de aves y del paisaje, geografía, ecología y observación del relieve, espeleología, canionismo, escalada en roca, rapel, etc. En los últimos tiempos se ha intentado ligar más estas actividades con el llamado por un turismo sostenible y en armonía con el medio ambiente, así, la función conservadora que hay implícita en esta nueva tendencia es evidente, en el mundo de hoy se habla mucho de ecología y ambiente, sin embargo, es poco lo que la mayoría sabemos y experimentamos sobre sus elementos, factores, interrelaciones y funciones en juego; ahora es posible ser actores en vivo y directo, con aprendizaje incluido de las maravillas que la naturaleza nos ha brindado. La ignorancia de esos actores y procesos naturales, conlleva a una deficiencia de la función potencializadora de la conciencia y sensibilidad “ecológica”, o a una carencia de asombro ante nuestro hábitat, los actuales problemas ambientales como el deterioro de los ecosistemas naturales sustentadores de la vida en el planeta, la contaminación del medio natural, la inconciencia de la actividad mal orientada del hombre, entre otros, que han generado muchos de los males que padece el hombre moderno, nos hace pensar que de no cambiar esta mentalidad y conducta actual, en pocos años destruiremos totalmente nuestro hábitat, incluyendo nuestra propia existencia, es por esto que las personas las cuales hemos desarrollado esta conciencia tenemos la misión y el deber imprescindible de mostrar y ofrecer una alternativa plausible y amena para generar una nueva conciencia y experiencia que sensibilice ante este deterioro. Es por lo anterior que las actividades derivadas de la caminería y el senderismo ecológico en nuestro país deben ante todo propender por ayudar a la misión

conservadora que no sólo la catástrofe ambiental presente sino nuestras generaciones futuras nos exigen [Torres 2006].

Podríamos hablar de una gran masa de senderistas y grupos que salen cada fin de semana, un estudio más detallado de esta actividad que dijera cómo ha sido su evolución en las últimas décadas sería otra investigación importante en el futuro. Lo cierto es que la actividad ha ido en un apreciable auge en las últimas décadas y es posible que puedan confluír en un parque de un pueblo antioqueño dos o tres grupos con un total de varios centenares de senderistas. Algunos grupos han incorporado ya dentro de sus filosofías de trabajo apoyar el rescate de caminos, haciéndole un trabajo de recuperación a los mismos o promoviénolos para que sean visitados mediante caminatas de un día o travesías; también se forman líderes y guías senderistas y se apoya la creación de grupos [Torres 2006].

5. PROYECTOS PARA RESCATAR Y PROMOCIONAR EL VALOR DE USO DE LOS CAMINOS ANTIGUOS MEDIANTE ITINERARIOS CULTURALES.

"La desaparición del patrimonio genera en los individuos la pérdida de las posibilidades de saber "quien es" y fundamentalmente "hacia dónde va". Aldo Guzmán Ramos

A la llegada de los españoles a las selvas de lo que es hoy Colombia, los únicos caminos que encontrarían serían los ríos navegables, principalmente el Atrato, Cauca y Magdalena y aquéllos que habían sido utilizados durante milenios por los indígenas. La corona española, poco se interesó durante los primeros siglos posteriores a la conquista por abrir nuevos caminos, mucho menos por hacerle mantenimiento a los ya existentes. Después de 200 años y ante las quejas continuas de los españoles en Colombia, por el mal estado de los caminos, la Corona empezó a considerar el tema y dio algunas normatividades que si bien tuvieron intención de mejorar esta problemática, simplemente no mejoraron notablemente el estado de los caminos en el Reino de Indias [Botero 2003].

Se puede resumir la transición de la red de caminos desde la conquista de la manera como menciona Muñoz [Muñoz 2005], que a partir de la red intrincada de caminos prehispánicos, los conquistadores españoles pudieron inicialmente reutilizarlos y renombrarlos como caminos reales o de la colonia. Posteriormente éstos fueron intensamente usados como caminos de herradura durante la apertura de la colonización de baldíos a través de las concesiones de tierras otorgadas a partir de la gran reforma agraria del siglo XIX. Y por último, estos fueron reciclados para darle paso a las carreteras de uso vehicular que conocemos actualmente. La introducción del ferrocarril y del carro en Colombia determinaría umbrales en la transformación de los mismos. Botero [Botero 2003] también apunta en este sentido, los españoles no hicieron otra cosa que criticar los caminos durante siglos porque no se adaptaban a las herraduras finas de los caballos en las partes empedradas y porque durante temporadas de lluvia los suelos de los trópicos se tornan lisos, llenos de derrumbes (volcanes) y "ásperos y fragosos" para los caballos. Más de dos siglos después de la conquista, la corona española empezó a contemplar algunas leyes para los mismos, pero las mismas nunca solucionaron las grandes dificultades que incluso subsisten hasta nuestros días.

Precisamente esta dinámica compleja de nuestras redes de caminos es el objetivo de muchos estudios presentes. Se adelanta un proyecto que pretende evaluar la alteración, estado actual y posible recuperación de los caminos de herradura y prehispánicos en Antioquia con fines de ser promovidos y usados en senderismo ecológico y desarrollo del turismo rural y cultural [Torres 2010]. Como ya se ha dicho, los mismos representan un patrimonio invaluable a nivel paisajístico, histórico, cultural y arquitectónico que podrían permitir, dado los crecientes problemas de contaminación y hacinamiento en las grandes urbes, que se vuelva a disfrutar de rutas verdes, parques ecológicos, redes de caminos que conecten a Medellín con todo el departamento. Desarrollando paralelamente a su promoción y utilización un movimiento ecopedagógico que sensibilice a todos los senderistas con la correcta conservación natural de nuestro departamento y adicionalmente llevando desarrollo social a muchas regiones de Antioquia.



Figura 2. Camino entre Santo Domingo y Concepción en época de invierno. Se nota la falta de mantenimiento. La ausencia de una carretera ha impedido su desaparición total, si no se le interviene puede desaparecer rápidamente. Los senderistas han apoyado con sus pasos la conservación de este camino (Concepción, Antioquia 2007. Fotos travesía Cisneros – Barbosa, Grupo Huellas UdeA).

Sin embargo este sueño de lograr un rescate y recuperación de los caminos ancestrales no es nada nuevo. Muchas tesis, proyectos y libros de profesionales de todas las disciplinas han sido dedicados al discurso y análisis sobre el patrimonio caminero [Melo 2006, Botero 2003, etc]. Desde principios de la década de los años 80 Coldeportes-Antioquia (hoy Indeportes) lideró un programa para el rescate de los caminos de herradura que consistía en promover caminatas ecológicas a través de estos caminos. Buscando con esto la sensibilización de la comunidad sobre la importancia de la recuperación y conservación de los mismos. Muchos grupos de caminantes a nivel nacional han liderado también proyectos en esta dirección: la ruta de Mutis, la ruta Libertadora, el Viaje a Pie del filósofo Fernando González, las rutas colonizadoras desde Antioquia, etc; son sólo algunas que han inspirado a los románticos del pasado en toda la geografía nacional.

Muchos de estos grupos cuentan con información e inventarios de muchos caminos que pudieran ser valiosos para el uso de herramientas digitales buscando apoyar proyectos camineros: mapas en formato GPS, imágenes, videos y crónicas. Entre las subredes más importantes de caminos que se han inventariado utilizando estudios históricos [Botero 2008] y mapas de grupos de caminantes se encuentran:

CAMINOS DEL SUR: Envigado – El Retiro - La Ceja – Abejorral – Aguadas – Pácora – Salamina – Aranzazu – Neira – Manzales. Este camino tiene una derivación importante hacia La Unión, Mesopotamia y Sonsón.

CAMINOS DEL SUROESTE: Medellín – La Estrella – Amagá – Fredonia – Jericó – Jardín. Este camino tiene derivaciones hacia Santa Bárbara, Damasco, La Pintada, Venecia, Támesis y Andes.

Otro ramal del suroeste sería el camino: Medellín – Prado – Heliconia – Armenia - Titiribí – Concordia – Salgar – Ciudad Bolívar. Con variante por La Estrella y Angelópolis.

CAMINOS DEL OCCIDENTE: Básicamente se han inventariado dos subredes de caminos: Medellín – Prado – Heliconia – Altamira - Urrao,

Medellín – San Cristóbal – Palmitas - San Jerónimo – Sopetrán – Santafé de Antioquia – Giraldo – Abriaquí - Frontino.

CAMINOS DEL NORTE: Bello – San Pedro – Belmira – Liborina – Sabanalarga – Toledo – El Valle – Briceño – Puerto Valdivia, con derivaciones hacia San José de la Montaña, Santa Rosa de Osos, Yarumal, Angostura y Carolina del Príncipe, y hacia Buriticá, Peque e Ituango.

CAMINOS DEL NORDESTE: Medellín – Copacabana – Girardota – Barbosa – Cisneros. Con derivaciones hacia Yolombó y Amalfi, Yolombó - Gómez Plata – Angostura o hacia San Roque y Santo Domingo.

CAMINOS DEL ORIENTE: El famoso camino de Isalitas: Medellín – Rionegro – El Peñol, Guatapé – San Rafael – San Carlos – Río Nare – Río Magdalena. Con derivaciones hacia Guarne - San Vicente – Concepción – Alejandría y Santo Domingo.

La destrucción cada vez más acelerada de los caminos sobrevivientes, ha generado la reacción de muchos sectores en Colombia, los cuales intentan por medios investigativos sobre el valor histórico, cultural y patrimonial de los mismos; políticos y reglamentarios (es el caso de los caminos como Guane Barichara y de Lengerke en el departamento de Santander); con la sensibilización y la concientización, rescatar, recuperar mediante trabajo comunitario, usar mediante la circulación permanente por ellos y mantener los caminos ancestrales en Colombia. Entidades como CORANTIOQUIA (CORANTIOQUIA 2002) precisamente apuntan en esta dirección al apoyar diferentes congresos y actividades orientadas al rescate de los paisajes relacionados con los caminos antiguos.



Figura 3. Camino de Geo Von Lengerke (Santander 2008, enviada al correo personal del autor por Gilberto Camargo, investigador de caminos). Una verdadera obra de arte en las montañas de Santander - Colombia.

Precisamente, lo que ha pasado con estos caminos que han inspirado un romanticismo inicial por salvaguardarlos del auge del automóvil, se extendió a caminos como la Ruta Mutis, el camino de la Independencia o ruta libertadora, los caminos de Arví, el camino de Altavista, Guaca o la sal, entre otros. El camino Guane – Barichara se enmarca como el primer camino en Colombia en ser considerado bien cultural de la nación, reproducimos del edicto que así lo declara (tomado de la página oficial de mincultura):

MINISTERIO DE CULTURA

RESOLUCION NUMERO 0790 DE 1998

(julio 31)

por la cual se declara como bien de interés cultural de carácter nacional el Camino que va de Barichara - Santander al corregimiento de Guane - Santander.

El Ministro de Cultura, en uso de las facultades legales que le confiere el artículo 8° de la Ley 397 de 1997, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 8° de la Ley 397 de 1997 preceptúa que el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Cultura y previo concepto del Consejo de Monumentos Nacionales es el responsable de la declaratoria y el manejo de los monumentos nacionales y de los bienes de interés cultural de carácter nacional;

Que el parágrafo 1 del artículo 4° de la Ley 397 de 1997 establece que "los bienes declarados monumentos nacionales con anterioridad a la presente ley, así como los bienes integrantes del patrimonio arqueológico serán considerados como bienes de interés cultural";

Que el Ministerio de Cultura tiene como concepto previo del Consejo de Monumentos Nacionales la Resolución número 020 del 6 de agosto de 1997 emanada de este mismo consejo, de acuerdo con lo establecido por el artículo 8° de la Ley 397 de 1997 para la declaratoria de un bien como monumento nacional o bien de interés cultural de carácter nacional;

Que el marco jurídico anterior a la Ley 397 de 1997 para la declaratoria y el manejo de los monumentos nacionales era la Ley 163 de 1959 y su Decreto reglamentario 264 de 1963;

Que el artículo 6° de la Ley 163 de 1959 faculta al Consejo de Monumentos Nacionales, previo estudio de la documentación correspondiente, para proponer la calificación y declaración de otros sectores de ciudades, zonas o accidentes geográficos o inmuebles como monumentos nacionales;

Que se presentó la solicitud para que el Consejo de Monumentos Nacionales proponga al Gobierno Nacional la declaratoria como monumento nacional del Camino que va de Barichara - Santander al corregimiento de Guane - Santander;

Que el Camino que va de Barichara - Santander al corregimiento de Guane - Santander fue construido en piedra sobre el Camino Indígena Guane, hace parte de la red de Caminos Centro - Oriente de la época colonial;

Que con un recorrido de siete (7) kilómetros y un ancho de seis (6) metros en promedio, el Camino parte del casco urbano de Barichara, descendiendo por un sendero en zig-zag hasta llegar a un corredor plano que prosigue hacia el corregimiento de Guane. Cuenta en la mayoría del trayecto con una cerca en piedra que lo delimita por ambos lados;

Que a nivel económico el Camino tuvo gran importancia en la época del grupo indígena Guane, ya que por éste se transportaba quina, tabaco y algodón, entre otros productos;

Que el Camino posee valor histórico por ser representativo de la época prehispánica en cuanto a su implantación, así como de la época de la conquista y de la colonia por facilitar el proceso fundacional de Santander. Así mismo hace parte de las obras realizadas por Geo Von Lemgerke, quien lo reparó entre 1860 y 1870;

Que el Consejo de Monumentos Nacionales estudió la propuesta para la declaratoria como monumento nacional del Camino que va de Barichara al corregimiento de Guane - Santander en sesión del 24 de septiembre de 1996, según consta en Acta número 7 del mismo año y verificó que posee valores históricos, tecnológicos, documentales y paisajísticos para ser considerado como monumento nacional y en consecuencia,

RESUELVE:

Artículo 1º. Declarar como bien de interés cultural de carácter nacional el Camino que va de Barichara - Santander al corregimiento de Guane - Santander.

Artículo 2º. En aplicación a lo dispuesto por la Ley 397 de 1997, todas las construcciones, refacciones, remodelaciones, y obras de defensa y conservación que deban efectuarse en los Yacimientos Arqueológicos localizados en el Ecoparque Cerro El Volador en Medellín - Antioquia, deberán contar con la autorización del Ministerio de Cultura.

Artículo 3º. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación.

Publíquese, comuníquese y cúmplase.

Santa Fe de Bogotá, D. C, a 31 de julio de 1998.

El Ministro de Cultura,

De esta manera otros podrían seguir esta ruta y lograr que no continúen deteriorándose en el olvido de las políticas vigentes.

6. CONCLUSIONES

El comercio de la cultura y el patrimonio mediante lo que hoy en día se ha denominado itinerarios culturales, genera un ambiente complejo y multidisciplinario, poco estudiado en Colombia, con más interrogantes que respuestas, el cual debe ser mejor planificado, investigado, reglamentado y ejecutado siguiendo normas acordes a los nuevos paradigmas de conservación y sostenibilidad ambiental para evitar un detrimento de los ecosistemas y comunidades involucradas. Dentro de la planificación, gestión e implementación de programas de cualquier tipo de turismo, debería hacerse uso de los sistemas de información y TICs de todo tipo, buscando un desarrollo sostenible con competitividad, que apoye y asegure la preservación y fortalecimiento de los ecosistemas y comunidades más vulnerables involucradas, minimizando y controlando el grado de afectación y alteración de las mismas.

Es urgente rescatar nuestro patrimonio caminero y el patrimonio a sus alrededores, de esta manera nuestra historia, memoria e identidad no quedan dentro del esquema globalizante de desarraigo cultural: aumentará el sentido de autoestima, la memoria, la identidad y fortalecimiento de los valores.

La generación de una nueva y transformación de la conciencia ambiental alrededor del camino y el caminante: bienestar, salud, conocimiento del patrimonio, paisajismo y ecoterapia; que empoderarán a cada caminante para se transforme en un vigía del patrimonio natural y multiplicador de la nueva conciencia ambiental sostenible sobretodo en los lugares más apartados de las cabeceras municipales o los paraísos naturales más recónditos de Colombia.

Se genera la posibilidad de desarrollo humano y territorial mejor planificado: caminos y corredores verdes, zonas de reserva para el turismo rural y ecoturismo, conservación del patrimonio, etc.

[Arciniegas 1976] Arciniegas, Germán (1976). Antología de León de Greiff. Instituto Colombiano de Cultura, 1976.

[Botero 2008] Botero Paez, Sofía (2008): Vestigios de una red vial antigua en el valle del río Aburra, antioquia-Colombia (Sur América) Ed: Área Metropolitana del Valle de Aburra.

- [Botero 2003] Botero Paez, Sofía (2003): Caminos ásperos y fragosos para los caballos. Universidad de Antioquia.
- [Botero 2000] Botero, Sofía; Vélez, Norberto (2000). La búsqueda del Valle de Arvi: descubrimiento de los valles de Aburrá y Rionegro por el capitán Jorge Robledo. Corantioquia – UdeA, Medellín, Colombia. 2000
- [Camargo 2007] Camargo Amoroch, Gilberto (2007): Historia resumida de la caminería y los encuentros nacionales de caminantes en Colombia– Bucaramanga.
- [Chirino 2009] Chirino, Alfredo (2009): Derecho Constitucional a un Ambiente Ecológicamente Sostenible. Disponible en www.enj.org. Edición digital 30-05-2009.
- [Corantioquia 2002] CORANTIOQUIA (2002): Experiencias en el Ordenamiento Ambiental del Territorio, Corporación Autónoma Regional del centro de Antioquia, Medellín.
- [Correa 2007] Correa, Elvia Inés et.al (2007): Inventario participativo del potencial ecoturístico en la localidad de el Barcino, zona de influencia del área de reserva del occidente del valle de Aburrá, RECAB, Antioquia - Corantioquia.
- [Correa 2004] Correa, Elvia Inés; Cardona, Alexander (2004): Hitos patrimoniales y poblamiento área de reserva las nubes, la trocha, el capote, Corantioquia.
- [Correa 2000] Correa, Elvia Inés (2000): Poblamiento, marcas territoriales y estructuras en la cuenca media de la quebrada Santa Elena, Corantioquia.
- [Criado del Val 2007] Criado del Val, Manuel (2007): Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo. Facultad de Historia. Memorias I. Cátedras de Caminería Hispanoamericana. Manuel Criado del Val. Jitanjáfora Morelia Editorial. Morelia, Michoacán, México. 2007.
- [Echeverría 1996] Echeverría, María Clara (1996): Lo Urbano y Lo Cultural en el Ordenamiento Ambiental del Territorio. CEHAP, Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia-Sede Medellín. 1996. 24págs.
- [Escobar 2007] Escobar R, Iván (2007): Regiones en Antioquia: realidad territorial, dinámicas y transformaciones recientes. 3 volúmenes. Investigación de la Facultad de Ciencias Humanas y Económicas, Universidad Nacional de Colombia, Medellín, 2007.
- [Escobar 2003] Escobar R, Iván (2003): Para un Observatorio en Territorio Educador en Antioquia. Investigación y pedagogía territorial para una nueva didáctica del medio ambiente. Medellín. 1 ed. P. 249.
- [Escobar 2001] Escobar R, Iván (2001): Humedales, Ríos, Ciudades y Paisajes Territoriales. Una relación ambiental del territorio. En: Espacio y Territorios: Razón Pasión e Imaginarios. Editorial Unibiblos. Bogotá.
- [Ferro 2006] Ferro Medina, Germán (2006): Capítulo 12: Caminos de Arriería en Antioquia, una historia a lomo de mula: por el camino de Nare e Islitas. Publicación digital en la página web de la Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República. Bogotá, Edición mayo 2006.
- [Ferro 1985] Ferro Medina, Germán. (1985): El arriero: una identidad y un eslabón en el desarrollo económico nacional, Trabajo realizado por para optar al grado de antropólogo en la Universidad de los Andes. Departamento de Antropología, Facultad de Humanidades, Universidad de los Andes. Bogotá.
- [Hooghiemstra et.al 1994] Hooghiemstra, H, Ran, E.T.H. (1994). Late pliocene-pleistocene high resolution pollen sequence of colombia: an overview of climatic change. Quaternary Int. 21, 63-80.
- [IGAC 1997] INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTIN CODAZZI (1997): Guía Metodológica para la Formulación del Plan de Ordenamiento Territorial Municipal. Santafé de Bogotá D.C.
- [Isaacs 1967] Isaacs, Jorge. Poesías. Biblioteca de la Universidad del valle. Cali, Colombia. 1967
- [Melo 2006] Melo González, Jorge Orlando (2006): Los caminos reales de Colombia. Publicación digital en la página web de la Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República. Bogotá, Edición mayo 2006.
- [Montañez 2001] Montañez G, Gustavo, (2001): Razón y Pasión del Espacio y el Territorio. En: Espacio y Territorios: Razón Pasión e Imaginarios. Editorial Unibiblos. Bogotá.
- [Morales 1951] Morales Benítez, Otto (1951): “Testimonio de un Pueblo”. Antares, Bogotá.
- [Morales 2003] Morales P., Angélica (2003). De Viajeros y Visitantes. Biblioteca Básica de Medellín – ITM. Medellín, 2003.
- [Muñoz 2005] Muñoz, Mauricio, 2005: Los caminos de Herradura y su sendero hacia vías carretables en Antioquia. Primer Congreso Internacional de Caminería, Medio Ambiente y Legislación Medellín 2005.
- [Observatorio Europeo LEADER 2001] La Valorización del Turismo de Senderismo en los Territorios Rurales. Munich, Alemania 2001.

- [OCA 2007] Organización de Caminantes de Antioquia (2007): Taller GENERALIDADES DE LA CAMINERÍA. Proyecto en conjunto con Indeportes Antioquia – Medellín 2007
- [Pérez-Monserrat 2006] Pérez-Monserrat, E.M., et.al. (2006): Rutas Geomonumentales: una herramienta para la difusión del patrimonio arquitectónico. En: VIII Congreso Internacional de Rehabilitación del Patrimonio Arquitectónico y Edificación, p. 215-226, 2006.
- [Pleumaron 2001] Pleumaron, Anita (2001): Ecoturismo: Una trampa Ecológica y Económica para el Tercer Mundo. Informationdienst Dritte Welt-Tourismus. <http://www.tourism-watch.de>. Servicio Informático No3.
- [Ramos 2003] Ramos G., Aramburu M., Escribano B., Rubio M, (2003): “ Cartografía del paisaje de la comunidad de Madrid” Ed. Dirección General de la promoción y disciplina Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la comunidad de Madrid.. Madrid.
- [Ramos 2003] Ramos G., Aramburu M., Escribano B., Rubio M, (2003): “ Cartografía del paisaje de la comunidad de Madrid” Ed. Dirección General de la promoción y disciplina Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la comunidad de Madrid.. Madrid.
- [Rave 1999] Rave, Julia. Arquitectura prehispánica en el valle de Aburrá. Tesis doctoral Universidad Politécnica de Madrid, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Madrid, 1999.
- [Steiberg 2009] Steinberg G., Delia (2009). El camino iniciático de Santiago, <http://www.nueva-acropolis.org.ar/El-camino-iniciatico-de-Santia.430.0.html>. Consultado en mayo del 2009.
- [Starbridge 2002] Starbridge, Saren (2002): For future generations. Publicado por WWF Colombia en: In Transit: Towards Sustainable Development in Colombia. Santiago de Cali. Colombia, 36-48.
- [Strasdas 2006] Stasdas, Wolfgang. (2006): The Global Market for Nature-based Tourism. Natural Heritage, Ecotourism and Sustainable Development. Band 45. Münchner Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeographie. Regensburg – Alemania 2006.
- [Tejada 1977] Tejada, Luis. Biblioteca Básica Colombiana. Instituto Colombiano de cultura. Editorial Andes, Bogotá, Colombia. 1977.
- [Torres 2010] Torres, José L. (2010): Propuesta para la creación de un Sistema de Información de Caminos en Antioquia - Colombia. X Congreso Internacional de Caminería. Madrid, España. Jun. 2010.
- [Torres 2009] Torres, José L. (2009): Bienestar, Patrimonio, Desarrollo Rural y nueva conciencia Ambiental alrededor de los caminos ancestrales: Seminario Nacional de Ecoturismo. Enero 2009. Iza Boyacá, Colombia
- [Torres 2006] Torres, José L. (2006): De la arriería al senderismo ecológico en los Andes Colombianos: Una nueva opción de vida y de Paz. Actas del VIII Congreso Internacional de Caminería. Madrid, España. Jun. 2006
- [Vega 1994] Vega V., Carlos Mario. “La Conquista de San Xoaquín de Bolombolo por León de Greiff”. Revista DYNA, 114; pag. 61-79. UNAL, Medellín. 1994.
- [WTO 2006] Organización Mundial del Turismo (WTO) (2006): Turismo en Iberoamérica. Panorama Actual. Edición 2006. VI Reunión Ministerial de Turismo. Colonia de Sacramento, Uruguay.
- [WTO 2001] Organización Mundial del Turismo (WTO) (2001): Proceedings: Ecotourism in Mountain Areas – A Challenge to Sustainable Development European Preparatory Conference for 2002, the International Year of Ecotourism and the International Year of Mountains. Salzburg, Austria, 12 – 23.

LOS MAGISTRADOS ENCARGADOS DE LAS VÍAS ROMANAS

Teresa Encarnación Villalba Babiloni
UNED Centro Asociado de Alzira-Valencia

Resumen

En este trabajo expondremos una breve introducción general sobre los magistrados que se hicieron cargo de las vías públicas romanas. Básicamente nos centraremos en los *censores* durante la República y los *curatores viarum* durante el Imperio; pero no entraremos en debates sobre cuestiones jurisdiccionales, medios de financiación o de construcción, puesto que encontramos excelentes trabajos que se centran en estos aspectos¹.

Palabras clave: vías, *ensor*, *curatores viarum*, *possessores*.

Abstract

This paper will expose a brief general introduction of officials in charge of the Roman roads. Basically we will focus on the censors during the Republic and on the curatores viarum in the course of the Empire; but we will not enter into debates on jurisdictional issues, means of financing or construction, because of the publication of excellent works by jurists and specialists that focus on these aspects.

Keywords: roads, *ensor*, *curatores viarum*, *possessores*.

Introducción

La red pública de las vías romanas fue diseñada con objetivos y espíritu militar para unir y consolidar las conquistas del imperio romano ya fuera dentro o fuera de los límites de Italia. Así pues, la construcción y el cuidado

¹ Véase al respecto: Ponte, V. (2010): Régimen jurídico de las vías romanas, <http://www.traianvs.net/>, pág. 75-119; y Melchor Gil, E. (1992): Sistemas de financiación y medios de construcción de la red viaria hispana, *Habis*, 23, págs. 121-137. Cito estas obras como ejemplo pero soy consciente de que se quedan muchas otras en el tintero igual de interesantes y completas.

de las vías públicas, ya fuera en Roma, Italia o en las provincias, fue considerada, en todos los períodos de la historia de Roma, como una función de la máxima importancia. Esto queda claramente demostrado por el hecho de que los magistrados más venerables de Roma, los censores, desde tiempos muy tempranos tuvieron la autoridad suprema para construir y reparar todas las vías y calles de la ciudad. De hecho se puede considerar que los diversos magistrados, incluidos los emperadores, que sucedieron a los censores en esta atribución de sus funciones, ejercieron una jurisdicción censorial delegada. Esta delegación de funciones se convirtió muy pronto en una necesidad debido a la gran expansión del dominio romano y las numerosas funciones obligaciones que debían atender los censores en la capital. De ahí que en Roma y su provincia aparecieran, como veremos seguidamente, ciertos funcionarios especiales que poco a poco actuarán como autoridades en la construcción y reparación de las vías. En Italia, la responsabilidad sobre las vías y calles pasará a los comandantes de los ejércitos romanos y, más tarde, a unos comisionados especiales llamados *curatores* y, en algunos casos, a los magistrados locales. En las provincias, el cónsul o pretor y sus legados recibieron la autoridad necesaria para tratar directamente con los contratistas².

Los magistrados viarios de la Roma republicana: los censores y sus delegados

En la época republicana, la construcción y el mantenimiento de las calzadas romanas, al igual que el resto de trabajos de obras públicas, estaban encomendados a los censores (*ensor*). La vía Apia (Apiana) y la vía Flaminia posiblemente deben su nombre al censor que las trazó. Estos magistrados podían trazar tantas vías como quisieran o fuesen necesarias, siempre y cuando no sobrepasaran el presupuesto que el Senado les hubiera asignado para estos trabajos. Para proceder a la adjudicación de obras se recurría a la forma ordinaria denominada *locatio*. Cuando no había censores en el ejercicio del cargo, sus atribuciones pasaban, por norma

² William Smith, A. (1890): *Dictionary of Greek and Roman Antiquities*, sv. Viae

general, a los cónsules, o en su defecto, al pretor urbano; o incluso por designación expresa del senado a magistrados inferiores como los ediles y los cuestores³. De hecho, todas las calzadas de Italia que son obra de censores fueron construidas por cónsules, ninguna por un pretor⁴. Esta atención tan especial que recibían las calzadas por parte de los altos magistrados romanos encuentra su explicación en la importancia de tuvieron para la expansión y consolidación de la autoridad de Roma en todo su imperio. Dos miliarios de época republicana recogen el nombre de dos ediles⁵. En el año 65 a.C., el pretor Minucius Thermus fue, al mismo tiempo, *curator viae Flaminiae*⁶, y el edil Julio Cesar fue paralelamente *curator viae Appiae*⁷; ambos tenían que encargarse de la remodelación y mantenimiento de estas vías.

En inscripciones datadas en el último siglo de la república aparecen dos nuevos títulos, *curator viis sternundis*⁸ y *curator viarum*⁹, para designar a los funcionarios propuestos específicamente para la atención de la red viaria¹⁰, pero nada parece indicar que estuvieran destinados o tuvieran a su cargo una vía determinada. Uno de ellos aparece designado como *curator viarum e lege Visellia*¹¹. En las provincias todo lo concerniente a las vías entraba dentro de las atribuciones de los gobernadores¹².

En Roma, la administración de la red viaria urbana correspondía a los ediles curules y plebeyos, quienes se repartían los diferentes barrios de la ciudad de manera pactada o lo echaban a suertes¹³; en los municipios y colonias se ocupaban los quattuorviri, duumviri y los ediles locales (*aedilis*). Los gastos de mantenimiento corrían a cargo de los residentes y en caso de no realizarlo, dichos trabajos eran adjudicados de oficio por los ediles a los

³ Mommsen, T.: *Droit publique romain*, trad. franc. (1889-1896), IV, págs. 111 y 143.

⁴ Mommsen, T.: *Droit publique romain*, trad. franc. (1889-1896), I, pág. 154

⁵ *Corpus Inscriptionum Latinarum* (en adelante *CIL*), I, núm. 633; y IX núm. 6616.

⁶ Cicerón. *Ad Atticum.*, I, 1, 2. <http://perseus.uchicago.edu/perseus>

⁷ Plutarco: *Vidas paralelas*, Cesar vol. V, 4. http://www.imperivm.org/cont/textos/txt/plutarco_vidas-paralelas-tv-cesar.html

⁸ *CIL*, I, pág. 200, núm. XXXIII, y VI, núm. 1283 (elogium de C. Claudius Pulcher, consul en 92)

⁹ *CIL*, VI., núm. 3824 y 31603 (inscripción datada en 115, por la cual el consul Metellus confía la realización de los trabajos de tres secciones de la *vía Salaria* a tres *curatores viarum*).

¹⁰ Mommsen, T. : *Droit public romain*, trad. franc. (1889-1896), IV, pág. 386

¹¹ *CIL*, I, núm. 593 y VI, núm. 1299 y 31590.

¹² Cicerón: *Pro Fonteio*. 4, <http://perseus.tufts.edu/hopper/text?doc=Font>

¹³ Mommsen, T. *Droit public romain*, IV, pág. 200; Legras, H. (1907): *La table latine d'Heraclée*, Paris, pág. 62. <https://archive.org/details/latablelatinedh00legrgoog>

que contravenían la ley¹⁴. A estos ediles, al menos en Roma, no les fueron asignados fondos para abrir nuevas vías o emprender trabajos nuevos; de hecho, solo estaban autorizados a utilizar lo que sobraba de las multas que habían pagado los infractores, una vez pagado el mantenimiento de las vías urbanas o el dinero que aportaban de manera voluntaria de su fortuna personal¹⁵.

Los magistrados imperiales: *curatores viarum* y otros

A partir del año 27 a.C., Augusto se encargará de las grandes vías de Italia, para ello recibió del Senado en el año 20 a.C. la misión de mantenerlas a cargo de su patrimonio en lugar de los censores abolidos¹⁶. Él delegará estas atribuciones en unos magistrados denominados *curatores viarum*¹⁷, similares a aquellos que aparacen en un momento tardío de la República. La *cura viarium* es una de las curatelas imperiales *extra urbem* más antiguas y permaneció hasta el siglo IV como una de las más importantes. Tanto es así que se conoce el nombre y la carrera de un buen número de estos *curatores*. Siete de estos *curatores* portan el título general de *curatores viarum*¹⁸, mientras que el resto son identificados como *curatores* de una o más vías designadas nominalmente. Mommsen cree que la institución de estos últimos se remontaría al reinado de Augusto y que cada una de las grandes vías itálicas estaría desde entonces a cargo de un funcionario determinado; los *curatores viarum* sin especificar que aparecen en esta época¹⁹ serían magistrados extraordinarios encargados

¹⁴ Legras, H. (1907): *La table latine d'Heraclée*, Paris, pág. 30, <https://archive.org/details/latablelatine/dh00legrgoog>

¹⁵ Varron : *De lingua. latina*. V, 158 ; <https://archive.org/details/marcusdelingua00varruoft>; Tito Livio. X, 23 y 47 en : <http://www.alejandriadigital.com>.

¹⁶ Suetonio: *Augusto*. 37 ; Dión Cassio. LIV, 8.

¹⁷ Mommsen, *op. cit.* V, p. 382.

¹⁸ Dos de ellos (CIL VI, n° 1501 y IX, n° 2845-2846) ejercieron su cargo durante el mandato de Augusto; un tercero puede que también (CIL VI, n° 1466); un cuarto ejerció sus funciones a finales del reinado de Claudio y con un título particular: *curator viarium sternundarum a vicinis lectus ex auctoritate Ti. Claudii Caesaris* (CIL XIV, n° 3607). En los otros tres casos (CIL VIII, n° 18269, et Corpus inscriptionum graecarum n° 4011 et 4240) la expresión *curator viarum* parece que fue una simplificación del título completo en el que faltaría el nombre de las vías respectivas.

¹⁹ Los dos *curatores viarum* contemporáneos de Augusto son *curatores ex senatus consulto*; el primero, entre otros títulos, posee el de *curator extra urbem Romam*, lo que nos hace pensar que también pudo formar parte de los *II viri viis extra urbem purgandis*.

de los alrededores más inmediatos de Roma²⁰. Pero M. Hirschfeld observa que el primer *curator* particular que aparece en las inscripciones, es un *curator viarum Labicanae et Latinae*, contemporáneo de Tiberio²¹ y era solo de rango equestre; el primero con rango pretoriano, un *curator viae Aemiliae*, no aparecerá hasta el reinado de Nerón²². Según un pasaje del *Apocolocyntosis*, ya existió un *curator viae Appiae* en el tiempo de Claudio²³, quizás debemos a este último emperador la organización definitiva de la curatela de las vías, tal vez a la época en que Claudio hizo revivir, para ejercerla él mismo, la antigua censura republicana de las calzadas. En cualquier caso, parece que al principio los *curatores viarum* sin especificación existían solos y que sus competencias se extendían a todas las vías.

Según las inscripciones, a partir del reinado de Nerón las principales vías que conectaban Roma con las fronteras de Italia, estaban administradas por *curatores* de rango senatorial que previamente habían ejercido la pretura, asistidos por *subcuratores*²⁴ y, a veces, también por *tabularii*²⁵, libertos imperiales responsables de la contabilidad de los fondos que provenían de los emperadores; y las vías menos importantes estaban a cargo de *curatores* de rango equestre²⁶. Estos funcionarios eran nombrados por el emperador y responsables ante él de asegurar los trabajos de mantenimiento y supervisión de las vías, de la autorización de nuevos trabajos en suelo de la vía pública y de la supresión de todas aquellas obras ejecutadas sin permiso²⁷. En un principio, el dinero necesario para sufragar los grandes gastos de las vías itálicas era proporcionado por el *aerarium*, aunque en realidad provenía de los emperadores bajo la forma de

²⁰ Mommsen, *Op. cit.* IV, p. 382.

²¹ CIL X, n° 5393

²² CIL III, n° 4013; XI, n° 571.

²³ Seneca, *Apocolocyntosis*. I, en

<http://www.perseus.tufts.edu/hopper/text?doc=Perseus%3atext%3a2007.01.0029>

²⁴ CIL VI, n° 3536; VII, n° 1054; X, n° 7587

²⁵ CIL VI, n° 8466 Y 8467.

²⁶ Uno de ellos, en lugar de estar vinculado a una vía concreta, lleva el título de *curator viarum et pontium Umbriae et Piceni* (CIL XI. n° 5697 Y n° 5689). Excepcionalmente nos encontramos también con un *procurator viae Ostiensis et Campanae* (CIL X, n° 1995), un *viocurus viae Claudiae* (CIL IX, n° 3384); un *viocurus ex senatus consulto et decreto decurionum* (CIL IX, n° 3714), un *curator ad populum viarum Traianae et Aureliae Aeclanensis* (CIL III, n° 1456); todos ellos propuestos para el cuidado y mantenimiento de vías secundarias.

²⁷ Tacito : *Anales*, III, 31 et Dión Casio, I.IX, 15; LX, 17.

contribuciones del *fiscus* al *aerarium*; a esto se agregaban los impuestos de las ciudades y las contribuciones de los *possessores* que tenían propiedades junto a las vías²⁸.

A partir del siglo II, la función financiera de los *curatores viarum* derivó en una extensión nueva: se les confió la supervisión de los magistrados municipales que dirigían las fundaciones alimentarias instituidas por Nerva²⁹. Así pues, en esta época encontramos personajes que llevan el doble título de *curator viae, praefectus alimentorum*³⁰; *curator viae y praefectus alimentorum*³¹; y *curator viae y alimentorum*³². El autor de la Vida de Marco Aurelio en la Historia Augusta utiliza la expresión de *curatores viarum et regionum*³³ puesto que la administración de los distritos alimentarios dotaba de gran influencia a los curatores, ya que la distribución territorial se basaba en el resultado del trazado de las grandes vías. Llegados a este punto debemos recordar no obstante que la *cura viarum* y la *praefectura alimentorum* constituían, al menos teóricamente, dos funciones distintas, de modo que se documentan *praefecti alimentorum* que no eran al mismo tiempo *curatores viarum*³⁴. Durante el reinado de Constantino³⁵ todavía existían los *curatores viarum*, y la *Notitia dignitatum* no deja lugar a dudas: el cuidado de las vías corresponde a los gobernadores, tanto en Italia como en las provincias.

La creación de los *curatores viarum*, cuya autoridad se extendía hasta las puertas de Roma, comportaba la supresión de los *II viri vii extra urbem purgandis*, hacia el año 20 a.C.³⁶ aproximadamente. Por el contrario, los *IV viri viis in urbe purgandis* de la época republicana siguieron existiendo y manteniendo sus funciones en las calles de la capital, eso sí, en concurrencia con los ediles³⁷ y bajo la supervisión de estos; las

²⁸ CIL X, n° 6954: *Gordianus reddito viam ordinario vectigali restituit*.

²⁹ Mommsen, *Op. cit.* V, p. 385.

³⁰ CI. V, n° 865; VI, n° 14288; XIV, n° 3599.

³¹ CIL XI, n° 6338.

³² CIL VI, n° 1449, 1509, 1520; XIV, n° 3993

³³ *Historia Augusta, Marco Aurelio*, 4.

³⁴ CIL. VI, n° 1532; X, ° 5398; XIV, n° 3601.

³⁵ CIL. X, n° 3732, 5061, 6892.

³⁶ Dión Casio, LIV, 46. Según Mommsen, los dos *curatores viarum ex senatus consulto*, conterporáneos de Augusto, habría ejercido el cargo temporalmente.

³⁷ Sobre las funciones de los ediles de Roma respecto a las vías en la Roma imperial véase Suetonio: *Vespasiano*, 5,3; Dión Casio, LIX, 12 y Justiniano: *Digesto de Corpus Iuris*, XLIII, 10.

inscripciones se refieren a ellos como *IV viri viarum curandarum*³⁸ sus funciones formaban parte del vigintivirato.

En todas las ciudades de Italia y su provincia la administración de la red viaria, es decir, tanto de las calles de las ciudades como de los caminos vecinales (*viae civinales*), estaba confiada durante el Imperio a los magistrados locales. Al menos así lo indican sus propios títulos que quedan registrados en las inscripciones como *quattuorviri viarum curandarum*³⁹ y un *duumvir curator viarum sternundarum*⁴⁰; además, los decuriones en caso de necesidad podían designar a curatores especiales⁴¹ para que se ocuparan de los asuntos viarios⁴². Otros textos epigráficos mencionan los trabajos viarios ejecutados por duunviro⁴³ y ediles⁴⁴. Las tasas recaían sobre los *possessores* vecinos de las vías; también se podía hacer frente a este mantenimiento por medio de las tasas de peaje⁴⁵, en determinadas circunstancias eran los propios magistrados⁴⁶, las corporaciones sacerdotales⁴⁷ o simples particulares⁴⁸ quienes se hacían cargo de una obra determinada.

En cuanto a las grandes rutas provinciales, su construcción y mantenimiento seguía siendo atribución de los gobernadores⁴⁹. De vez en cuando, los emperadores intervenían para colaborar con el inicio de las obras o alguna reparación puntual, como hacían en las de Italia⁵⁰. Pero la mayor parte de los gastos se cubrían con los impuestos que pagaban los provincianos⁵¹. Sin embargo, el imperio recurría a la mano de obra penal

³⁸ CIL. VI, n° 1406, 1444, 1450, 1517, 1549, entre otras.

³⁹ CIL. V, n°3341.

⁴⁰ CIL. IX, n° 2345.

⁴¹ *Digesto* L, 4, 4, 2 y 18, 7.

⁴² *Digesto*. L, 4, 1, 2 y 18, 7.

⁴³ CIL. X, n° 3726, 5074, 3688.

⁴⁴ CIL. X, p. 109.

⁴⁵ CIL. XI, n° 3694: *vectigal viaet silici strutae*.

⁴⁶ CIL. IX, n° 438, 1048, 1156, 2343

⁴⁷ CIL. XI, n° 6126 (*seuiri Augustales*).

⁴⁸ CIL. XI v, n° 4012 (un *accensus velatus*, exento por su condición de contribuir al mantenimiento de las vías, de manera voluntaria hizo pavimentar y y poner aceras a un camino en pendiente, *clivus*).

⁴⁹ *Digesto*, I, 16, 7, 1.

⁵⁰ CIL II, n°4918; III, n°3198-3201 y 10163-10159; VIII, n° 10114 y 22173.

⁵¹ CIL III, n° 199, 3202, 13360; VIII, n° 10322, 10327, 10328.

(*opus publicum*)⁵² o militar (*legio*)⁵³ para que las obras no resultaran tan caras.

Conclusión

Para finalizar esta comunicación sólo nos queda señalar que en torno a las vías y calles de Roma y su imperio surgió una prolífica legislación basada en leyes y desarrollada en edictos e interdictos, en la cual no vamos a entrar por no tratarse de nuestro tema y, como hemos dicho al inicio, por la complejidad de la misma. Por ello nos limitaremos a decir brevemente que el sistema policial de las calles y las vías estaba reglamentado por los edictos e interdictos que emanaban de diferentes magistrados que tenían autoridad sobre la red viaria urbana, itálica o provincial⁵⁴. Entre otras cosas, no estaba permitido entorpecer el paso viario depositando muebles; los bataneros no podían colgar sus tejidos a secar de manera que perjudicaran el paso⁵⁵; a partir del reinado de Adriano, los vehículos cargados con fardos pesados tendrán prohibida la circulación en la ciudad de Roma⁵⁶. Los edictos e interdictos pretorianos contenían ciertas disposiciones relativas a esta materia: prohibición de hacer o depositar en las vías cualquier cosa que pudiera perjudicar el uso libre⁵⁷ de las mismas; para los propietarios de objetos o construcciones susceptibles de deteriorar las vías, la obligación de quitar todo aquello que pudiera molestar o entorpecer el paso⁵⁸; todo aquel que ocasionaba problemas en el uso de un camino público recibía una amonestación determinada⁵⁹; otra norma protegía de toda molestia a cualquier persona que intentara restablecer las antiguas dimensiones de un camino sin causar perjuicio alguno⁶⁰. La instrucción y desarrollo del proceso legal derivado de la aplicación del reglamento viario se llevaba a cabo en Roma por el pretor o prefecto de la ciudad; en Italia correspondía a los

⁵²Por ejemplo, en el reinado de Calígula los ciudadanos eran condenados *ad munilionem viarum* (Suetonio: *Caligula*, 27).

⁵³*Digesto* XLIII, 7, 8 y 10

⁵⁴*Digesto* XVIII, 6, 12

⁵⁵*Digesto* XLIII.10, 4

⁵⁶Historia Augusta: Adriano, 22,6.

⁵⁷*Digesto* XLIII, 8, 2,20.

⁵⁸*Digesto* XLIII, 8, 2, 35

⁵⁹*Digesto* XLIII, 8, 2, 45

⁶⁰*Digesto* XLIII, 44.

curatores viarum y más tarde a los gobernadores; en las provincias a los gobernadores y en las ciudades a los magistrados municipales. En la época del Bajo Imperio la obligación que tenían los ribereños de asegurar el mantenimiento de los caminos y las vías es recordada frecuentemente en las leyes y las constituciones imperiales; un título especial del Código de Teodosio lo recuerda: Esta (obligación) no es un *sordidum munus* y nadie ni nada debe estar exento⁶¹

⁶¹Código Teodosiano XV, 3: *de munere muniendo*, en <http://ancientrome.ru/ius/library/codex/theod/tituli>