

ASOCIACIÓN ORDEN DE LA CAMINERÍA
La Cerradura
<http://laccerradura.pegalajar.org>

XII CONGRESO VIRTUAL SOBRE HISTORIA DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN. 15 al 30 de septiembre de 2024. Homenaje a Miguel Mesa Molinos. Comunicaciones

Asociaciones Orden de la Caminería y Amigos del Archivo Histórico Diocesano de Jaén
Dep. Legal J 432-2024
Jaén, 2024

XII CONGRESO VIRTUAL SOBRE HISTORIA DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN (del 15 al 30 de septiembre de 2024). Comunicaciones
(Versión imprimible de la edición en CD)

*XII Congreso virtual sobre Historia de las Vías de Comunicación.
(15 al 30 de septiembre de 2024). Comunicaciones.*

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

Asociación Orden de la Caminería de La Cerradura y
Asociación de Amigos del Archivo Histórico Diocesano de Jaén
Jaén, 2024.

D. L. J 432-2024.

Índice

	<i>Páginas</i>
Introducción	5-6
BENITO SANZ, Daniel Rodrigo. Caminos y pueblos del oeste de Madrid con Diego de Torres Villarroel (1694-1770): los casos de Robledo de Chavela y Navalagamella.	7-15
CABRERA ESPINOSA, Manuel y GRANERO ALTED, María José. EL Ferrocarril minero de Bédar a Garrucha.	17-33
CANTARERO QUESADA, José María. Por los caminos del Ruedo, Baños de la Encina (Jaén): un viaje al silencio.	35-93
CANTARERO QUESADA, José María. La orden de la Santísima Trinidad en Baños de la Encina: caminos, hospital de transeúntes y cofrades.	95-108
CANTARERO RODRÍGUEZ, José Fernando. Cástulo Siete, una experiencia caminera redonda.	109-166
CONTRERAS VÁZQUEZ, Jacinto. ¡Gobernar no es asfaltar! La red nacional de carreteras españolas en el directorio militar y civil de Miguel Primo de Rivera Orbaneja (1923-1930), a través del relato del viaje de 5.000 kms. por España en 1929, en automóvil...	167-178
MESA MOLINOS, M. y LÓPEZ CORDERO, J.A. Central hidroeléctrica 'San Cayetano', en el camino entre Arbuniel a Montejícar en la Vía Augusta Romana.	179-238
PREGO MARTÍNEZ, Francisco Javier. Aproximación simbólica al Camino de Santiago a través de un concierto coral a capella: una experiencia estético-musical para público no especializado.	239-270
PREGO MARTÍNEZ, Francisco Javier. Manuel Melis Maynar, el ingeniero que transformó las infraestructuras de Madrid a finales del siglo XX y principios del XXI. In memoriam.	271-318
RODRÍGUEZ TAUSTE, Sergio. Vivencias de un viajero inglés en la Sierra de Segura. La estancia del capitán Samuel Edward Cook en Orcera hacia 1830.	319-355

- ROLL GRANDE, Manuel. Un proyecto forestal para el embellecimiento de la carretera Madrid-Cádiz a su paso por Despeñaperros (Jaén). 357-392
- SÁNCHEZ GARRIDO, Daniel. Una fotografía de la fuente de Peñamefécit de la década de 1920 393-411

INTRODUCCIÓN

Un año más, fiel a sus fechas habituales, se inició el Congreso Virtual sobre Historia de las Vías de Comunicación. Este año, en su XII edición, dedicado a la figura de Miguel Mesa Molinos, compañero habitual en diferentes convocatorias de este congreso, ameno conversador y comunicador en los foros del mismo, que nos dejó el 20 de abril de 2024, a los 72 años de edad. En su trayectoria vital, compaginó su trabajo de Ingeniero Técnico Industrial con una importante labor humanitaria, pues fue colaborador de muchos colectivos, como la Asociación Jacobea de Jaén; Unicef, de la que fue presidente provincial; o la Asociación de Ayuda al Pueblo Saharaui, promoviendo la acogida de menores de los campos de refugiados del desierto de Tinduf y facilitándoles cuidados médicos.

Fue también colaborador del “Diario Jaén” con diferentes artículos de temática cultural, siendo galardonado por este periódico con un “Premio Reino de Jaén”; además un profundo amante y estudioso de la trashumancia, compartiendo vivencias con los últimos pastores trashumantes de la Sierra de Segura. Su blog, “El Chilanco de Elías” (<https://chilancoelias.blogspot.com/>), sigue aún en activo, en el que recoge toda su creación humanística.

Este año presentó al Congreso su última comunicación, nos dejó el encargo expreso de que se presentara. Y así lo hicimos, con la emoción de su recuerdo y la sensación de que él seguía con nosotros en este congreso.

En la línea de años anteriores las comunicaciones del XII Congreso fueron variadas y enriquecedoras. En ellas, la historia de las vías de comunicación fue tratada a través de temáticas diversas, desde la visión geográfica, industrial, musical, social, ferroviaria, biográfica, arqueológica, cultural... Un congreso donde se estudiaron caminos olvidados que han dejado su huella a través de la sierra o la campiña, relatos de viajeros, caminos que llevaron a proyectos industriales, ferrocarriles, carreteras...

Sin duda este congreso ha contribuido a incrementar el acervo histórico-cultural de los lugares de estudio y abre nuevas perspectivas en la historia de la caminería como una línea general de investigación que hay que tener muy presente. Un año más, ha supuesto una reivindicación de la caminería histórica, que nos sirve de estímulo para continuar los estudios sobre la misma.

**Caminos y pueblos del oeste de Madrid con Diego de Torres Villarroel
(1694-1770): los casos de Robledo de Chavela y Navalagamella**

Daniel Rodrigo Benito Sanz

Universidad Complutense de Madrid

drbsanz@ucm.es

Diego de Torres Villarroel a vista de pájaro

La asendereada y andariega vida del gran escritor Diego de Torres Villarroel (Salamanca, 1694 – ibíd., 1770), hijo de un librero salmantino, aparece a menudo cubierta en las monografías por una hojarasca legendaria y folclórica que en parte descubre y en parte encubre, respectivamente, el personaje y la persona real.

Las semblanzas biográficas que componen el lienzo de su vida y su tiempo muchas veces mencionan y menos estudian sus muchas ocupaciones, dejada aparte la más conocida de gran prosista de nuestro primer XVIII: poeta, dramaturgo, sainetero, actor, viajero, pícaro, médico, curandero, matemático, alquimista, soldado y desertor, bailarín, músico, torero, truhán, ermitaño, astrólogo, adivino, cazador de duendes, sacerdote, polemista y catedrático de matemáticas en la prestigiosa Universidad de Salamanca.

En el árbol genealógico de Diego aparecen dinastías de libreros y librero salmantino fue también su padre, Pedro de Torres, en tanto que en la ascendencia de la madre, Manuela de Villarroel, también encontramos profesionales del mismo oficio. El mismo escritor dice haber nacido entre papeles y pergaminos del “barrio de los libreros” de Salamanca, lo cual comienza a dibujar el perfil de una persona realmente inteligente, curiosa y culta.

La Guerra de Sucesión lleva a Salamanca la ruina de la librería familiar. Con el maestro Juan González de Dios aprende los primeros latines y a ellos siguen los estudios universitarios de las “Escuelas Menores” después de conseguir una beca de retórica en el Colegio Trilingüe (1708-1713). La desmesurada trifulca pendenciera, estudiantil y adolescente, de sus años de juventud, “pesarán como una losa sobre sus posteriores esfuerzos para dignificar su imagen”. El famoso viaje de Torres a Portugal, hacia sus 19 años, quizá en enero de 1714 y como resultado de los ya mencionados excesos, constituye un famoso episodio de sus viajes aventureros.

Afirma Guy Mercadier que debió ser en el verano de 1718 cuando realiza el escritor su primer viaje de Salamanca a Madrid. En el Real Monasterio de Santo Tomás de Ávila (importante centro de estudios y uno de los lugares de donde proceden algunos de los manuscritos de las actuales colecciones de la Biblioteca Nacional de España) consigue el grado de bachiller en artes. En 1718-19 y 1719-20 lee astrología y matemáticas en la Universidad de Salamanca, pero debe interrumpir esta actividad y marcha, quizá de nuevo, a Madrid.

Sus andanzas en esta ciudad (1720-1726) suponen una primera etapa de madurez literaria. Evoca en su relato autobiográfico las estrecheces económicas en los primeros meses de periplo madrileño. Cierta fama y bonanza material llegan con el éxito de sus *Almanaques o Pronósticos*, que aprovechaban la curiosidad de lectores ávidos de saber qué iba a pasar en un futuro. La condesa de los Arcos, a quien pudo haber conocido en Salamanca, en cuyas estancias de la madrileña Calle Fuencarral sucedió el episodio de los duendes que relata su autobiografía, hace que Torres entre en contacto con ambientes nobiliarios.

En octubre de 1726 el escritor regresa a Salamanca, donde gana las oposiciones a la cátedra de Matemáticas y comienza “unas relaciones perpetuamente tormentosas con el claustro universitario”.

La vida y la obra de Diego de Torres ilustran el paso de la “mentalidad barroca a la ilustrada”, en una confrontación entre tradición y renovación. Su vida puede verse desde el punto de vista de la lucha de un humilde hijo de librero, “de un pobre ex – estudiante manteísta (ajeno a las todopoderosas órdenes religiosas y colegios mayores que dominaban la universidad), que con su ingenio y su pluma alcanza el triunfo social [...] sin abdicar de su independencia”, eso nunca. Su vida discurre ajena a los “caminos de sumisión (la Iglesia, el servicio del Estado, la milicia...) previstos por el sistema para encauzar las energías de los rebeldes con su destino originario”, según Manuel M. Pérez López.

Su faceta más conocida como creador es la de prosista. Torres Villarroel nació unos 50 años después de su admirado modelo literario Francisco de Quevedo.

Son conocidos sus “atrabiliarios” *Almanaques del Gran Piscator de Salamanca* (que le enfrentaron a Feijoo) y sus sátiras imaginarias “quevedescas”: *Visiones y visitas de Torres con Quevedo por Madrid*. Su autobiográfica *Vida, ascendencia, nacimiento, crianza, y aventuras del doctor don Diego de Torres Villarroel* no es novela picaresca sino que refleja un carácter que ha sido tildado de “burgués”, que “nunca dejó de representar valores y actitudes reformadores”, a decir de José-Carlos Mainer. En 1752 se inicia la edición de su obra completa, “primera en España que se debió a una suscripción pública que encabezaron los monarcas y su ministro, el marqués de la Ensenada”.

Un inciso en el camino. De Salamanca a Madrid y viceversa

Gracias al hispanista francés Guy Mercadier, biógrafo de Diego de Torres Villarroel, sabemos que fue en verano de 1718 cuando este realizó probablemente su primer viaje de Salamanca a Madrid, aun antes de su “salida a la capital” en 1720 o 1721, “según se infiere del almanaque *El embajador de Apolo y Bolante de Mercurio*, dedicado en agosto de 1721 a la condesa de los Arcos, en cuya casa madrileña se instala don Diego”. En el momento de llegar a Madrid, como refiere su autobiografía, la vida del escritor es muy difícil al principio, pero la condesa de los Arcos introduce al joven en las tertulias nobiliarias. “Como en Salamanca, don Diego sabe organizar diversiones de buen tono y hacerse imprescindible”.

En octubre de 1726 regresa a Salamanca “para opositar a la cátedra que había abandonado en 1720”, y a finales de noviembre el claustro le examina y le elige.

Entre 1727 y 1737 encontramos al escritor “en Salamanca y en Madrid o sus alrededores”, según Guy Mercadier. No en vano, en el “Trozo Cuarto” de la autobiografía del escritor, y que corresponde, aproximadamente, a la cuarta década de su vida, leemos que alternaba estancias en Salamanca con viajes a Madrid, y que “huía de las seriedades de la escuela, a desenojarme del encogimiento y tristeza escolástica, a Madrid y a Medinaceli, adonde me hospedaba con gusto, con regalo y sin ceremonia...”.

Con Diego de Torres Villarroel por los caminos de la Sierra Oeste de Madrid: los casos de Robledo de Chavela y Navalagamella

Por todo lo expuesto sabemos que desde probablemente 1718 hasta al menos la cuarta década de su vida, el Diego de Torres Villarroel histórico (1694-1770) tuvo que viajar varias veces desde Salamanca a Madrid y viceversa, y que estudió en el Real Monasterio de Santo Tomás de Ávila. La mejor herramienta que tenemos para determinar el itinerario del escritor en estos momentos la constituyen los repertorios de caminos.

En un trabajo anterior dedicado a fray Juan de la Cruz, titulado *Primera aproximación al camino de San Juan de la Cruz por pueblos del oeste de Madrid*, obteníamos que el también famoso escritor se encaminó a Pastrana desde Ávila y pudimos espigar algunos detalles de su viaje a pie.

En el caso de Torres, este viajaba en “un borrico que me alquiló por pocos cuartos un arriero de Negrilla”, como él mismo refiere en su autobiográfica *Vida*, de la que más arriba hablamos.

No podemos conocer exactamente, por el momento, qué itinerario siguió, pero por conjeturas verosímiles lo más probable, con gran diferencia, es que entre los años 1718 y 1743, año en que empieza a publicarse su *Vida*, Diego de Torres Villarroel se desplazó por los caminos que señalan los repertorios de los siglos XVI, XVII y primeras décadas del XVIII. El famoso camino de Salamanca a Valencia discurría por la primero mencionada, seguía por Ávila y por *Navalperal* (hoy “Navalperal de Pinares”, provincia de Ávila) y *Robledo de Chavela* (provincia de Madrid, como el resto de localidades que mencionamos en este párrafo), quién sabe si pasando antes por Valdemaqueda. Debió bajar desde el término actual de Fresnedillas de la Oliva y llegar a *Navalagamella*, continuar hasta Móstoles y finalmente dar en Madrid. Las fuentes son unánimes en la mención de los tres pueblos resaltados en cursiva por nosotros.

Repertorios de caminos que recogen el que debió seguir Torres

Podemos identificar con la figura del cartógrafo valenciano Pedro Juan Villuga y con su famoso *Reportorio de todos los caminos de España* (Medina del Campo, 1546) el primer hito esencial en la historia de los repertorios o guías de caminos de la Edad Moderna en España. A él vino a sumarse, en 1576, el *Reportorio de caminos* de Alonso de Meneses, que añade muy pocos caminos al repertorio anterior. La *Guía de caminos* de Pedro Pontón (1727) es copia también, en general, del primero, de Pedro Juan Villuga.

Dando por sentado que generalmente, en la Edad Moderna, los repertorios de caminos copian o añaden pocos al repertorio de Pedro Juan Villuga, de 1546, nuestro Diego de Torres Villarroel debió viajar de Salamanca y Ávila a Madrid pasando por Navalperal de Pinares (en la actual provincia de Ávila), Robledo de Chavela y Navalagamella (ambas poblaciones sitas en la actual Comunidad Autónoma de Madrid).

Diego de Torres Villarroel, los libros y el *Camino de las universidades*

No es de extrañar que, como hijo de librero salmantino, así como escritor y profesor en Salamanca, Torres estuviera unido toda su vida a los libros de muy diferentes formas. Como arriba dijimos, la librería que poseía su padre en Salamanca se dispersó como resultado de la guerra, pero el joven Torres aún lee en algunos libros “de los que por inútiles se habían quedado del remate y desbarato de la tienda de mis padres, y especialmente me deleitó con embeleso indecible un tratado de la esfera del padre Clavio”, según leemos en el “Trozo Segundo” de la *Vida*, en la edición de Ángel Valbuena Prat.

De la dispersión de la librería paterna también da noticia el “Trozo” anterior de su autobiografía novelada, ya que el autor dice haber repartido entre sus amigos y enemigos su “corta librería”, de la que solo dejó “sobre la mesa, y sobre un sillón que está a la cabecera de mi cama, la tercera parte del Santo Tomás, Kempis, el padre Croset, Don Francisco de Quevedo y tal cual devocionario de los que aprovechan para la felicidad de toda la vida...”.

Pero no es este el momento de ocuparnos de la estrecha relación de Torres con los libros, un asunto que ofrece numerosas facetas y que podría ser estudiado en otra ocasión con resultados muy fructíferos. Solo ha sido el momento de esbozarlo porque consideramos que el escritor y profesor viajó varias veces desde Salamanca y Ávila a Madrid por la vía que hemos denominado *Camino de las universidades*.

Esta denominación se justifica con creces si tenemos en cuenta la gran antigüedad de la Universidad de Salamanca (ca. 1252), en la que Torres fue profesor. Nuestro autor estuvo estudiando también en la siguiente ciudad que encontramos en el mencionado camino: el Real Monasterio de Santo Tomás de Ávila (importante centro de estudios, como arriba dijimos, y uno de los lugares de donde proceden algunos de los manuscritos de las actuales colecciones de la Biblioteca Nacional de España), una de esas “universidades *silvestres*” según C. Suárez de Figueroa, como recuerda el hispanista Guy Mercadier.

La siguiente ciudad que espera a quien continúe el mencionado *Camino de las universidades*, como hizo Diego de Torres Villarroel varias veces a lo largo de su vida, es la Villa y Corte, Madrid, donde en el siglo XVII, a falta de universidad, estuvo el *Colegio Imperial* de la Compañía de Jesús, que “formó la más importante biblioteca de la Villa y Corte hasta el siglo XVIII”, según leemos en la página dedicada a la “Historia de la Biblioteca Complutense”. Quien continuara viaje hasta Alcalá, siempre en el mismo camino de Valencia a Salamanca que consta en el *Reportorio* de Pedro Juan Villuga, esta vez sí llegaría a una población con universidad: la de Alcalá, de cuyo rico fondo de manuscritos se nutrió el de la posterior Universidad Complutense de Madrid (seguimos siempre en el mismo camino del repertorio que encontramos en Villuga). El *Camino de las universidades* se inició en Salamanca y termina en Valencia, noble ciudad que también alberga una famosa universidad.

A la luz de los datos que ofrece el mencionado *Reportorio* de Pedro Juan Villuga y con el conocimiento de la dispersión de manuscritos e impresos entre instituciones que encontramos en poblaciones sitas en el camino de Valencia a Salamanca, que nosotros denominamos *Camino de las universidades*, estamos en condiciones de afirmar que este último constituye una *Ruta preferente de dispersión de documentación*. Los caminos que señala Villuga siguieron en gran parte en uso y en vigor en el siglo XVIII como ruta más corta, segura y adecuada entre poblaciones. Algunos ejemplos de dicha dispersión de documentación, manuscritos e impresos ya los hemos mencionado: del Real Monasterio de Santo Tomás de Ávila, importante centro de estudios, proceden algunos manuscritos que actualmente alberga la Biblioteca Nacional de España. En el sentido contrario, pero siempre en la misma *Ruta*, viajaron los manuscritos del rico fondo de la Universidad de Alcalá hacia la Biblioteca de la Universidad Complutense. Por último, pero no menos importante, queremos agradecer a nuestro buen amigo y archivero Jorge Rosales Pulido, que nos haya animado a hacer constar y a continuar explorando las posibilidades del concepto de *Ruta preferente de dispersión de documentación* y a estudiar los viajes de personas relacionadas con el mundo del libro y la posible dispersión de patrimonio documental y bibliográfico en este tipo de rutas.

Fuentes consultadas

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

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

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

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

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

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

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

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

EL Ferrocarril minero de Bédar a Garrucha

Manuel Cabrera Espinosa

María José Granero Alted

Introducción

La minería en el levante almeriense comienza a desarrollarse en la primera mitad del siglo XIX a través de las minas del Jaroso en el término municipal de Cuevas de Almanzora, gracias a la riqueza argentífera que se localiza en sierra Almagrera a raíz de unas excavaciones llevadas a cabo en 1838. Con gran rapidez se inscribieron las tierras y se crearon las primeras compañías mineras como la compañía minera "Carmen", "Ánimas" o "San Cayetano". Tras la extracción del mineral era necesario un tratamiento de éste y una salida lo más fácil y barata posible para su exportación. Para estas dos fases Garrucha será el municipio de elección. Así, ya en Noviembre de 1840 se constituye la sociedad que va a poner en marcha la fundición "San Ramón" en esta localidad y la rada de Garrucha va a ser la elegida para canalizar tanto la salida de material como la entrada de toda clase de efectos (coloniales, textiles, hierros, ...) para el abastecimiento de la comarca¹.

El mineral de Garrucha y Bédar

Garrucha en estos inicios mineros era una pequeña pedanía con unos cientos de habitantes dedicados, fundamentalmente, a la pesca. No tenía entida municipal propia sino que pertenecía jurisdiccionalmente al municipio de Vera. Tras la explotación del mineral de Sierra Almagrera sufrirá una gran expansión económica y poblacional con un incesante y constante incremento de población a lo largo del siglo XIX. Tal llegó a ser la importancia internacional de Garrucha, que en la década de 1850 se instaló allí el Viceconsulado francés, posteriormente llegarían los de Inglaterra y representación consular de Alemania, Austria, Grecia, Noruega, Perú, Portugal, Italia y Uruguay. Fue en estos años de expansión cuando se intensificaron las diligencias para conseguir la

¹ Sanchez, M.: *La minería del levante almeriense. Especulación, industrialización y colonización económica*. Editorial Cajal. Almería, 1983.

independencia del municipio del término de Vera. Ésta llegará por la Real Orden del 16 de marzo de 1858, aunque no tendrá aplicación real hasta el 1 de enero de 1861, como recoge las Actas de Constitución de su primer Ayuntamiento, siendo su primer alcalde Manuel Berruezo².

Pero será a partir de mediados de siglo XIX cuando se va a iniciar la explotación de mineral de hierro en Garrucha y en Bédar. Un mineral con unos precios muy ajustados por lo que su explotación estaba muy marcada por la distancia desde el lugar de explotación hasta el lugar de transporte. El mineral encontrado en esta zona del levante almeriense denominado mineral de La Garrucha por ser esta localidad el puerto de exportación. Era considerado uno de los mejores minerales de hierro del mundo para la industria siderúrgica al ser idóneo para la obtención de acero por su alta fusibilidad y alto contenido en manganeso³. Las minas para su extracción se iniciaron en Mojácar, Garrucha, Sierra Cabrera, San Juan de los Terreros, Pulpí y Bédar. La zona más productiva de todas ellas era Bédar aunque el inicio de su explotación se retrasó debido a los problemas de transporte del mineral desde las minas hasta la rada de Garrucha. Bédar, situado en zona montañosa de las estribas de la sierra de los Filabres y a 406 metros de altura sobre el nivel del mar, era el punto extractivo que se encontraba a mayor distancia y con zonas más abruptas para el transporte del material hasta Garrucha.

Será necesario, y en ello se concentraron los primeros esfuerzos, lograr un método de transporte rápido y barato desde la zona extractiva de Bédar a la zona de exportación de Garrucha. Hacia 1885 se crea en Bédar la Sociedad de Explotación de las Minas de Hierro de Bédar que dará un impulso importante al desarrollo de los medios de transporte del material. Inicialmente, en 1880 se instaló un cable aéreo, el primero de la provincia, que recogía el mineral de varias minas cercanas a la concesión San Manuel desde donde partía hasta llegar a la playa de Garrucha. Allí, las vagonetas descargan sobre la arena, desde donde se transbordaba el mineral con espuelas a las gabarras, y de allí al barco anclado a unos 500 m. de la costa. Como podemos imaginar, era un sistema

² Actas Capitulares. Sesión 1 de enero de 1861. Archivo Municipal de Garrucha.

³ Berruezo, J. y Soler, J.A.: «El mineral de La Garrucha». El inicio de la minería del hierro en el levante almeriense a mediados del siglo XIX. De re metallica (Madrid): revista de la Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero, ISSN-e 1888-8615, Nº. 32, 2019, págs. 33-46.

bastante rudimentario y costoso. El cable fue instalado por el Ingeniero noruego Gustav Thorkildsen, profesional de reputación que también instaló el cable aéreo más largo del mundo en ese momento, el de Transvaal (Sudáfrica.). Éste de Bédar a Garrucha era uno de los más largos de Europa con una longitud de 15 kms. y una pendiente de 327 m, necesitando dos máquinas de vapor para moverlo. La instalación contaba con 347 columnas situadas a una distancia de 45 m., que permitían mover 600 vagonetas⁴.



Listadotren.es

La línea de ferrocarril de Bédar a Garrucha⁵

Podemos considerar la adquisición en 1894 por Víctor Chavarri, de las minas de hierro de la empresa “Holway & Bros”, el hecho fundamental que proporcionará un impulso decisivo al planteamiento y desarrollo de una línea de ferrocarril que uniera la zona minera de Bédar con un cargadero en Garrucha que facilitara la exportación del mineral por mar.

⁴ Soler, J.A. y Leal, G.: Sistemas de transporte y almacenamiento de mineral en las minas de Bédar en los siglos XIX-XX. Congreso Internacional sobre patrimonio geológico y minero. Manresa, 2012. Pp. 181- 204.

⁵ Podemos encontrar un amplia información de esta vía en la publicación “El faro de Bédar”, accesible online a través de <https://farodebedar.com/>

Chávarri junto con el ingeniero Auguste Lecoq, formó la sociedad “Chavarri, Lecoq y Compañía” inician la construcción del ferrocarril siguiendo los estudios previos del vicecónsul inglés George Clifton Pecket, logrando poner en servicio la línea férrea el 1 de enero de 1897. La línea principal tendría una extensión de 17.5 km montada en un carril de 22 kg/ml, partiendo de la estación de Tres Amigos en la rambla de Bédar a una altura de 264 metros y terminando en el cargadero de Garrucha. A la estación de carga de Tres Amigos confluirían a su vez dos ramales para la llegada del mineral de las minas. Uno de los ramales con una vía métrica de 2.5 km de longitud transportaba el mineral de la mina Serena y Santa Catalina, y el otro ramal procedía de la mina Mulata a la que llegaban los cables de la mina Silencio y Santiago⁶. En 1916 con la fusión de las distintas empresas minera de Bédar en la Unión Bedareña se eliminará el cable de Bédar a Garrucha transportándose todo el material por el ferrocarril.

La descripción que hace del ferrocarril en Ministerio de Fomento⁷ es la siguiente:

FERROCARRIL DE BÉDAR A GARRUCHA.-Tiene 17 kilómetros y medio de longitud desde la estación de Tres: Amigos, que tiene 264 metros de altitud, hasta la de Garrucha, que tiene cota de 30 metros.. El kilometraje empieza en la estación de Garrucha, donde se llevan en barcas los minerales a los vapores. Tiene la vía un metro de anchura, y el material móvil es arrastrado por cuatro locomotoras de vapor. A un kilómetro de la estación de Garrucha, el ferrocarril pasa por encima de la carretera en construcción de Los Gallardos a Garrucha, y, ese trozo es horizontal. A los 5.300 metros, siempre del origen, el ferrocarril pasa por encima del cable de la Compañía de Aguilas, a una cota de 63 metros sobre el nivel del mar. A los 9.700 metros pasa por encima de la carretera de Puerto Lumbreras a Almería, 44 metros más alto que el paso anterior, estando el sitio del cruce a los 54.925 metros del origen de la carretera en la provincia de Murcia. Desde las minas La higuera y Santa Catalina a la estación de Tres Amigos se transporta el mineral en vías*

⁶ Soler, J.A. y Leal, G, Ibimen

⁷ Estadística minera de España. Ministerio de Fomento, Dirección General de Agricultura, Industria y Comercio. Madrid, 1914.

de ancho de un metro y 2.500 metros de longitud. Desde La mulata, otra vía del mismo ancho y de 1.660 metros, lleva los minerales a la misma estación. Un tranvía aéreo de 1.600 metros, sistema monocable, conduce los minerales de El silencio a la referida estación de Tres Amigos. Otro cable de unos 500, metros, conduce los minerales de Santiago a la cabeza de la línea. El transporte de vías secundarias y cables se calcula en 55 céntimos tonelada desde las minas a Tres Amigos. Desde aquí a la playa es variable, según la producción; pero se calcula- en 2,50 pesetas tonelada. La descarga en depósito, en Garrucha, vale 15 céntimos la tonelada, y el embarque 1,50 pesetas; en total, unas 4,70 pesetas tonelada. El ferrocarril es propiedad particular de la Casa Chávarri, de Bilbao, y exclusivamente minero.

El ferrocarril disponía de tres locomotoras 030T de 10 toneladas fabricadas en 1895 por la constructora belga Saint Léonard, de nombre "Garruchera" "Mojaquera y "Bedareña. Cada tren del ramal general arrastraba 20 vagones de 8 toneladas, y se disponía de una jardinera de 10 asientos para transporte de personal, que era enganchada a los trenes según las necesidades. En total se disponían de 50 vagones de 8 toneladas.

La crisis de la minería de los años veinte afectó al ferrocarril, que sufrió una paralización en 1923. Las vías se conservaron hasta que en el año 1942 fueron levantadas. Por su parte, las locomotoras fueron trasferidas en 1943 al ferrocarril de Utrillas. Terminaba pues a mitad del siglo pasado un curioso e interesante proyecto que, aunque ya desmantelado, continúa manteniendo la huella en el terreno y que bien podría ser recuperado y puesto en valor.

En la actualidad todavía se puede seguir parte del recorrido de la vía si bien otra parte ya se encuentra prácticamente desaparecida. En sus inicios y partiendo del cargadero de Bédar su trayecto se confunde con el trazado de la actual carretera de los Gallardos a Bédar para con posterioridad girar hacia el norte para evitar el rápido descenso desde la Rambla de Bédar hacia los Gallardos. Una vez realizada la mayor parte del descenso y pasando por la cercanía del actual camping de Bédar el recorrido se vuelve mucho más lineal hasta su llegada a la actual zona de la Marina, donde se encuentra la zona de descarga del mineral de Garrucha.



Recorrido ferrocarril

También han desaparecido otros elementos como puentes, albarradas de sujeción de terreno, construcciones anexas y se han creado nuevos elementos como la autovía del Mediterráneo que cruza el recorrido. Lo que aún se mantienen en un aceptable estado de conservación tanto la estación de carga de Tres Amigos como el descargadero de Garrucha. Veamos con un poco más de detenimiento estos elementos.

El cargadero de Tres Amigos lo localizamos en el margen izquierdo de la carretera A-1609 que une los Gallardos con Bédar, a 1.6 km al sur del núcleo urbano de Bédar. Construido con mampuesto de piedra, ocupa una superficie rectangular de aproximadamente 20x25 metros y una altura de 20 metros.



Estación de carga de Tres Amigos (2024)

Se encuentra atravesado por un túnel utilizado para la carga con vagones a través del plano inclinado superior⁸.

⁸ Instituto Andaluz de Patrimonio histórico. Junta de Andalucía.



Túnel de la estación de carga de Tres Amigos (2024)

Como ya hemos mencionado con anterioridad, la estación de Tres Amigos era el punto final de salida hacia Garrucha del mineral de las distintas minas de la familia Chávarri en Bédar. A ella llegaban los ramales de la mina Mulata y Santa Catalina, ambas se encontraban por encima del nivel de la estación de Tres Amigos. Para hacer descender los vagones cargados desde ambos ramales se realizaba a partir de planos inclinados, con un sistema de freno por fricción

pensado para ir frenando la vagoneta cargada que descendía y aprovechar el empuje para hacer subir una vagoneta vacía⁹.

En la actualidad, desde la estación de Tres Amigos se ha habilitado un recorrido a pie que nos acerca que nos lleva hasta la población de la Serena a través de gran parte del recorrido del ramal de ferrocarril de la Mulata y Santa Catalina.



Panel del recorrido minero instalado junto a Tres Amigos

⁹ El Faro de Bédar. Visto en: <https://farodebedar.com/tag/tres-amigos/>

En el otro extremo del recorrido ferroviario nos encontramos con el descargadero de Garrucha.



Descargadero de Garrucha (2024)

Se encuentra en la margen derecha de la carretera que une Garrucha con Carboneras a apenas 400 metros del castillo de Jesús Nazareno de Garrucha. Construido con mampostería de piedra, la parte frontal se encuentra bastante deteriorado en la actualidad, con elementos de la construcción desperdigados por el entorno. La parte trasera está terraplenada a ambos lados con laterales reforzados para el paso de la vía férrea. Hay que tener en cuenta, que la idea primaria de Chávarri era la construcción de un embarcadero frente al descargadero para poder llevar a cabo la carga de los vapores directamente con un cable. Pero esa idea inicial no fue posible tanto por las protestas de pescadores y comerciantes que preveían una posible interrupción del tráfico marítimo con la construcción del puerto de carga como, fundamentalmente, por la falta de calado en esa parte del mar lo que impedía su construcción. Este impedimento obligó a que la carga tuviera que ser llevada a los mercantes transportada por barcazas, lo que ralentizaba el trabajo y encarecía los costes.



Descargadero de Garrucha (2024)

El descargadero de Garrucha fue declarado Bien Histórico en el 2004¹⁰ y al norte de él se encontraban los talleres de la estación, hoy ya desaparecidas,

¹⁰ BOJA nº 29 de 12 de febrero del 2004.

y la casa de los ingenieros. También muy cerca de la estación se construyó su vivienda el marqués de Chávarri, el llamado palacio de Miraflores.



Talleres estación en el año 2000 hoy desaparecidos¹¹

La familia Chávarri Salazar y Garrucha

Toda esta obra a la que nos estamos acercando no hubiera sido posible sin la llegada a la región de la familia de empresarios vascos Chávarri Salazar. Sería Víctor Chávarri, un personaje con una corta, pero intensísima vida, el primero en llegar a la zona de Garrucha para explotar las minas de hierro. Veamos a grandes rasgos quien era Víctor Chávarri¹², el artífice de la construcción de la línea de ferrocarril desde las minas tres amigos de Bédar a la zona de embarque de Garrucha.

Nuestro personaje nace el 23 de diciembre de 1854 en Portugalete. Hijo de Tiburcio Chávarri del Alisal y de Natalia Salazar Mac Mahón. Ya su abuelo José Chávarri hizo importantes progresos en el mercado de los minerales de hierro de Triano. En 1873 muere su madre y dos años más tarde su padre. La herencia que recibe y con la que iniciará su expansión económica es bastante exigua. En concreto, Víctor heredó de su padre su reloj de oro, unos muebles, la

¹¹ Imagen de Internet: www.majorcarailways.com

¹² Alonso, E.J.: Víctor Chávarri (1854-1900) una biografía. Colección Lankidetzan bilduma (34).

mitad de la casa donde había nacido en Portugalete, la mitad de una heredad en Abaro y una de las cuatro suertes de vid, además de la séptima parte indivisa de las minas propiedad de su difunto padre. Pero también recibió de su padre una gran formación (Ingeniería en artes y manufacturas) y muy buenos contactos y relaciones familiares y de negocios. Una de las piezas claves de la vida de Víctor Chávarri fue su hermano Benigno, ingeniero mecánico, con el que compartió multitud de negocios y que, a la postre, sería el continuador de la obra de Víctor en el levante almeriense.

Víctor va a participar junto con sus hermanos, a través de la sociedad Chávarri Hermanos, en la explotación de minas de hierro en su tierra natal, pero su audacia le hizo actuar en el mismo sector por su cuenta, así Chávarri da el salto desde la zona de Triano y Ollargan hasta Almería con la ya mencionada sociedad minera denominada, Chávarri, Lecoq y cía, Minas de Garrucha. Su llegada a esta zona del levante almeriense no es casual puesto que años atrás una empresa en la que participaba su abuelo (Ybarra y Mier) había tenido acciones de minas de Sierra Almagrera. Chávarri constituyó una de las figuras más notables de su época para el desarrollo industrial y económico del País Vasco y de España. Así, fundó la fábrica que en un futuro se convertiría en Altos Hornos de Vizcaya y participó en múltiples negocios relacionados con las más diversas facetas como son la siderurgia, las minas, el ferrocarril, los bancos o las inmobiliarias. Morirá en 1990 en Marsella donde se encontraba de escala en el curso de un viaje.

A su muerte será su mencionado hermano y gran aliado empresarial Benigno Chávarri y Salazar, Marqués de Chávarri, el que se haga cargo de la dirección de las empresas de Garrucha. El marqués de Chávarri visitará asiduamente sus empresas en Bédar y Garrucha y decidirá construir una vivienda en la zona de la Marina, muy cercana al descargadero de Garrucha. Esta vivienda, denominada el Palacio de Miraflores o de la Marina se convirtió durante años en una emblemática construcción. Construido en 1907 su estampa proyectaba la imagen de la burguesía incipiente, rica, poderosa y refinada que imperaba a inicios del siglo XX. Burguesía que se sentía con poder, como demuestra el hecho de que cuando uno de los grandes barcos de los Chávarri

navegaba a la altura del palacete de Miraflores el capitán tenía la obligación de disparar una salva de cañonazos, en señal de saludo¹³.

Este palacete de la Marina fue construido siguiendo un estilo neoarabista que idealiza nuestro largo pasado hispano-musulmán. Simulando un palacio persa, sobresalen dos torres delanteras con tejado a cuatro aguas, aleros salientes y cúpulas recubiertas de escamas y tambor de almenas. La entrada principal tenía un amplio arco de herradura con azulejos y pilastras y una enorme escalera central de mármol. En los terrenos circundantes del palacete, en dirección al descargadero, la familia Chávarri plantó unas vides que regaban con el agua que extraían en las minas de Bédar, aguas que fueron canalizadas en paralelo a la vía férrea que trasportaba el mineral, una muestra más del poderío económico de la familia Chávarri.



Cerámica por donde conducían el agua hacia las viñas. Imagen de El Faro de Bédar¹⁴:

¹³ León, M.: Las historias del palacete de los Chávarri y los Garrigues. La voz de Almería.13-08-2016.

¹⁴ <https://farodebedar.com/2017/02/18/bedar-un-recorrido-por-la-via-del-ferrocarril/>



Palacio de Miraflores en 1956. Imagen de Zach Alien

El palacio pasaría con posterioridad a la familia Garrigues Walker, familia que mantuvo una gran relación con el pueblo de Garrucha. Una relación que continuó en la figura de Joaquín Garrigues, personaje que desde muy joven pasaba largas temporadas en la finca de la Marina propiedad de su familia y que en los años en el primer gobierno democrático de Adolfo Suárez llegó a ser diputado nacional por Murcia y ministro adjunto al presidente del Gobierno y que, al parecer, tuvo una influencia decisiva para la remodelación del actual paseo del malecón. Un paseo con sus 150 palmeras y sus 1.482 metros de balaustrada de mármol blanco que abre garrucha al mar y cuyo precio aproximado fue de 22.000.000 de pesetas (132.223 €)¹⁵.

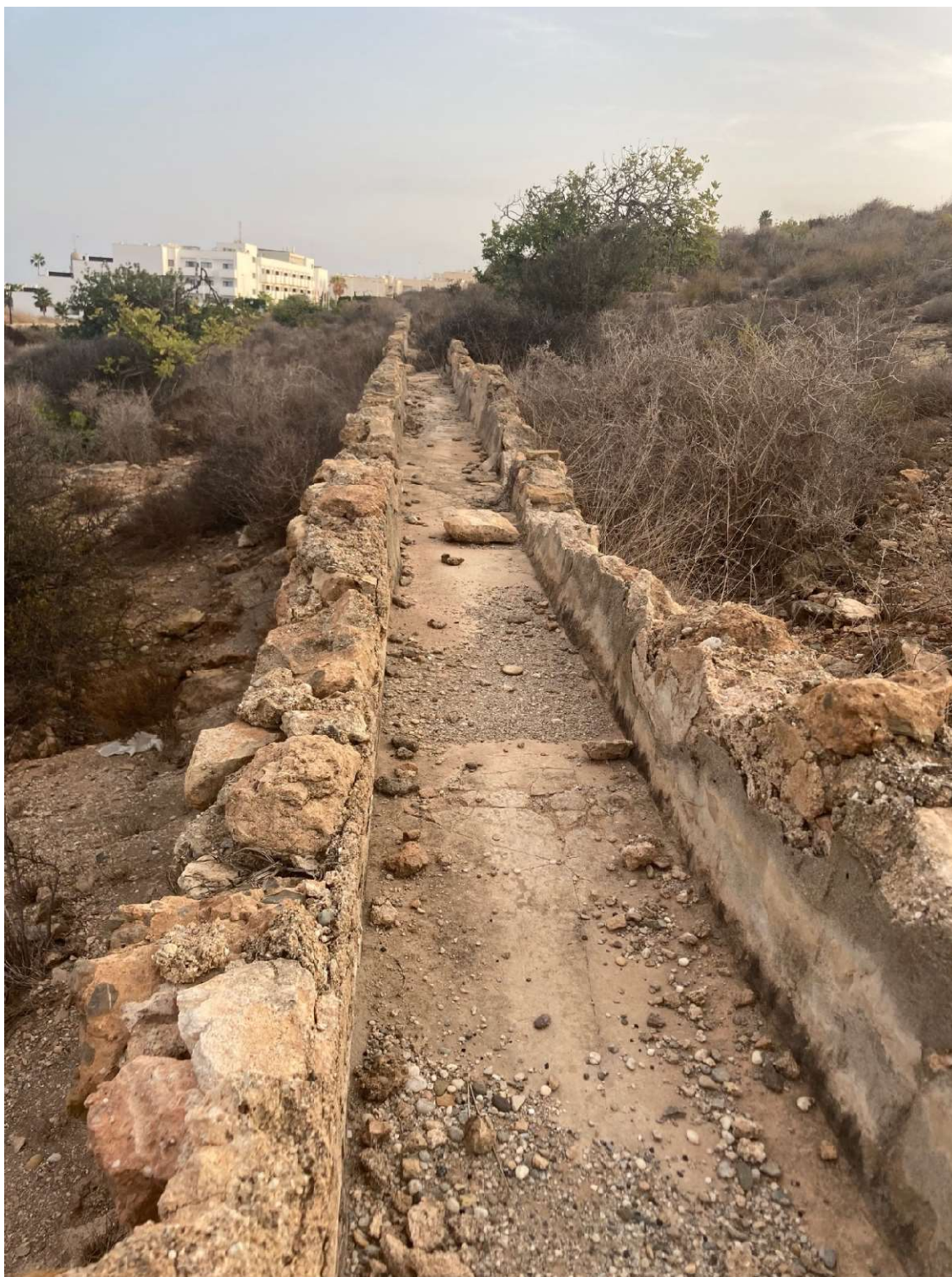
En la actualidad, la actual “fiebre” del turismo ha reconvertido totalmente este entorno de la Marina con la construcción de varios hoteles. Justo donde estaba el palacio de la Marina de marqués de Chavarri ha sido construido un hotel de lujo que, aunque de nueva construcción, ha querido simular las formas originales del palacete con la construcción de las dos torres delanteras. Los

¹⁵ Visto en: <https://memoriaspoliticasdeunalcaldegarrucha.blogspot.com/2017/03/gestion-de-la-urbanizacion-del-paseo.html>

terrenos adyacentes donde antaño se situaban las vides fueron utilizados para las plantaciones de tomata y en la actualidad han quedado abandonados. Aún podemos encontrar abandonadas, pero en un estado todavía recuperable, la gran alberca que recogía el agua para dar riego a estas tierras, así como la acequia principal de conducción.



Fachada principal del hotel situado en palacio de la Marina. (2024)



Acequia de riego zona de la Marina (2024)

Atrás queda los años que el mineral escondido en las entrañas del levante almeriense cubrió de esplendor, también desigualdad, a una población nacida del mar y que sigue mirando al mar, unos años en que se le denominaba “la pequeña San Sebastián”, pero todavía hoy podemos encontrar algunos vestigios no desaparecidos de esa época de esplendor.

Por los caminos del Ruedo, Baños de la Encina (Jaén): un viaje al silencio

José María Cantarero Quesada

En memoria de un Hombre en mayúscula,
mi amigo Miguel Mesa Molinos

‘Que esta villa se compondra de trescientos Vecinos, pocos mas o menos, y en las Caserías de Campo, Huertas, y ventas cinco, Uno en la Casa de Campo de Don Miguel Manrique, otro en la de Don Fernando De Mendoza, otro en la Huerta que llaman de Carvajal y los dos restantes en las ventas de Guadarroman, y la de Miranda’¹.



Figura 1. Vista general de Baños de la Encina, 1960. Autor: Antonio Moreno ‘Miravés’

En muy pocas ocasiones David tiene la oportunidad de levantar la mano frente a Goliat, pues la mayoría de las veces lo pequeño y cotidiano, que no insignificante, hiberna a la sombra del coloso sin alzar la palabra. Enmudecido por la grandeza de su adversario, lo ordinario calla esperando que llegue algún viajero excéntrico que sepa leer en su silencio. Así ocurre en Baños de la Encina, en los arrabales de su castillo almohade y junto a los caminos que lo situaron en el mapa cartográfico. Pues, al rebufo de su abigarrado ‘camarín’ del Cristo, lejos de los fecundos vientos de su molino y a la vera de su monumental parroquia de San Mateo, el barrio de la aldea vieja duerme en silencio. Mientras tanto, los caminos callan esperando a quién contar la historia oculta bajo su polvo y el callejero apenas llega a susurrar lo que ocultan unas paredes mal pergeñadas con barro y cal.

¹ Fuente: Catastro del Marqués de la Ensenada, 1752. Preguntas generales, pregunta 21.

Precipicio, Conquista, Fugitivos, Huérfanos, Cuidado, Eras ... son apelativos que evocan mucha memoria y conforman una madeja enrevesada de callejas, trancos, gradas y casuchas, o al menos así nos puede parecer a primera vista. Si se mira con detalle y buen ojo, podremos desentrañar los secretos que con tanto recelo guarda este barrio. Un ventanuco oculto, el extraño volumen de un hilo de casas, un balate de proporciones descomunales o unos grabados apenas perceptibles... son detalles que pueden parecer insignificantes, pero que nos permitirán desmadejar la verdadera historia de un pueblo embozado bajo un velo de magia.

A modo de báculo en que apoyarnos, quedamos con un viejo compañero en el mirador del Cueto, junto al castillo. Pese a lo intempestivo del día, la plazuela de Santa María se muestra hospitalaria, huele a tierra mojada... generosa. La atmósfera está limpia y la sensación es acogedora, como tarde cuando amaina la tormenta.

El anciano, hombre de huerta y pocos excesos, nos observa con las manos atrás y ligeramente encorvado hacia delante. Le llaman Patricio. Algunos lo tienen por huraño y cenobita, otros lo consideran muy leído y hombre de costumbres austeras. Lo cierto es que el labriego es un tipo de porte bronco y conserva un ojo más seco que ripio, según se dice fruto de un disparate digno de callar. En su papel de augur se reconoce autodidacta, pero es un sabio que pocos comprenden. Días atrás, bajo el limonero de la plaza, me contaba que no hay mayor gozo que dormir al raso, andar con calma por esos caminos de Dios y proceder pacientemente. Pero también es hombre de charlar y vocearle a Judas, su perro, ¡hay un placer más sencillo! O de sentarse, como hace ahora, sin prisa y a la sombra, para escuchar el silencio y evaluar, con el buen tino que dan los años, aquellos detalles que nos pueden parecer insignificantes, pero que verdaderamente han marcado la ancha historia de un otero varado en el malecón de la memoria.

—Venga, vamos a patear un rato por los caminos del Ruedo, —me ordena sin esperar respuesta.

POR PRECIPICIO A CESTERÍA: EL VIEJO ARRABAL DEL CASTILLO

Por frente nuestra, a levante del mirador de Santa María, queda Precipicio, por donde asoma una escalinata que amenaza con hundirnos en los infiernos. Igual no, pero lo que puede parecernos un despeñadero nos introduce repentinamente en

la enigmática historia del lugar. Lo que hoy asemeja una calle imposible, por su exagerada pendiente, en su día y con borrascas era un caño abierto que evacuaba las aguas de lluvia caídas en la cima del Cueto (cerro donde está ubicado el castillo de Baños). De aquella manera se minimizaban los daños causados por las lluvias, que a veces se presumían torrenciales. Esta calleja de agua, o 'madre', como otras que seguirían su ejemplo, sería la primera que se tiró de arriba a abajo para encauzar las aguas y evitar riadas e inundaciones. A la par que creció la trama urbana, cuando el caserío se derramó por las laderas a levante del castillo, fueron sumándose otras calles de similar pendiente que fueron dibujando el trazado urbano bañusco. Así ocurrió con aquellas otras, como Fugitivos, que pudo llamarse Madre de Dios, del Arroyo, del Cuidado, Herradores, Amargura, Barranco, Mazacote y Luzonas que, anecdóticamente, en el contenido más primitivo de su nombre, de origen prerromano, apela a barrizal o ciénaga. Se trata de callejones estrechos y con mucha pendiente, que hoy nos recuerdan la amenaza que realmente impedían: la anegación de las viviendas.



Figura 2. Calle Precipicio

Ahora, dejando atrás el último escalón, obviando que el hilo viario de Precipicio nos llevaría hasta el refugio de la Guerra Civil, que fue y ya no es, y a las eras del Camino de Bailén, giramos a siniestra y nos dejamos llevar por el duende que emana del arrabalillo de la aldea vieja.

En el lugar, ahora a pie llano, nos encontramos con un doble hilo de casas mal pergeñadas que, con toda seguridad, tuvo su germen en las décadas finales del siglo XV, cuando una parte significativa de la población abandona el interior de la fortaleza, deja atrás las murallas del castillo y derrama sus viviendas por la solana del cerro del Cueto. Si avanzáramos, nos daríamos de bruces con un ovillo de apelativos sencillos, cierto, pero contundentes, alusiones que se aferran a la dura cotidianidad de entonces y nos muestran los primeros bocetos urbanos que se desplegaron a la vera del castillo: primero Cestería, Fugitivos y del Horno (ahora

bajo el nombre de Madre de Dios), para después caminar por Trinidad, Eras o Huérfanos. Lo que intuitivamente puede parecernos un laberinto viario de origen andalusí no es tal cosa, pero no por ello deja de ser menos enrevesado e interesante. Nos encontramos con *casuchines* y casonas escalonadas interiormente, de fachadas minúsculas y portales angostos. Varadas en el sentido común y construidas en tiempos en los que la cultura local era fértil en dichos y refranillos, se trata en realidad de habitáculos sustentados sobre la misma roca madre y levantados con sillarejos dispares, ripios de arenisca, lajas de pizarra, adobe y tapia, según caso. Están techados con vigas de encina, palos de *madroña* y haces de ramón (ramas de oliva) o jara, que cerraban con teja moruna y resplandecían enjalbegados en cal viva. Aún hoy dan forma a calles sinuosas, pero a pie llano, ceñidas y sombreadas, tiradas en paralelo a las líneas de nivel que dibuja el cerro del Cueto.



Figura 3. Calle Cestería o Conquista

Patricio, sin decir palabra, me mira de reojo y hace un mohín. Se detiene un instante. Con parsimonia, como si se tratara de una liturgia ensayada, se quita la boina y me hace ver que no voy por el camino correcto. Se moja con saliva la punta de los dedos y ordena los cuatro pelos que sobreviven a sus muchos años. Aparentando cierta indiferencia, vuelve a calarse la gorra. Entiendo que es una

manera como otra cualquiera de llamarme la atención, así que ralentizo el paso y analizo con más detalle la maraña urbana que nos rodea.

Entre lo simple y lo enrevesado: la arquitectura de Cestería

Lo cierto es que habría que hacer algunas apreciaciones sobre lo dicho hasta ahora, pues en la calle Cestería, ahora bajo el apelativo de Conquista, y en Precipicio podemos apreciar hasta cuatro fases constructivas. La hilera de casas de nuestra izquierda, la más próxima al castillo, responde al patrón descrito y es fruto de diversas remodelaciones, que después analizaremos, pero no ocurre lo mismo con la acera enfrentada o con los primeros bocetos edificatorios, que hoy, difusos, tienen más de recuerdo que de realidad. Si sabemos leer en las cicatrices del barrio podremos vez la intrahistoria que lo modeló, la que transcurre ajena al turista de masas menos espabilado.

Comencemos por los orígenes, volviendo al hilo de viviendas del frente norte. Soleadas por el mediodía y ventiladas por el ábrego, mediando un corral, los casuchines están engarzados por detrás a escarpas enormes. Cortadas en talud y revestidas con sillares, hoy están ocultas a la sombra de una modernidad edificatoria que ha llegado a desfigurar la trama urbana primigenia. Los murallones, que tal apelativo merecen, sólo pueden apreciarse desde los patios interiores y, en cierto modo, parecen evocarnos la urbanística escalonada de los poblados argáricos de la Edad del Bronce que se reparten por la cuenca del Rumblar (con 4.000 años de antigüedad), pero realmente la historia va por otro camino. A esta altura del cerro, la roca dominante es un tipo de arenisca de origen marino o tosca, bastante moderna para la métrica de los tiempos geológicos, llamada popularmente 'tierra amarilla'. Es relativamente fácil de modelar y, cuando se excava un orificio o cueva, encalado, es muy firme. Posiblemente, en las postrimerías de la Edad Media, una población más o menos estable y al amparo del castillo, fue horadando el cerro hasta dar forma a un conjunto de cuevas en línea que sirvieron de refugio más o menos duradero. Posteriormente, en sucesivas remodelaciones, las casas cueva fueron totalmente demolidas para ganar terreno y profundidad al monte, hecho que obligó a levantar las escarpas con el fin de sujetar el terreno. Hasta no hace muchos años era posible observar los últimos vestigios del aquel proceso en la casa de la *Monegrisa*, donde, tras la vivienda y un pequeño patio, podía apreciarse una cueva pequeña y, por encima, un enorme escalón de tosca. Un caso similar, pero con variantes, ocurría

con el ya referido refugio de la calle Precipicio. En este caso la cueva estaba conformada por un vestíbulo y dos túneles que se abrían, resultando una planta en 'Y'.



Figura 4: Escarpa o murallón. Autor: Juan Pablo Rusillo Garrido

Por su parte, la línea de casas meridional tiene un origen más tardío, posiblemente un siglo después, a lo largo del XVII, cuando la industria aceitera se había consolidado, la economía era boyante y la villa regía su propio destino (había conseguido la independencia de Baeza en 1626). Hasta la construcción de estas casas de nuevo cuño, el solar debió ser un baldío, un cantón desordenado y en pendiente, una perfecta simbiosis entre numerosos estercoleros (abono agrícola), siembra para verde y algún huerto con pozo, minúsculo y abancalado. Un ruedo comunal donde los pobladores de las cuevas dejarían las bestias a buen recaudo y trabadas.

*'...en la Restante tierra de secano de dichas huertas, solares de la Poblacion desta Villa, y Ruedos de ella en que siembran verdes de Cevada y Centeno, y producen sin intermisión, dara cada fanega, 80 sogas de cada una de dichas especies...'*².

Cuando el crecimiento demográfico del XVII obligó a la población a apretarse en el interior del 'cerco' de la aldea vieja, se levantó una hilera de casas enfrentada a la línea de cuevas mencionada anteriormente. Sin llegar a ser palacetes, pero sí casas con cierta entidad, las nuevas edificaciones alcanzarían el grado de casonas de labor. De buena presencia, en ciertos casos la buena labra de los sillares de su portada llega a ser monumental, como ocurre con la casona del *Quiri*. Si se mira con detalle el conjunto edificado, puede distinguirse la terna de casonas que, en origen,

^{2 2} Fuente: Catastro del Marqués de la Ensenada, 1752. Preguntas generales, pregunta 12.

dio forma la acera más meridional y 'moderna': junto a la del *Quiri*, estarían las casonas de Dioni *el Percha* y Mariano. Añadidos posteriores y diversas segregaciones arbitrarias perfilaron la fotografía urbana que hoy podemos apreciar y que nos desdibuja el trazo originario.



Figura 5. Calle Cestería, línea de casonas de la segunda fase. En primer plano, casona del 'Quiri'. En la siguiente, la del Percha, por encima de la ventana se aprecia la tapia encalada

En altura, en líneas generales, presentan un zócalo de piedra que ocupa toda la planta inferior. Por su parte, el cuerpo superior, el altillo o cámara, según la jerga local, se levantó mediante sillares esquineros de excelente traza y tapia intermedia. En cierta manera, más que a una cámara de tradición bañusca, totalmente opaca y oscura, nos recuerda una solana abierta de tipo baezano, aunque posteriormente clausurada con la mencionada tapia. Así puede apreciarse en la casona del *Percha*, donde se ve perfectamente la piedra de las esquinas y la tapia, encalada. En el interior, bajo la protección del barro dominante, sus atrojes permitían la conservación de la cosecha anual: granos, habas, frutos y hortalizas.

La tercera fase constructiva, que es cuando se ejecuta la demolición de las cuevas y la edificación de los casuchines que las sustituyeron, podría haber coincidido con el levantamiento de las casonas meridionales, pero el carácter

popular de las casas y la baja calidad constructiva de estas viviendas ha venido obligando a continuas reformas que desvirtúan el análisis. Las obras, perpetuadas en el tiempo, no permiten definir con precisión el momento de su creación.

Con el tiempo, posiblemente en el tránsito que nos llevó del XVIII al XIX, la población continuó creciendo y la trama urbana se derramó Precipicio abajo dando lugar a la cuarta fase edificatoria. Se levantaron entonces amplias viviendas de nuevo cuño, como las ya extintas de *La Correala* y *Chungala*, que poblaron la margen derecha de la calleja y que hoy, arrasadas, son un conjunto de viviendas adosadas. El nuevo modelo constructivo decimonónico introdujo ciertas variantes: los anchos muros de carga intermedios de la vieja manera de proceder, que en cierto modo constreñían y condicionaban los espacios interiores, fueron sustituidos por robustos y delgados machones de piedra. Levantados con sillares de excelente labra, soportaban enormes vigas de carga, recias tozas de madera de encina que funcionaban como dinteles intermedios. El modelo, presente también en diversos tramos de Trinidad y Santa María (antes Cueto), se nutre de las ideas arquitectónicas impuestas por el palacete que tenían los Mármol en la calle Mestanza (finales del XVIII). Este sistema favorece la ventilación de la vivienda, la existencia de más espacio interior útil y una mayor versatilidad de las estancias.



Figura 6. Construcción sustentada sobre muro de carga exteriores, machones intermedios y vigas de madera. Casona en la calle Santa María o del Cueto reformado como restaurante

'Que este pueblo habrá 320 casas y en ellas 6 inhabitables, y 8 Arruinadas, que hai un Castillo. Fortaleza antigua desta Poblacion Y que por el suelo de ella no se paga cosa Alguna'³.

A media calle Cestería, un rincón agostado y acunado por unas maneras de hacer que no entienden de prisas y agobios, encaramado en un poyete de piedra, nos remira un gato de pelo brillante que se relame con parsimonia y cierta desconfianza. Así es, a uno y otro lado de la calle, junto a la puerta de las viviendas, apreciamos algunos mojinetes de piedra, a modo de sencillos poyos cilíndricos o tambores de columna elaborados con la excelente arenisca color rosa salmón de las canteras locales. ¿Qué función desempeñaban? Estaban directamente relacionadas con la elaboración de las pleitas de esparto, otrora tan útiles en decenas de labores cotidianas. Así es, las fibras de esparto, una vez cocidas bajo las aguas del río Rumblar o soterradas en estiércol (durante 21 días), eran majadas o machacadas sobre esta dura superficie mediante mazos de madera. Posteriormente, una vez domeñados los manojos de esparto, se utilizaban para trenzar pleitas y tomizas con las que fabricar serones, capazos, barjas, maromas... y también canastas y cestas. Este testimonio pétreo sigue salpicando la calzada y justificando el apelativo de la calle, que en origen no era otro que Cestería pese al empeño de adornarla con el épico sobrenombre de Conquista.



Figura 7. Mojinetes en Cestería

'Teniendo la Experiencia de que en los años faltos, y escasos de Aguas los pozos y fuentes de Agua dulce que sirven para el Abasto comun de esta Villa án escaezido de forma que ha sido preziso ocurrir por agua al Rio herrumbrar, y aunque no haya esta nezesidad muchas Personas la traen por ser espezial para conservazion de salud por su bondad, ordenamos que desde el dia fin de Mayo asta el Ultimo de octubre no se labe ropa, cure Lienza, ni se

³ Fuente: Catastro del Marqués de la Ensenada, 1752. Preguntas generales, pregunta 22.

*éche a Cozer Cañamo, Lino ni otra semilla alguna en dicho Rio desde el Molino de pan moler que llaman Zeron arriba pena de treszientos maravedies á el que contravenga á esta disposizion ápicados por terceras partes, Juez, Denunziador, y Caudal de propios de esta Villa*⁴.

Como opina Patricio, del que llegados hasta aquí no deben sorprendernos sus dislates, sopesando que la poca población de la aldea bajomedieval no daría para la existencia de un gremio consolidado y jurídicamente constituido, hay quienes sugieren que la designación viaria podría derivar de la presencia, más o menos estable y coyuntural, de un número incierto de asalariados que, pernoctando en este enclave y cobijados en chozas o en las cuevas mencionadas más arriba, elaborarían el conjunto de la ‘industria’ vegetal necesaria y utilizada al por mayor para la colosal construcción de San Mateo (maromas, serones, esportones y esportillas, aguaderas, alpargatas, etc.). Se baraja también una segunda opción, que fuera morada de gentes en continua mudanza que eventualmente y de manera periódica se instalarían en el lugar. Este sería el caso de los gitanos canasteros —cesteros—, pues no en vano este oficio era una de sus principales dedicaciones laborales y el apelativo derivaría de su movimiento ambulante. Por entonces, en las postrimerías del siglo XV y comienzos del XVI, esta etnia ya llevaba algunas décadas presente en el Reino de Jaén (desde 1460), como nos confirma la obra de los ‘Hechos del Condestable D. Miguel Lucas de Iranzo’ (1462) y nos refiere el blog de la Asociación Nacional Unión del Pueblo Romaní: “Al frente de la tropa figuraban Don Tomás y Don Martín junto con la condesa Luisa. El documento de la época dice que los gitanos llegaron dirigidos por *‘dos condes de la Pequeña Egipto y con fasta çient personas de ombres e mugeres, sus naturales y vassallos’*. La señora López de Meneses dice que el Condestable los acogió *‘muy onorablemente e los mandó aposentar e facer grandes onrras’* y con su cónyuge, la condesa Doña Teresa Torres, los sentó a su mesa y los proveyó de *‘pan e vino e carne e aves e pescado e frutas e paja e çevada abundantemente’* y les regaló *‘muchas telas e paños de que se vistiesen e copia de enriques’* (moneda en tiempos del rey Enrique IV)⁵”.

⁴ Araque Jiménez, E. y Gallego Simón, V.J.: ‘Regulación ecológica en Sierra Morena. Las Ordenanzas Municipales de Baños de la Encina y Villanueva de la Reina’, ordenanza 29. Jaén, 1995.

⁵ <https://unionromani.org/2020/11/23/viva-el-condestable-don-miguel-lucas-de-iranzo/>

POR MADRE DE DIOS A CORTAR EL VIEJO CAMINO DE LOS POZOS: EL CERCO ALDEANO Y LA PLAZA MAYOR

Por saborear un poco del silencio que nos rodea, quizá para recordar los olores a puchero que ya no son, nos dejamos caer en la lonjilla de la Cestería, un banco corrido y baranda frente a la desahuciada discoteca ‘Jamaica’. Por debajo nuestro se derrama un anchurón escalonado y en pendiente, posiblemente lo que se nombra en los viejos catastros como corrales del ‘Conzejo’ o de Madre de Dios, hoy Fugitivos, lugar donde se estabulaban las aproximadamente 700 cabras que aportaban los vecinos para consumo anual:

‘...a Domingo Reyes ofizial de las Carnizerias regulan quedarle de utilidad, 1100 Reales y que se consumiran en ellas 700 Cabras que es la especie que se gasta en este Pueblo, y que por no haver Abastecedor, contribuyen los vezinos a este consumo regular...’⁶.

Patricio, apretando el ojo huero, me dice que hoy, cuando nos hemos hecho a chalés y adosados y no tenemos más alcance que el número de nuestra tarjeta de crédito, que hoy, cuando sin remordimiento escupimos en la calle cual ‘streamer’ ególatra —que diría yo—, es difícil comprender el uso original de espacios públicos como este, donde primaba el derecho de uso común, pero también la responsabilidad de la usanza. Ahora, cuando la calle es un campo de batalla cotidiano donde romperse la cara por una plaza de aparcamiento, es imposible comprender que la lonjilla no fue una plaza al uso, como hoy las entendemos. Contrariamente, hizo hueco para los estercoleros de la vecindad, con los que después se abonaría la tierra generosa, y fue corral de cabras y establo de los animales de labranza. Un espacio del común para el justo uso de toda la vecindad.

Inmersos en el silencio, si uno pone oído escuchará el repiqueteo de garrotas en tertulia, el hilo de una conversación que sienta cátedra sin más sustento que la experiencia que da toda una vida en el tajo, que ya es más que suficiente, o el murmullo que mana de un corrillo y habla de sacrificios y sufrimientos, de un futuro de esperanza... Pero quizá, si uno se concentra, oirá la voz rasgada de Jesús de la Rosa hilvanando una de Triana. Y es que si uno escucha con la mentalidad del viajero inquieto y no sigue el hilo del turista que derrocha tiempo y consume vida, comprenderá el sentido de las piedras. Por nuestro frente queda la subida de Fugitivos, que se asoma a la Plaza Mayor y nos muestra la estampa de una fuente

⁶ Fuente: Catastro del Marqués de la Ensenada, 1752. Preguntas generales, pregunta 29.

de ladrillo rojo y desgastado. Pese a los muchos años que aparenta, no llega a ser octogenaria, pues fue la primera de un total de seis que, a partir de 1955, se repartieron por la ancha geografía urbana: placeta de la calle de la Cruz, Cooperativa de Nuestro Padre Jesús del Llano, Mestanza con Salsipuedes, Mestanza con Canteras y plazuela de los Bancos. El programa de traída de aguas, que las recogía de Gorgogil, de un manantial situado a más de 20 km del pueblo, sierra adentro, intentó dar solución al grave problema de falta de agua potable que tenía el pueblo. La cuestión se agravó al quedar sepultadas bajo las aguas del embalse del Rumblar las fuentes tradicionales del barranco de Valdeloshuertos — Cayetana, Socavón, Pacheca y Salsipuedes—. Finalizada la construcción del pantano en 1941 y cubierto por las aguas en 1947, nadie le puso remedio en años.

'... A pesar de tener Baños de la Encina unos 3.200 habitantes y debido a su riqueza olivarera varias fábricas de aceite que consumen un caudal importante de agua no tiene abastecimiento de agua propiamente dicho. Unas casas se surten de pozos situados dentro de la población a pesar de ser estos de malas condiciones higiénicas y otros vecinos van a buscar el agua a fuentecillas situadas fuera del pueblo, algunas a bastante distancia, y todas de caudal muy corto sobre todo en la época de estiaje'. (Dupuy de Lomé, 1924. Archivo Histórico de Baños de la Encina).



Figura 8. Fuente de la calle Fugitivos

Dejando atrás la *lonjilla*, cortamos ahora en diagonal Fugitivos por un callejón que se estira sin gracia, sin fuste me dice Patricio, para desembocar en la parte superior de la actual calle Trinidad. Aunque hoy responde a Madre de Dios debido a

un error histórico, quizá también por los azares del tiempo y buscando el apego de la protección divina, la calle por la que ahora caminamos fue prolongación de Cestería y llamada del Horno en ciertos momentos históricos. Y su lógica tenía, pues en una calle donde todo eran traseras, cuadras, pajares y corrales esquinaba uno de los dos hornos de pan cocer que fueron propiedad de la ‘fábrica de la parroquial de San Mateo’. Anecdótico, aquí vino uno a dar sus primeros pasos.

‘...hai seis hornos de Pancozer, los dos de la fabrica desta Parroquial, que gana, cada uno anualmente 220 Reales, otro de Doña Maria Ruiz, otro de Juan Alonso Diaz, otro de Joseph Rezena, vezinos desta villa y el otro de Don Joseph de la Bernarda, que lo es de la Ciudad de Andujar, y cada uno destos quatro devera ganar anualmente 132 Reales cada uno’⁷.

En camino, cuando el callejón se estrecha y antes de romper con Trinidad, apoyados en el báculo de nuestro lazarillo, apreciamos como la roca de asperón emerge de las mismas entrañas de la tierra y hace las veces de cimiento de algunas de las viviendas. Así es, a nuestra siniestra se oculta bajo las gradas que dejamos atrás, bajo el patio del ayuntamiento, y se deja ver unos metros antes de la siguiente lonjilla, cimentando las traseras de la reconocida como Casa de Priors y soportando un poyete para asiento. En verdad, si la vivienda fue propiedad eclesiástica lo fue a título individual y no colectivo, concretamente de don Francisco Charidad Villalobos, prior de la villa en 1752. Se trata de la misma piedra que da aliento a todas las casonas del conjunto histórico, una arenisca rosácea originada en el triásico que avisa de que la cantera está delante de nuestras mismas narices y que, lo que de ella queda, realmente da forma al mismo suelo que pisamos.



Figura 9. Arenisca en cimiento y poyete del bodegón, calle del Horno

⁷ Fuente: Catastro del Marqués de la Ensenada, 1752. Preguntas generales, pregunta 17.

Al hilo, el augur, hasta ahora silente, nos hace ver que, en alguno de los sillares a nuestra diestra, en general en toda la Cestería, destaca alguna inscripción ‘moruna’ de carácter cúfico o los restos de lo que pudo ser una estela romana. Hay que mirar con buen ojo, pero de hacerlo comprobaremos que siendo ancha la huella castellana no es menor la de las culturas que la precedieron. Patricio no deja pasar el momento y comenta que un paisano, Juan de Rica, maestro cantero y picapedrero, fue responsable de la fábrica del mismísimo campanario de la parroquial de San Mateo, cuyo caduco chapitel rasgó el horizonte hasta los primeros años 70 del pasado siglo. Desmochado entonces, a la torre le cuesta hoy asomar su perfil por encima de los tejados. Cuatro siglos después, no habiendo siquiera un mísero rincón que lleve su nombre ni talla que lo recuerde, Patricio repite una y otra vez la gesta del paisano haciendo justo honor a su obra y memoria.

‘En la villa de Linares a veinte e nueve dias del mes de henero de mil e quinientos e ochenta e quatro años en presencia de my el escriban o ... paresgieron presentes de una parte Andrés de Salamanca cantero... y de la otra Juan de Rifa cantero... e dixeron que por quanto el dicho Juan de Riga tiene a su cargo el hager y edificar una torre e canpanario en la iglesia de San Mateo del dicho lugar de Baños según e de la traga que se contiene en el modelo ... y el dicho Juan de Riga por ciertas causas ... le a pedido a el dicho Andrés de Salamanca que juntamente con el ... trabaxe ayude con su arte a hazer y edificar la dicha torre hasta tanto que se aya fenezido y acavado bien ansi como si juntan ente ambos y de mancomún se obieran obligado...’⁸



Figura 10. Estela con escritura cúfica Autor: elaboración propia / Frente de cantera del Santo Cristo. Archivo de Diego Muñoz-Cobo Rosales

Asomamos a Trinidad cortando por la lonjilla del palacete Guzmanes, también apelado como ‘cerco’ de los Corvera, unos metros por debajo del desmochado

⁸ Ruiz Calvente, Miguel: ‘Los Canteros Andrés de Salamanca y Juan de Rica, artífices de la torre de campanas de la parroquial de San Mateo de Baños de la Encina —Jaén—’. Boletín del Instituto de Estudios Giennenses, nº. 154. Jaén, 1994, págs. 119-136.

torreón Poblaciones Dávalos. Conocido popularmente como de *Bartolico*, espera pacientemente una pronta restauración que no parece llegar. A nuestra siniestra, elevado sobre un poyo corrido de piedra, se levanta un viejo bodegón de vinos, como así refrenda una pintura deslucida que ocupa el dintel de su portalón, hoy apenas inteligible debido a una restauración poco conveniente. En sus tiempos, lonja y poyete debieron hacer las veces de terraza de la taberna, aunque unos pocos, que cada vez somos menos, escuchamos en sus piedras ecos que evocan juegos sepultados bajo el polvo de la desmemoria: churro va, galopa, chilindrina, urda, caña larga... y un largo etcétera que se pierde como la presencia infantil de las calles. Aunque sería cosa de otro debate, es probable que el nombre correcto de Poblaciones Dávalos y Guzmanes, del torreón y del palacete, sea de Sánchez Carvajal, *Señores de Tobaruela*, pues fue esta familia la que realmente armó las instituciones aldeanas de la primera Edad Moderna bañusca y levantó las dependencias que las instrumentaron, estas que ahora nos traen. Por el momento se deja tal y como está, pues la discusión en este sentido daría para una charla bien entretenida y, en este momento, son pocos o ningunos los argumentos arqueológicos con los que contamos, siempre necesarios para poder tomar partido⁹.

'Aceitunero, vinagrero, / Juan Correal / amagar y no tocar, / dar sin hablar, / un pellizquito en el culo / que sí se le da'.¹⁰

Enfrentados ahora a la casona de Guzmanes (Cerco de los Corvera), nos llama la atención la extraña forma de su fachada, pues es como si hubiera sido cortada en chaflán o le hubieran dado un tajo al ancho de muralla. Probablemente sea así, y es fruto del rompimiento de la propia muralla para obtener, de una parte, un portillo, que no es otro que el callejón de Cestería que traíamos, y, de otro, la misma portada del palacete. Ahora, puestos a reconocer el terreno, a nuestra diestra, delimitando el bodegón, queda una calleja estrecha, muy cuidada y empinada, el callejón del Cuidado. Históricamente en rampa y hoy escalonado, enarbola un nombre más que merecido, pues no en vano hacía las veces de caño de desagüe del pilar de San Mateo, que está situado unos metros por encima, junto al ábside de la iglesia. Ahora sí, plantados en Trinidad, a nuestra diestra se derrama, calle abajo, el mastodóntico murallón del 'cerco'. Como decíamos, la casona, hoy hotel, también es llamada como de Guzmanes en memoria de uno de sus más

⁹ <https://elcotanillo.blogspot.com/2018/03/de-iglesias-ermitas-y-humilladeros.html>

¹⁰ Varios: Jugando en las calles bañuscas. Baños de la Encina, 1999. Pag. 18.

ilustres pobladores, Antonio Guzmán Armenteros, último notario asentado en el pueblo que tuvo residencia y despacho en la casa allá por finales del siglo XIX (1889). Aunque hay quién le evoca un pasado conventual, realmente el edificio fue casona agrícola y contaba con zona noble, molino aceitero y bodega, cuadras, pajares y corral de cabras. Por encima de la muralla, un paredón formado por sillares de cierto calado y buena talla, ahora sí, la torre de San Mateo asoma rompiendo el horizonte.



Figura 11. Fachada de la Casona de Guzmanes, inmediatamente a la izquierda murallón del cerco

Volviendo a lo que nos llevaba, el cerco, más que defender la vieja aldea de batallas que ya no tenían lugar ni sentido (siglo XVI), fue un instrumento de poder, quizá hasta de intimidación, que dotaba de la representación necesaria para ejecutar con eficacia el cobro de los diferentes impuestos, caso del montazgo, o arrendamiento de pastos, y los diferentes aranceles públicos. De tal manera, el torreón, robusto y achaparrado, erigido donde camino y pueblo entraban en nupcias, tenía un carácter preventivo, avisaba de que en el pueblo dominaba el orden aldeano establecido. Y no es que el pago se hiciera físicamente en el mismo torreón,

que ruinoso lame hoy sus heridas, es que se elevaba como baluarte y símbolo del poder que regulaba el orden cotidiano.

‘Otro sí, ordenamos que la Justicia, y Rexidor Vehedor el día primero de cada mes sean obligados á poner Aranzeles á todos los puestos, y tiendas publicas, Mesones posadas y demás partes que convenga con los prezios regulares á que han de vender por aquel Mes, los mantenimientos Y generos que en ellos aya áperzibiendoles no exedan de los prezios que assi se le pongan, y el que contravenga incurra en pena de treszientos maravedíes vellon ápicados en la forma expresada en la ordenanza antezedente’¹¹.

‘Ordenamos que qualesquiera Personas que traigan á esta Villa generos á vender sean obligados á hazer venta publica de ellos por tiempo de veinte y quatro oras, y el entre tanto ningun revendedor pueda comprar, amas, ni menos prezio, y si lo hiziere pierda la espezie que comprare, y incurra en multa de diez ducados aplicado Uno, y otro la mitad para aumento de propios de esta Villa, Una quarta parte al Juez, y otra quarta parte á disposizion del Rexidor Diputado’.¹²



Figura 12. Antiguo Torreón Poblaciones Dávalos, ahora desmochado. A la izquierda, calle Trinidad

Por entonces, a lo largo del siglo XVI, a la vera del torreón y en el encuentro de caminos, se formó un anchurón en pendiente, o Plazuela, que después fue del

¹¹ Araque Jiménez, E. y Gallego Simón, V.J.: ‘Regulación ecológica en Sierra Morena. Las Ordenanzas Municipales de Baños de la Encina y Villanueva de la Reina’, ordenanza 17. Jaén, 1995

¹² Araque Jiménez, E. y Gallego Simón, V.J.: ‘Regulación ecológica en Sierra Morena. Las Ordenanzas Municipales de Baños de la Encina y Villanueva de la Reina’, ordenanza 18. Jaén, 1995.

Rosario, y se construyó una posada propiedad del prior de la villa, don Francisco Charidad Villalobos, con esquina a la Plazuela y a las calles *Bezerrada* y Camino del Pozo Vilches. El torreón, por su frente septentrional, daba paso al pilar de San Mateo, abrevadero donde las bestias de labranza y la cabaña ganadera saciaban su sed, y unos metros más allá, dejándonos llevar por la calleja de la Iglesia, conducía a la Plaza Mayor. Hoy nos puede parecer extraño, pero como era común en tierra de extremos¹³, la holgura de la plaza hacía las veces de mercado, pero también de corral de ganados, corral del Concejo y hasta de coso taurino¹⁴. Como ocurrió cuando el ayuntamiento, el clero y una junta de vecinos decidió que la Villa de Baños solemnizara con cinco días de festejos y suelta de vaquillas la ‘Jura de la Serenísima Princesa Hija primogénita de nuestros Reyes, Doña María Isabel Luisa de Borbón’. Así quedó rubricado en el Boletín Oficial de Jaén, en agosto de 1833, siendo la plaza el escenario de tan renombrado suceso. Presidida por la parroquial de San Mateo, en origen la plaza no fue otra cosa que un gran espacio abierto y terrizo, más corral de contaduría de ovejas merinas trashumantes y guardería del ganado local que lugar de encuentro social y gestión política.



Figura 13. Plaza Mayor en dos momentos históricos: 1955 y 1972. Autor: Archivo particular de Diego Muñoz-Cobo Rosales y Antonio Moreno ‘Miravés’

El estatus de la plaza cambiaría entre los siglos XVI y XVIII. Tras la construcción de la iglesia de San Mateo vino a levantarse la casa consistorial y, posteriormente, en una esquina, se edificó el matadero o ‘casilla de la matanza’¹⁵, que también haría las veces de carnicería pública. Con su edificación, la plaza vino a encorsetarse gestando nuevas calles, entre ellas la llamada del ‘Roio’, luego del

¹³ Lugares que eran origen y destino de la cabaña trashumante, en nuestro caso Serranía Conquense, Señorío de Molina y Sierra de Albarracín, como origen, y Sierra Morena como destino de invernada.

¹⁴ <https://elcotanillo.blogspot.com/2023/03/la-almena-gorda.html>

¹⁵ Fuente: Catastro del Marqués de la Ensenada, 1752. Preguntas generales, pregunta 23.

Matadero y ahora Bailén. Por ella, la instalación matancera evacuaba las 'aguas sucias' al próximo barranco de los *Turrumbetes*, que también cambió de nombre pese a que popularmente es reconocido por su viejo apelativo. La plaza se posicionó entonces como principal centro comercial de la villa, en tanto que se establecía como único lugar de mercado bajo la tutela garantista y fiscal del consistorio.

'El mercado estaba en un pequeño y abierto espacio oval enfrente de la iglesia, y bajo las sombras de dos deterioradas casas antiguas, que una vez habían sido, mostrando en piedra los escudos de armas sobre sus portales, las casas de alguna buena familia española.

El mercado estaba formado por dos puestos: en uno había buñuelos, o pasteles de aceite, en el que el vendedor estaba friéndolos en ese momento, y unas pocas tortas de pan grueso; en el otro había unos cuantos trozos sin forma de cerdo y una bolsa de sardinas saladas —estas últimas, fritas en aceite, son el alimento básico de casi todas las comidas de los españoles pobres—. Como en cualquier mercado español, la principal característica era la abundancia de suculentas y sabrosas verduras de los pocos huertos regados de los alrededores. El español, rico o pobre, es vegetariano; los vegetales y la fruta son lo principal de su dieta.

Las verduras estaban apiladas sobre el suelo en montones, las mujeres en cuclillas sobre una manta tras ellas, con la balanza al alcance de la mano. Había brillantes zanahorias y nabos; pequeños ajos porros, cebollas y ajo; brócoli de un tamaño fabuloso y enormes calabazas con la cáscara como la corteza de una encina retorcida, vendidas en trozos de una libra a dos peniques, el rico e intenso naranja de la pulpa mostraba un aspecto delicioso. Había montones de enormes, aunque tiernos, rábanos españoles; de buenas patatas, y brillantes pimientos.

La escena era llamativa por su simplicidad. Incluso los caballeros del pueblo estaban allí, cubiertos con sus grandes capotes o capas, llevando a casa un pequeño pedazo de carne y su montón de verduras para el consumo del día. Solo unas pocas palabras se intercambiaban, pero la plaza pronto quedó despojada de su riqueza; y mientras se llevaban triunfantes las últimas cebollas, la campana de la antigua iglesia sonaba sobre nosotros "cling, clang", y fuimos a unirnos a la matutina misa con media docena de madrugadoras señoras y cinco o seis hombres, para pedir la bendición del día que nos quedaba por delante'¹⁶.

EN CALLE TRINIDAD: LOS CAMINOS QUE LE DIERON FORMA

Volviendo sobre nuestros pasos e inmersos ahora en media Trinidad, caminamos con la paciencia que aporta que el tiempo nos importe un carajo. Desentrañando la historia del lugar, ante nuestra retina, en un segundo, se suceden

¹⁶ Colectivo Proyecto Arrayanes: 'Linares 1875. H.J. Rose. Un clérigo inglés en el distrito minero'. Linares, 2011.

años, décadas... siglos. Nuestra mente bulle destripando los detalles de cada piedra. Nos rodean casonas de origen diverso, pues unas pocas hunden sus raíces en la primera Edad Moderna mientras que la mayoría son una mezcla variopinta y sin sentido, fruto caduco de los tiempos y sus caprichos: un redor gris cemento, una fachada enfoscada con baldosines o con granillo de mármol, una exaltación patria o el rectangular armatoste de un aire acondicionado. Con todo, también se eleva un pequeño testimonio de la arquitectura modernista, sobria y más lineal, que se impuso al amparo de la bonanza minera del XX y bajo la cincha de un caciquismo agrícola por entonces ya endémico. Sorprendentemente, los canalones desaguan a media altura aguachinando a los transeúntes que, asombrados, no llegan a entender si aquello tiene algún sentido o no tiene más fin que joder al viandante despistado. No sabiendo si es cierto o sólo es una leyenda, hay quien defiende que tenía un objetivo verdadero, que no era otro que expulsar las aguas a mitad de la calle evitando de aquella manera humedecer los cimientos de sus casonas.

—Lo dicho, cuentos de vieja que igual tienen su fundamento, —me dice con sorna Patricio.



Figura 14. Casonas modernistas

Los orígenes de Trinidad: el camino de los pozos

Cuando comenzó a gestarse la traza viaria que nos trae, Trinidad, y cuando la gestión comercial de los caminos y la agricultura, que tenía por referente un olivar ya incipiente destinado a la exportación, se consolidaron como pilares económicos de la comunidad bañusca, se originó un progresivo abandono del castillo que finalmente sería irreparable.

'Este castillo era de mampostería; de piedra y argamasa la torre mayor, que estaba en buen estado; la muralla y demás cercas eran de tapiería de cal, arena y tierra, muy fuerte y bien hecha. La traza del castillo es a manera de aovada, toda la planta de la fortaleza, y tiene a lo largo por dentro 106 varas, sin los gruesos y barbancas, y de ancho 40 varas. Estaba muy necesitado de reparos. La antemuralla era toda de mampostería, según se veía por algunos trozos, y quedaba en pie. De 15 torres que el castillo tenía, catorce eran de argamasa, asidas a la muralla para su defensa; estaban muy maltratadas... sin pisos, por lo que no podían servir las troneras. No quedaba ninguna almena en pie en toda la muralla y torres. El aposento de los alcaides estaba todo caído y arruinado, siendo necesario quinientos ducados para su reparación. La capilla antigua que había junto al aljibe (La Magdalena) estaba caída y deshecha. No tenía mas artillería que una pieza pequeña. A juicio del Corregidor, esta fortaleza tenía necesidad de muchos reparos y costo grande (2.545.000 maravedís), y era de poco o ningún servicio a S. M., allende de tener dos padrastrros muy malos. Era su alcaide don Juan de Acuna Valenzuela'.¹⁷

Por su parte, los arrabales exteriores de la aldea vieja experimentaron un proceso de consolidación interesante. Así es. Se produjo un importante crecimiento demográfico e industrial (implantación de molinos de aceite) que, por supuesto, también se tradujo en una ampliación del conjunto urbano. Este proceso se concentró en torno al camino que bordeaba el pueblo por su frente meridional, de este a oeste, el que iba desde el Pozo Nuevo, en el paraje de San Marcos, al Pozo de la Vega haciendo escala en el Pozo Vilches. El incremento urbano se refrendó tanto en su tramo oriental, hoy avenida de Linares y Cuesta de los Molinos, como occidental, en torno a Trinidad y Eras, que son las que ahora nos traen. Y fue en aquella época que, extramuros del 'cerco' de la aldea vieja, flanqueando la traza de este camino de los Pozos, comenzaron a levantarse molinos aceiteros y casonas de labor de mayor entidad y presencia que las edificadas hasta entonces. El propio camino, llamado así porque procedía de la villa vecina de Vilches, transitaba del

¹⁷ Noticias de los castillos y alcaides, según relación que mandó hacer Felipe II. En Morales, S: Castillos y murallas del Santo Reino de Jaén. 'Boletín del Instituto de Estudios Giennenses', nº 17 (pag. 9-29). Jaén, 1958.

Pozo Vilches a la casa o molino Vilches —véase la metonimia—, atravesando los arrabales y mudando de calzada caminera a travesía urbana segregada en varias calles por la presencia de algún elemento viario de uso público y carácter económico. Este fue el caso de los pozos de abastecimiento de agua —Nuevo, Vilches y de la Vega—, la propia plazoleta del Rosario, con posada y mesón, o alguna parada de molinos (Cuesta de los Molinos), entendiéndose como tal un espacio urbano que permitía el mejor tránsito entre los molinos almazaras. En resumen, a resultas de todo aquello surgió un hilo viario compartimentado en diferentes calles que tenían su punto de diferenciación en un equipamiento público de carácter económico. Veamos cómo quedó la trama urbana, ordenada de este a oeste: Pozo Nuevo, calle del Camino del Pozo Nuevo, Cuesta de los Molinos, Pozo Vilches, calle del Camino del Pozo Vilches, Plazuela del Rosario, calle Eras, aunque después del XVIII fue llamada Trinidad, para finalizar en el Pozo de la Vega. Subrayar que la calle que actualmente se conoce como Eras no es la Trinidad que nos trae, fue una ramificación posterior en el tiempo que arrancó a poniente de Trinidad y se prolongó entre casuchines hasta alcanzar las eras de pan trillar del frente meridional, tanto las de Casa como las del Camino de Bailén.



Figura 15. Calle del Pozo Vilches: casonas de Los Lechuga, Herrera Cárdenas y Escalante

De entre las edificaciones que engulleron al camino hasta integrarlo en el callejero, aún se conserva algún molino aceitero, como el propio de la Casa Vilches, o Aceites de Nuestra Señora de la Encina, y el molino de los Altozano, pero también algunas casonas, como las de Lechuga, Herrera Cárdenas y Escalante, en la calle del Pozo Vilches, ahora avenida de Linares; mientras que Molina de la Cerda,

Delgado de Castilla, Pérez Caballero y el mesón de *Charidad* Zambrana arropan Trinidad hasta que la calle se diluye en el camino de Linares o vereda de la Argamasilla. Todas ellas, como podremos apreciar en nuestro paseo, con fachada de buena talla y cierto refinamiento.

'En este cabildo pareçieron Hernando de la E y don Alvaro de Lugo, rejidores, y dixeron que por este cabildo fueron nombrados por comisarios para señalar un solar para un molyno de Azeyte de Luis de Molyne de la Çerda, vecino, de que pidió le hizieran merced, y ellos han visto el dicho solar que esta en la calle del pozo nuevo, linde de la calle que sube desde el molyno de azeyte de Martín Galindo Tello hasta la calle del Exido, y lo dicen apeado y amojonado en esta manera: desde el corral de la casa de Juan Barragán Vaquero, que alinda la calle abaxo, veynte y ocho varas a dar a la calle del pozo nuevo, y la calle abaxo otras veynte y ocho varas en largo, y desde donde acaban estas veynte y ocho varas hacia arriba a dar a la casa y corral de Pedro Moreno diez y ocho varas, y desde donde acaban estas diez y ocho varas tomar sobreçera por lo alto alindando con los arrabales de Pedro Moreno y la casa de Ayllón y de Juan Barragán Vaquero a dar a prymero mojon otras veynte y ochos varas'.¹⁸

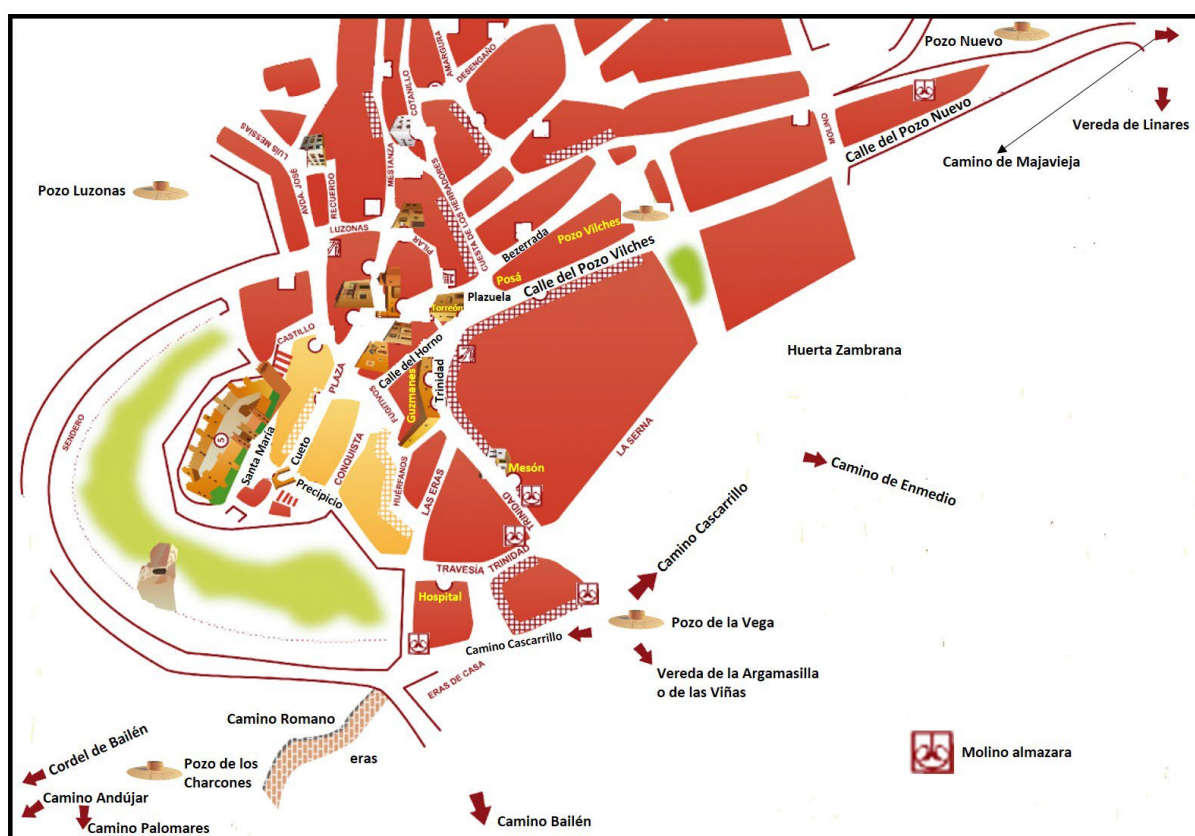


Figura 16. Distribución de pozos, calles y caminos. Elaboración propia.

¹⁸ Archivo Municipal de Baños de la Encina, Actas Capitulares de 1597, fol. 221r. En Ramos Sánchez, Isabel: Memoria del Castillo de Baños de la Encina. Universidad de Jaén, Jaén 2003. Pág. 179.

Resumiendo, a uno y otro flanco del camino, el que bordeaba la vieja aldea surgida en los últimos estertores de la de la Baja Edad Media, se fueron gestando rúas de nueva traza que organizaron el callejero de la primera Edad Moderna. En este sentido, los caminos que venían del norte y levante, los que se encontraban junto a la ermita de San Marcos y el Pozo Nuevo, que eran los de Majavieja, Argamasilla, vereda de Linares y *Enmedio* por el de Linares, seguían como uno solo con el apelativo del camino del Pozo Nuevo para después, entrando en el callejero y como prolongación del anterior, avanzar como del Pozo Vilches. Con el tiempo, ya perfectamente integrados en el callejero, ambos apelativos, Nuevo y Vilches, se reunificarían bajo un único nombre: primero fue calle Real, después Carretera y finalmente avenida de Linares, como hoy se conoce. El camino, avanzando en cuesta, se desbordaba en el anchurón de la plazuela del Rosario, a la sombra del torreón de *Bartolico* y dando cabida a la *Posá*. Después, haciendo un giro a la izquierda y esquivando subir a la Plaza Mayor, el viario se dejaba caer por Trinidad, la que nos trae, para seguir cayendo hasta el Pozo de la Vega o, dando un giro a la diestra, bifurcarse por Eras. Las dos travesías, Eras y Trinidad, reunificadas nuevamente junto a las eras de Casa, escapaban por el frente meridional del pueblo como una sola calzada, ahora encorsetada entre las costuras del conocido como 'Camino Romano'. Navegando entre bancales de piedra, el camino volvería a disgregarse en diferentes ramales al llegar al aprisco de los Charcones, antes y después de su puentecillo 'romano': Bailén, Palomares y cordel de Bailén, pero proseguiría como principal sobre el polvo del Camino Andújar o Casa de las Señoras (hoy diferenciados, pero que en origen coincidían).



Figura 17. Pozo Nuevo. Autor: elaboración propia / Pozo Vilches. Autor: Archivo particular de Diego Muñoz-Cobo Rosales

Hasta aquí, como se ha visto, es evidente que existe un camino, o un conjunto de calzadas, identificado como Camino de los Pozos una vez que penetra en la población, que ha condicionado el crecimiento urbano y el callejero de Baños de la Encina durante la primera Edad Moderna, e incluso antes, durante los últimos años de la Baja Edad Media. Aunque algunos autores lo han nombrado como de Andalucía o Real a su paso por Baños de la Encina, nos surgen algunos desencuentros si contrastamos esta propuesta con la historiografía concreta, los 'repertorios' de caminos y las guías históricas de viajes. Patricio nos mira y asiente a nuestros razonamientos.



Figura 18. Pozo de los Charcones y Pozo de la Vega

A modo de premisa, hemos de considerar que los 'Caminos de Andalucía', los que conectaban la meseta manchega con el alto del Guadalquivir por los puertos de la Sierra Morena oriental, principalmente los caminos de Toledo a Granada y de Toledo a Málaga (ya fuera por el puerto del Rey o del Muradal), evitaban el núcleo urbano de Baños de la Encina. Los dos caminos, a esta vertiente meridional de Sierra Morena, tenían como referentes de paso y posta las villas y términos de Vilches y Linares —que en el caso de Linares también lo era del camino de Barcelona a Nuestra Señora de las Cuevas, en la Cartuja de Sevilla (por el puerto de Montizón o Camino de Barranco Hondo)—. Así nos lo certifican, al menos desde el primer tercio del siglo XVI, diversos documentos cartográficos. Este es el caso del *Repertorio de todos los Caminos de España*, de Juan de Villuga (1543), del *Repertorio de Caminos* de Alonso Meneses (1576), la *Descripción y Cosmografía* de Fernando Colón (1517-1523) y, más cercana en el tiempo, la 'Guía' de Pedro

Pontón¹⁹ (1727), así como diferentes crónicas de viajes que mencionan este territorio, ya sea como destino final o lugar de paso. Pese a estos argumentos, también es cierto que tenemos certezas, o al menos indicios, que subrayan el papel caminero de un área territorial localizada al noreste de Baños de la Encina, la que analizaremos ahora con más detalle. En concreto, se trata del triángulo que forma el santuario de la Virgen de la Encina con la dehesa de Navarredonda y la ermita de Jesús del Camino, así como su entorno más inmediato²⁰. A ello se suma la presencia de una serie de caminos que hunden sus raíces en la Baja Edad Media, o incluso mucho antes, como indican algunos autores que los acreditan como vías romanas.

Por tanto, o erramos en nuestros postulados, es decir, en la identificación del camino y travesía de los Pozos como 'Camino de Andalucía' y, por tanto, como una calzada de larga distancia, o encontramos argumentos que avalen que, en alguna situación concreta y momento histórico, Baños fue referente de un camino de amplio recorrido, o de varios, que necesariamente surcaron Sierra Morena para poner en contacto ambas vertientes, la manchega y la andaluza en un sentido más amplio que el doméstico. Veámoslo detenidamente.

Los puertos del Rey y del Muradal, sus caminos

En buena medida, como se comprobará en el siguiente apartado, este trabajo va a profundizar en el camino que coronaba el puerto de San Lorenzo por la venta del Robledo (El Viso del Marqués), para después dejarse caer y buscar la villa de Baños cabalgando entre las vertientes de los ríos Pinto y Grande. Nombrado como Camino de Baños a San Lorenzo y Huertezuelas, su trazado comulga en parte con la cañada ganadera conocida como Cordel Principal de la Plata. Pero, en cualquier caso, no vamos a obviar las calzadas nombradas en el apartado anterior, los caminos de Toledo a Granada y Toledo a Málaga. Estos dos viarios camineros, viniendo del Viso como uno solo, según momento histórico, se desdobra en dos variantes y penetra en Andalucía por el puerto del Muradal (de herradura) o por el collado de la Estrella y el Puerto del Rey (de carretas). El primero fue usado

¹⁹ Pontón, Pedro: Guía de caminos para ir, y venir por todas las provincias más afamadas de España, Francia, Italia, y Alemania. Madrid, 1727. Págs. 72-74.

²⁰ Cantarero Quesada, José María: Camino del Santuario o de Majavieja, Baños de la Encina. Sobre las connotaciones simbólicas de su patrimonio. 'VII Congreso virtual sobre Historia de las Vías de Comunicación' / Enrique Escobedo Molinos (ed. lit.), Juan Antonio López Cordero (ed. lit.), Manuel Cabrera Espinosa (ed. lit.), 2019, págs. 73-96.

mayoritariamente hasta finales del XVI para, en los años siguientes y hasta la construcción del camino de Olavide y la carretera de Despeñaperros (último tercio del siglo XVIII), ceder su posición al puerto del Rey, que está situado a poniente del Muradal.

Ciñéndonos al ámbito territorial de Despeñaperros, vamos a conocer con más detalle el trazado de uno y otro camino, para después aproximarnos a nuestro entorno más cercano, cuando el Camino Real de Andalucía se bifurca en diversas variantes viniendo una de ellas a buscar el santuario de la Virgen de la Encina y el núcleo urbano de Baños. Aunque los trazados van mudando sensiblemente según se edificaran nuevas ventas, caso de La Iruela y Los Palacios en el Muradal, o Bazana y Miranda en el puerto del Rey, tras dejar atrás uno u otro puerto las dos variantes volvían a encontrarse en un punto ubicado entre los Navazos de Bailén y Nava Redonda (según deslinde de la Villa de Baños con la de Vilches, 1627)²¹. El lugar, posiblemente, coincidiría con el entorno donde, tiempo después, ya en el segundo tercio del siglo XVII, se levantaría la conocida como Venta Nueva —Vilches—. Aunque cabe la posibilidad de que, durante el XVI, la variante de Toledo-Granada enlazara directamente la Venta de los Palacios con Vilches a través del camino Real de los Ballesteros, en general, el trazado de ambos caminos seguiría como uno solo hasta alcanzar un enclave que se corresponde con el núcleo actual de las Navas de Tolosa, o Navazo de Tolosa, en cuyo entorno se encontraban los términos municipales de Vilches, Linares y Baños, aunque también el de Baeza representado en la propiedad de la Dehesa de Martín Malo. Históricamente, el lugar ha dado asiento a un buen número de ventas: Las Cruces, Fresnedillas, Linares, etc.

²¹ En Sánchez Sánchez, Jesús: Los caminos del Muradal (y II). 'El Miliario Extravagante', nº 83. Cortés de la Frontera, 2002. Págs. 8-14.



Figura 19. Venta Nueva, Vilches

A partir del lugar de Las Navas, el camino de Granada se dirigía, ahora sí, a la villa de Vilches mientras que el de Málaga por Jaén, segregándose del anterior, proseguía por Linares. Hasta este punto todo correcto, pero también cabe una tercera opción. Es posible que una variante, evitando Linares, se dirigiera a la Venta de Baeza (Dehesa de Martín Malo) para después dejarse caer a la Depresión de Bailén. Desde ahí, ya fuera por la venta de Guadarromán y Bailén o por el Santuario de la Virgen de la Encina y Baños, se bajaba hasta el vado de Espeluy para encaminarse a la campiña de Jaén o, como segunda posibilidad no excluyente, buscar el bajo Guadalquivir por Andújar, Córdoba y Sevilla. De una parte, se trataría de una alternativa al núcleo de Linares para el camino de Toledo a Málaga, haciendo posta en Mengíbar y Jaén tras superar Baños de la Encina y el vado de Espeluy. Pero también sería una variante para la ruta natural entre Toledo y Córdoba, el conocido como camino de las Ventas o Cervantino, que, desde León, por Ciudad Real y Almodóvar del Campo, discurría por Los Pedroches para alcanzar la ciudad califal.

Ciñéndonos a esta variante, dejando atrás la Venta de Baeza y La Peñuela (actual La Carolina), el camino se dejaba caer a la fosa de Bailén. Trazada en paralelo al escalón de Baños, la calzada se acomodaría al hilo viario que hoy se conoce como camino del Mesto o de *Enmedio* para después alcanzar el área del santuario de la Virgen de la Encina. Antes, a medio camino, cruzaría por la actual

aldea del Altico, por entonces un viejo otero a la campiña levantado sobre las ruinas de culturas anteriores. En el primer tramo del camino, el que posteriormente sería ocupado por las 'Nuevas Poblaciones de Sierra Morena' —La Carolina, Carboneros y Guarromán—, se presenta muy distorsionado debido al repartimiento de suertes (tierras) y al trazado de líneas (vías de comunicación en damero para facilitar el movimiento entre propiedades) que se produjo a finales del siglo XVIII, cuando se alteró completamente el anterior equilibrio territorial y sus conexiones. Ya más cercano en el tiempo, se vio nuevamente transformado por el trazado del 'trenillo' de vía estrecha, o 'Ferrocarril de Linares a La Carolina y prolongaciones', que unió las ciudades de Linares y La Carolina (comienzos del siglo XX). Sin embargo, ya en término bañusco, el camino de *Enmedio* se conserva fosilizado y en perfecto estado dando servicio a numerosas tierras de labor. Tras superar el santuario de la Virgen de la Encina, el viajero podía seguir la traza empedrada del camino de Majavieja, entallada entre muros de piedra, o, en su caso, dar de lado al santuario por su frente meridional y llegar a Baños, concretamente al Pozo de la Vega, por la senda del camino Cascarrillo, que es prolongación del de *Enmedio*. Tras repostar en Baños, proseguiría como camino de Andújar por el 'boquete' de Burguillos (Bailén) para después confundirse con el cordel de Bailén.

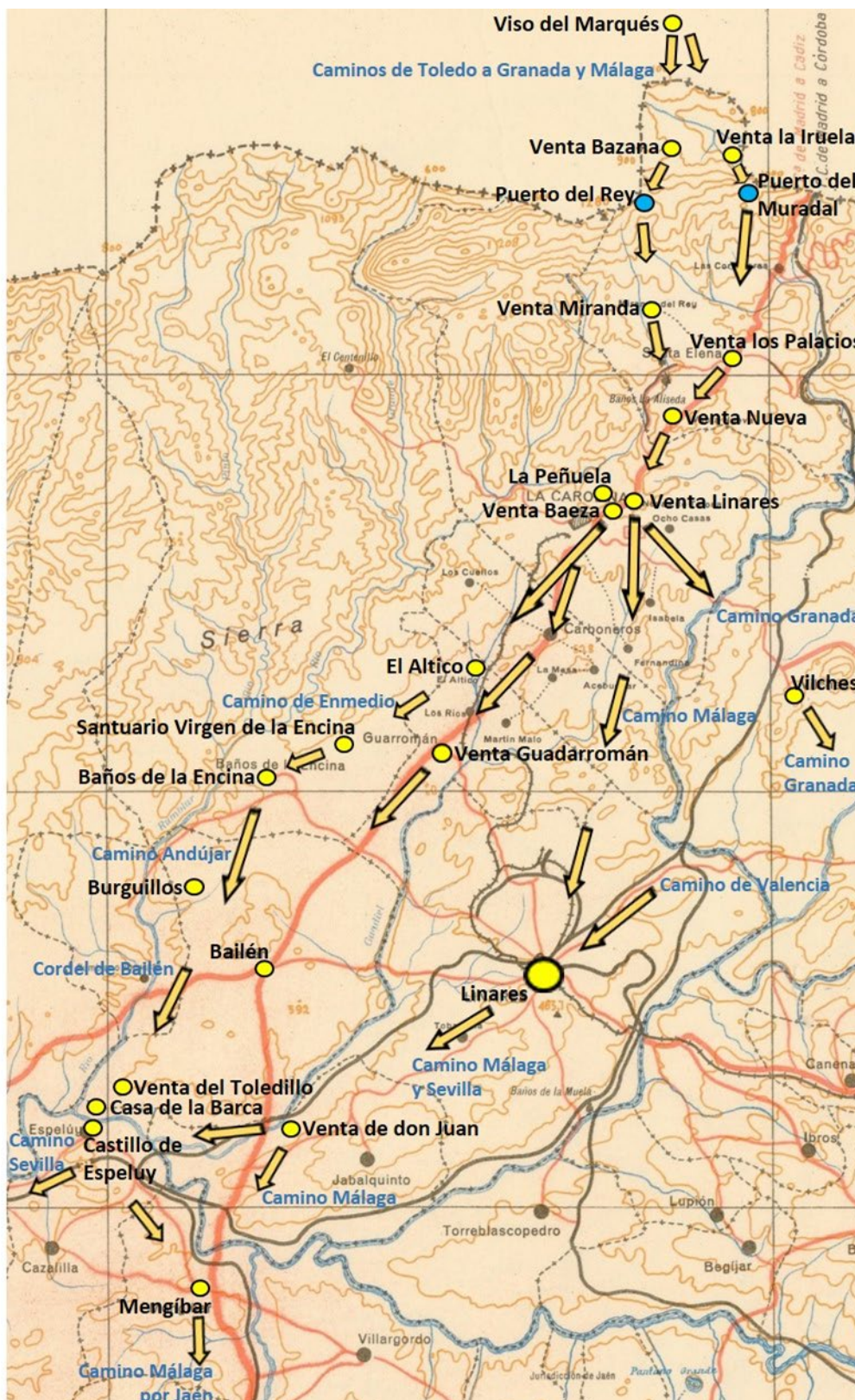


Figura 20. Distribución de caminos y ventas. Fuente: Mapa Provincial de Jaén 1:200.000, Instituto Geográfico Catastral. Elaboración propia

Posteriormente, ya en la campiña, a espaldas de Bailén, se dejaría caer entre ríos —Guadiel-Guadalquivir— para cortar el camino de la Carretilla (tramo del

entonces camino de Valencia o de Barcelona) y franquear el Guadalquivir por un vado o mediante ‘barca’, a la sombra del castillo de Espeluy y en las inmediaciones de la famosa venta del Toledillo o ‘Tolladillo’ (propiedad del señorío de los Benavides). Posteriormente, ya en la margen contraria del Guadalquivir, entallado en el camino de los Romanos y por una rama suroccidental, buscaría Córdoba y Sevilla con posta en Andújar; o, siguiendo una variante más meridional y por Mengíbar, alcanzaría la campiña sur y Jaén, con posibilidad de seguir viaje para Granada y/o Málaga.

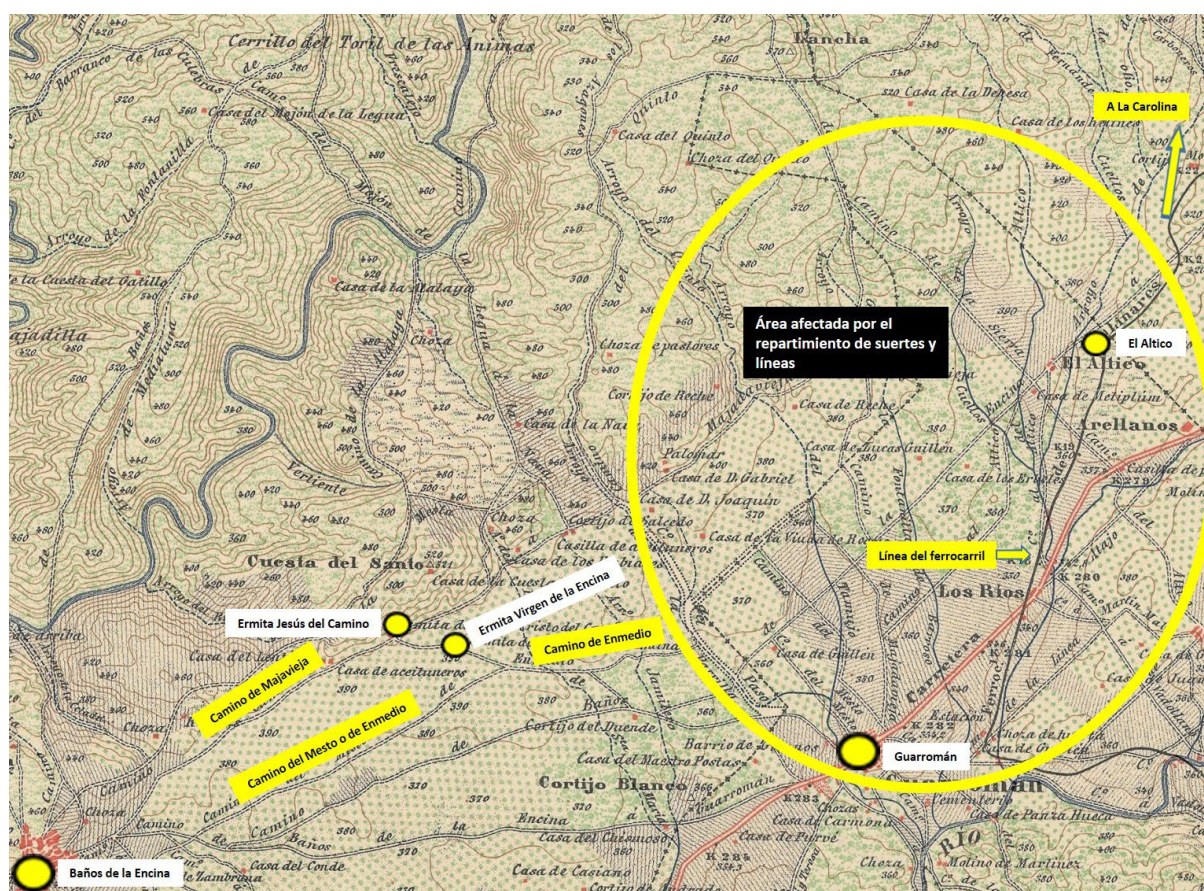


Figura 21. Camino de En medio distorsionado por el reparto de suertes y el trazado de líneas. Fuente: Mapa topográfico 884 La Carolina 1:50.000, 1915. Instituto Geográfico y Estadístico. Elaboración propia

En cuanto a la existencia de este viejo camino, denominado de *Enmedio* y anterior al reparto de suertes de las Nuevas Poblaciones de Andalucía, y su uso como calzada de larga distancia, se han identificado varias evidencias que sostienen su existencia y uso en diferentes momentos históricos. De una parte, varias crónicas medievales, pero también diversas intervenciones arquitectónicas para la defensa del camino que fueron ejecutadas en un momento muy concreto, cuando la vanguardia castellana estaba a tiro de piedra de Baños, localizada en las ciudades

de Andújar y Martos (primer tercio del siglo XIII). En relación con el primer caso, valgan como ejemplos la referencia que nos deja Martínez Díez, extracto de 'La Crónica de los Veinte Reyes', pag. 306 (1991):

'Para suplir su ausencia el monarca envió al frente de la hueste de este año 1231 a su hijo, el futuro Alfonso X el Sabio; pero como este solo contaba nueve años de edad «mandó a don Alvar de Castro, el Castellano, que fuese con él, para guardar el infante y por cabdillo de la hueste, ca el infante era muy moço e avun no era esfforzado, e don Alvar Pérez era omne deferido e muy esforçado».

Esta orden se la dio el rey al tenente de Andújar en Salamanca entre el 15 y el 20 de abril. Desde Salamanca el infante don Alfonso, don Alvar y con ellos otro magnate, don Gil Manrique, se dirigieron a Toledo; aquí se les unieron cuarenta caballeros toledanos. Por el puerto del Muradal llegaron a Andújar'.²²

O, en fechas posteriores, el siguiente documento privilegio emitido por los Reyes Católicos en Santa Fe (1492):

'... fue acordado que devyamos mandar que de aquí adelante las personas que paguen la dicha roda en el manso de Vilches o Vaños, logares dela dicha çibdad de Baeça, o en Mengibar, que es en térmyno dela çibdad de Jahén, no paguen en la dicha venta del Toldillo, e el que pagare en la dicha venta no la pague en nynguno delos logares susodichos, y que entretanto que en el nuestro consejo señale e dethermine lo que se debe hazer en todos los portadgos e almozarifadgos e rodas de nuestros reynos que el que ovyere de coger la dicha roda leve de roda delas mercaderías e cargas e bestyas que pasaren por la dicha venta las contyas de maravedíes siguientes (...) Los quales dichos derechos de roda paguen las personas que pasaren por la dicha venta con las dichas bestyas cargadas o vazías como dicho es, que las personas que pagaren la dicha roda en qualquiera delos dichos logares de Vilches, Olivares o Vaños o Menjibar no la paguen en la Venta del Toldillo, e que las personas que pagaren en la dicha venta del Toldillo no paguen en nynguno delos dichos logares'.²³

En segundo término, contamos con dos construcciones defensivas que se erigen en este momento (siglo XIII) y cuyo objetivo fue fortalecer el camino que, desde Castilla y por el Muradal, bajaba a la línea fronteriza: la ciudad amurallada de Andújar, en la vanguardia del frente, y la ciudad de Martos, que por entonces era una espina clavada en el corazón de la Cora andalusí de Jaén. Es necesario apostillar que, ambas construcciones, también cubrían la traza del camino que bajaba de la llanura manchega por el puerto del Robledo, que más adelante trataremos. ¿Cuáles son estos elementos de vigilancia y defensa? Pues se trata de

²² Martínez Díez, Gonzalo: La conquista de Andújar: su integración en la corona de Castilla. 'Boletín del Instituto de Estudios Giennenses', nº 176. Jaén, 2000. Pág. 20.

²³ AGS, RGS, III-1492, fol. 141. En Ramos Sánchez, Isabel: Memoria del Castillo de Baños de la Encina. Universidad de Jaén, Jaén 2003. Págs. 317-321.

la torre fuerte almenada del santuario de la Virgen de la Encina, la que hoy da forma externa a su crucero y que fue germen de la propia ermita; y la primera remodelación del castillo de Baños, la que configuró en primera instancia el alcazarejo castellano de la fortaleza. Después vendría una segunda reforma, ya en la segunda mitad del siglo XV, cuando la torre del homenaje, o 'Almena Gorda, alcanzó su altura actual. Así es, ambas intervenciones presentan unas características muy similares en cuanto a la talla de sus sillarejos, que son de una factura muy ruda y simple, anterior a la presencia de maestros canteros especializados en la materia, hecho que no ocurriría hasta finales del siglo XV, cuando se talla la fábrica de la parroquial de San Mateo.



Figura 22. Torre almenada y encastrada en el corazón del santuario de la Virgen de la Encina

En relación con el santuario, y su torre almenada, hay un texto que certifica que está enclavado en un lugar estratégico, cruce de caminos, y subraya su carácter bélico. Se trata de un documento de la segunda mitad del siglo XV (1466) que relata las luchas que enfrentaron al Condestable de Castilla, don Miguel Lucas de Iranzo, con los maestros de las Órdenes Militares —don Pedro Girón (Calatrava) y don Juan Pacheco (Santiago)—, donde se menciona el santuario de la Virgen de la Encina:

'Y llegando a Señora Santa María del Enzina, que es a media legua de Baños, fallaron ay dos batallas de cavalleros en que avria tresçientos roçines e larga gente de a pié de las çibdades de Jahen e Andujar, quel señor Condestable les avia enviado en socorro...'.²⁴

Pero, con toda seguridad, el uso de esta variante caminera se intensificó con mayor o menor éxito en el periodo comprendido entre 1626, fecha cuando Baños obtuvo el título de villa, y la construcción del camino de Olavide (1769 - Pérez-

²⁴ Crónica de los Hechos del Condestable Don Miguel Lucas de Iranzo.

Schmid Fernández, 2020) y la carretera de Despeñaperros (1779-1783), preferentemente durante los tres primeros cuartos del siglo XVIII. Fue en aquellos años cuando, en el entorno de Despeñaperros, se edificó Venta Nueva, en término de Vilches, se redactó y ejecutó una variante más cómoda y eficaz entre la venta de Linares (actual Navas de Tolosa) y el propio puerto del Rey (1707)²⁵, según documento que se conserva en la Chancillería de Granada, y se produjo la rehabilitación del convento de la comunidad carmelita de la Peñuela (La Carolina), que permitió el regreso de los miembros de la orden (1682). Por otra parte, en nuestro entorno y en un territorio muy concreto situado a una legua del núcleo urbano de Baños de la Encina, en torno al santuario de la Virgen de la Encina, se dan una serie de acontecimientos que indican el vigor caminero del momento. Así ocurre con la edificación de la ermita de Jesús del Camino (1719) —en cuya entrada puede leerse ‘Ego sum via’—, la ejecución de la más importante ampliación del santuario de la Virgen de la Encina, la que se corresponde con el camarín de la virgen y el establecimiento frustrado de la hospedería aneja (1713-1723), o que, por aquellos años, junto al camino de Majavieja, que por cierto se pavimenta con ripios de piedra, se levanten dos de las caserías más notables del término, Salcedo y Manrique, cortijadas agrícolas (almazaras) de nuevo cuño surgidas a la sombra del nuevo empuje económico, donde el camino tiene un papel protagonista.



Figura 23. Empedrado en el Camino de Majavieja y puente de Los Charcones

‘Sepan quantos esta carta de poder bieren cómo nosotros (...) todos arrieros ordinarios del Andaluzia a esta tierra de Madrid y otras partes y que de presente nos hallamos en esta villa de Santa Cruz de Mudela de paso para la Provinzia de Vizcaya y con plata de su Magestad, que conduzimos desde la ciudad de Sevilla (...) que se querellan criminalmente de los

²⁵ Junta de Andalucía. Consejería de Turismo, Cultura y Deporte, Archivo de la Real Chancillería de Granada: ES 18087ARCHGR/059CDFI//MPD nº60.

alcaldes rejidores de la villa de El Viso y demás vezinos que resultaren culpados por aver cerrado, zanjando y amurallando con piedras, álamos y otros materiales, el camino real que de tiempos inmemoriales a esta parte emos traído, y los arrieros y ordinarios que han sido y corrido la tierra desde el Andaluzia a las Castillas y Corte de su Magestad; dicho camino real es el que viene desde las ventas de Hiruela y Nueva a dar a esta villa (Santa Cruz de Mudela) y venta del Judío que dista della una legua por la parte que nombran ¿Zerecilla?, a donde se juntan los caminos de dichas ventas del Marqués y la Liruela de esta parte de la venta Nuevo,...' (Archivo Histórico Provincial de Ciudad Real, Protocolos Notariales de Esteban Menchero, 1665)²⁶.



²⁶ En Sánchez Sánchez, Jesús: La defensa de Camino Real de Andalucía: Muradal, 1665 - Despeñaperros, 1810. 'El Nuevo Miliario', nº 0. 2005, págs. 10-11.

Figura 24. Proyecto variante del camino del Puerto del Rey, 1707. Fuente: Junta de Andalucía. Consejería de Turismo, Cultura y Deporte, Archivo de la Real Chancillería de Granada: ES 18087ARCHGR/059CDFI//MPD nº60

Al hilo de estos acontecimientos, es necesario detenerse en un tramo concreto del camino a su paso por Baños, una calzada empedrada situada al suroeste del pueblo y conocida popularmente como ‘Camino Romano’. Dando por sentado que su origen no es romano, o al menos de la fisonomía que hoy podemos apreciar, hay que manifestar que se trata de un carril en pendiente y pavimentado con cantos. Por su flanco occidental está delimitado por un murete de piedra en seco levantado a dos caras, en pizarra, mientras que, por el lado opuesto, se presenta entallado entre los bancales que sostienen un conjunto de tres eras. Elaborado mayoritariamente con ripios de arenisca y organizado mediante espigas paralelas, presenta una anchura media próxima a los 8 metros. En cierto modo recuerda al conocido como ‘Empedraíllo’, tramo también empedrado, aunque con chinós de cuarcita, localizado en las proximidades del puerto del Rey. Con toda probabilidad son contemporáneos, como también lo es el puentecillo de Los Charcones, tirado camino abajo para salvar el arroyo de Valdeloshuertos. Sin descartar posibles ‘parcheados’ posteriores, todos estos tramos, también el empedrado de Majavieja, se corresponderían con una actuación global que integraría la intervención citada más arriba, la relacionada con el puerto del Rey y fechada en 1707 (figura 24).



Figura 25. Caminos ‘Empedraíllo’ y ‘Romano’

La política borbónica y la construcción de la carretera de Despeñaperros trastocarían todo el orden establecido: Linares dejó de tener preeminencia en el recorrido oficial por la Baja Andalucía y la ciudad de Bailén pasaría a convertirse en núcleo principal de la nueva carretera de ‘ruedas’ o Nuevo Camino Real de

Andalucía que, desde Madrid, se dirigía a Córdoba, Sevilla y Cádiz. Así nos lo certifica el *Itinerario Español* de Matías Escribano de 1758 y en ediciones posteriores (1760, 1767, 1775 y 1788).²⁷

El camino del puerto de San Lorenzo: memoria calatrava

De no menos importancia y tan decisiva en la conformación del callejero bañusco como el camino anteriormente tratado, es la cañada que, tras coronar el Puerto de San Lorenzo, venía a encontrarse con el camino anterior en las inmediaciones del Santuario de la Virgen de la Encina. La calzada, que parece hundir sus raíces en un momento histórico temprano, al menos en el siglo XIII, es identificada por algunos autores como romana. Es el caso de Corchado Soriano, que apela a ella como Cañada de la Plata²⁸, o Jesús Sánchez²⁹, que la denomina calzada romana de Toledo a Cástulo por Calatrava, Añavate y Baños siguiendo el buen criterio de Corchado Soriano. En nuestro caso, entendemos que debe ser citado como Cordel Principal de la Plata, que es como se nombra en el Proyecto de Clasificación de Vías Pecuarias para Baños de la Encina (1972), y defendemos su utilización como camino de penetración calatrava desde La Mancha en Jaén. ¿Qué argumentos justifican el uso calatravo? Entre otros, que, arrancando en Toledo, discurre por los alrededores de las sedes principales de la orden de Calatrava, primero de la Vieja (Carrión de Calatrava) y después de la Nueva (Aldea del Rey), y que, junto con los caminos más occidentales que vadeaban el río Jándula, durante el primer tercio del siglo XIII fue eje principal para movilizar las huestes calatravas que alcanzaban el frente meridional: Andújar, conquistada en 1226, y Martos, donada como encomienda a la Orden en 1228. En este sentido se manifiesta la Asociación Naturalista Tablas de Daimiel, que lo expone en un trabajo reciente:

‘Se sube el puerto de Los Yebenés para dirigirnos después al paso de las Guadalerzas, sigue hacia el sur atravesando la provincia de Ciudad Real, desde la Cruz de Piedra (Fuente el Fresno) hasta el puerto del Robledo (San Lorenzo de Calatrava), y salta Sierra Morena para

²⁷ Rossi Cabrera, Álvaro: La influencia de las vías de comunicación terrestre en Bailén y su relación con la trama urbana. Universidad de Jaén, Centro de Estudios de Postgrado. Jaén, 2017. Pág. 45.

²⁸ Corchado Soriano, Manuel: Pasos naturales y antiguos caminos entre Jaén y La Mancha. ‘Boletín del Instituto de Estudios Giennenses’. Jaén, 1963, págs. 9-37.

²⁹ Sánchez Sánchez, Jesús: Caminos históricos Toledo-Córdoba por el Valle de Alcudia. ‘Actas del VII Congreso de Caminería Hispánica’, Ministerio de Fomento. Madrid, 2006.

*llegar a Baños de la Encina, en la provincia de Jaén, con la denominación de Cordel Principal de la Plata*³⁰.

Al respecto, nos amplían información Corchado Soriano (1963, pág. 16) y Sánchez Sánchez (2006), que nos lo describen de la siguiente manera:

‘Dos leguas al sur de Almagro, pasa por las inmediaciones de la ermita de Azuqueca, donde se encuentran las ruinas de la antigua Oreto, en la confluencia que existe con el nombre de Cruzaveredas, en la que tres importantes vías coinciden; sigue con el nombre de Cañada Real de la Plata, cruzando el río y la famosa encomienda de Fresnedas, llegando al puertecillo de la Mesada, de claro nombre ganadero, y por las Huesas, ermita de San Andrés y puerto de San Lorenzo, pasa entre las sierras de este nombre y la del Viso; por las ruinas de la antigua Venta del Robledo y Cueva de los Caballeros se interna en la cuenca del Rumblar, y por el llamado puerto de Navalagallina pasa lo más áspero, entre las sierras del Hoyo y la del Muradal, continuando por El Centenillo, ya con el nombre de camino de Baños a San Lorenzo de Calatrava’.

‘Camino que a lo largo de las Hojas 811, 837 y 862 recibe el nombre de Cañada Real de la Plata y por el que MCS hace pasar la vía romana que él denomina “Toledo a Cástulo por Calatrava, Añavate y Baños”. Tiene trayectoria rectilínea desde Almagro hasta Bailén, con el siguiente trazado: desde Añavate y Cruzaveredas, sigue en dirección Sur por la Cañada del Puerto de las Fuentes (pasando junto a la ciudad de Oreto); continúa como Cañada Real de la Plata, cruzando el río Fresneda y siguiendo hasta el límite de la provincia de Jaén, para continuar por los caminos de Huertezuelas y de San Lorenzo a Baños de la Encina (IG 862-Santa Elena1946 Baños de la Encina), pasando por el puerto de Navagallina. Continúa por el camino de San Lorenzo a Baños de la Encina; cruza el río Rumblar y llega al pueblo de Baños, para seguir luego a Bailén y Cástulo (MCS, 1969a, 140).



Figura 26: Castellones de las Tres Hermanas y recinto fortificado de la central: castillete o burch

³⁰ Documento inédito sobre la Cañada Real de la Plata. Elaborado por la Asociación Naturalista Tablas de Calatrava, en su redacción ha colaborado el autor del presente artículo.

En relación con nuestro territorio de estudio, es necesario aportar algunos datos a las descripciones realizadas por Corchado Soriano y Sánchez Sánchez:

1.- Dirección sur, en término de Baños, supera el valle del Navalagallina y salva el puerto por el collado de las Tres Hermanas o de los Castellones, lugar donde se encuentran la aldea y castillete de Burgalimar. El núcleo poblacional ocupa la 'hermana' o morra más occidental, el castillete o 'burch' está situado en la central y una torre de vigilancia se eleva en la más oriental³¹.

Al respecto, mencionar dos documentos. De una parte, el primero nos certifica la importancia estratégica del castillete de Burgalimar en el marco de las vías de comunicación de Sierra Morena, más concretamente con la calzada que nos trae.

'El castillo de Bujalame esta como ba el camino de Baños a la Mancha, por la Venta Carvajal, distante quatro leguas de esta villa, antes de llegar a NavaGallina, ai dos peñones altísimos al modo de Puerto Arenas, junto al Campillo, camino de Granada, este camino de Baños, ba el Moral, lugar de la Mancha (...). En uno de estos peñones el de la mano izquierda, que es más capaz se ven encima de las ruinas de un lugar, que parece ser de trescientas casas, arrimada a esta mesma peña, junto al camino, ay una fuente caudalosa de buenas aguas; a la otra parte derecha, casi sesenta pasos esta la otra peña, en cuiçima se ve un castillo entre estas dos peñas pasa el camino y se cerraba de una a otra con caderna, esta mui cerca del Rio Grande'.³²



Figura 27. Muralla externa y estructura muraria de la torre (Burch), castillete de Burgalimar

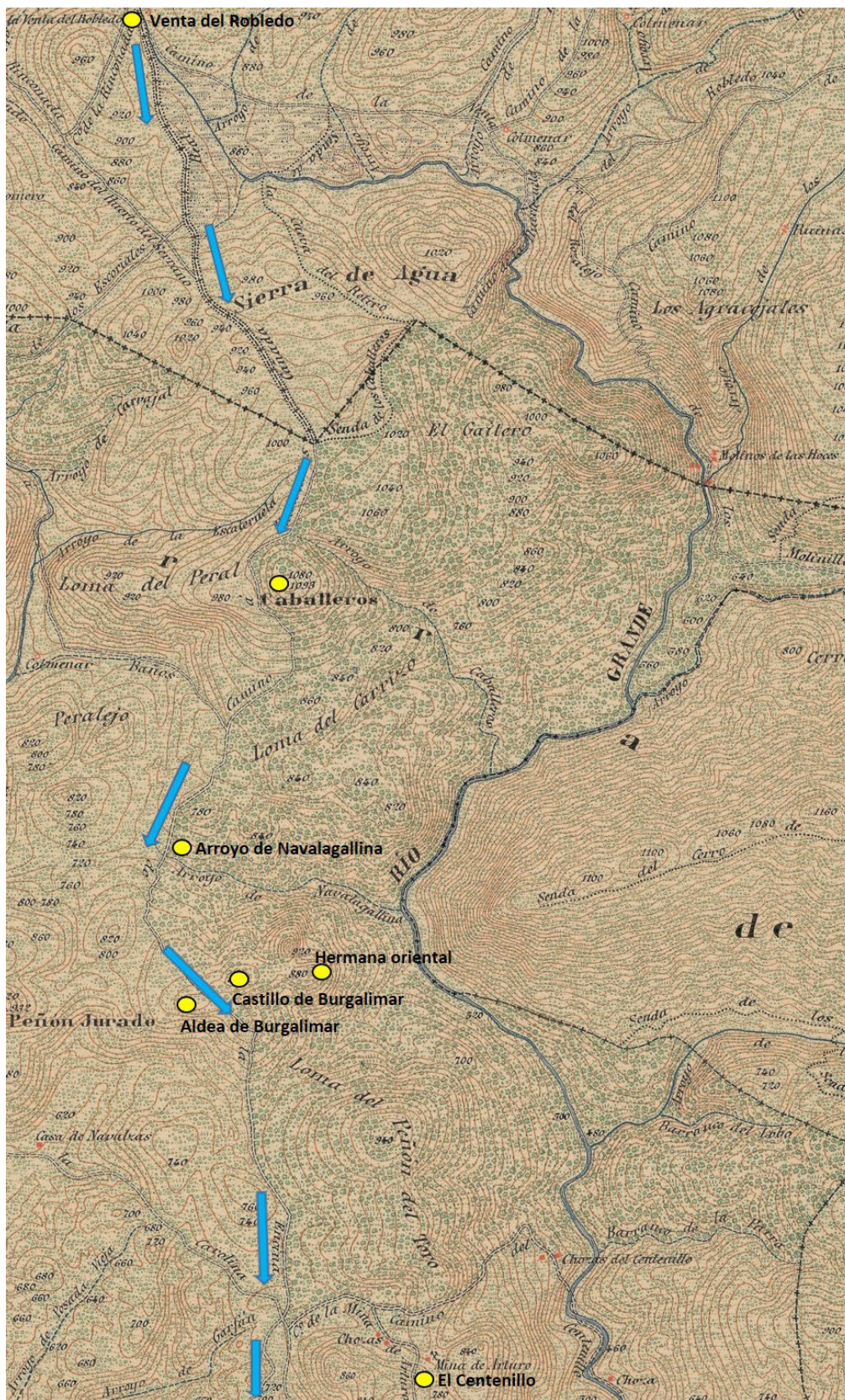
Y, de otra parte, la fecha de su entrega a la corona de Castilla:

'Facta carta apud Sanctum Dominicum Exilihensem, XVI die ianuarii era MCCLXV, anno regni mei decimo, eo uidelicet anno quo Baeciam et Capellam aquisiui, secundo etiam anno

³¹ Cravioto Gozalves, Carlos: Del lugar donde fue el castillo de Burgalimar. Málaga, 2017.

³² Padre Torres (1999), manuscrito de la British Library, Londres Mss. Egg 424. En Cravioto Gozalves, Carlos: Del lugar donde fue el castillo de Burgalimar. Málaga, 2017.

quo Saluaterram, Martos, Anduiar et Borialamar de manibus sarracenorum liberata reddi cultui christiano.³³



³³ González González, Julio: Reinado y diplomas de Fernando III, II: Diplomas (1217-1232), Córdoba, 1983, doc. 222.

Figura 28. Camino calatravo o Cordel Principal de la Plata, tramo de las Tres Hermanas. Fuente: Mapa Cartográfico 862 Santa Elena 1:50.000, 1885. Instituto Geográfico y Estadístico

2.- En descenso, cuando deja atrás Pastizales y las Cabezadas de Valderrús, antes de llegar al 'Mojón de la Legua, la cañada abandona por levante el camino de Baños a San Lorenzo para seguir entre las costuras del Cordel Principal de la Plata. Es entonces que se deja caer por el arroyo del Friscalejo (o Trescalejo) para superar el río Grande por el vado Espinosa (hoy inundado por el embalse del Rumblar) y seguir, en su tramo final, por el camino que hoy se conoce como de la Atalaya para derramarse en las anchuras del aprisco de la Mesta. Finalmente, por poniente y cortando el cordel de Guarromán, sortea el cerro del Salcedo por el barranco del Pilar (camino de la Atalaya); o, por levante, sigue el camino del Mojón de la Legua a la Nava, para alcanzar los aledaños del santuario de la Virgen de la Encina.

'Por la derecha, después de Garfán, sigue la dehesa del Barranquillo, saliendo de la vía pecuaria el arroyo del mismo nombre, el camino de la casa, el barranco de Valdeloso y un carril que va a las ruinas de la Mina de la Puerta del Moro. Continúa lindando por la derecha con la dehesa del Barranquillo, hasta llegar al arroyo de Valderrús, donde tuerce hacia la izquierda sobre dicho arroyo, apartándose del camino de San Lorenzo a Baños y del camino viejo, que por el arroyo de Trescalejo y Las Belmaras iba al desaparecido Vado Espinosa, inundado por el pantano del Rumblar'.³⁴



Figura 29. Camino de la Atalaya

³⁴ Proyecto de Clasificación de Vías Pecuarias. Baños de la Encina. Aprobado por Orden Ministerial de 24 de marzo de 1972. BOE nº 93 de 18 de abril de 1972.

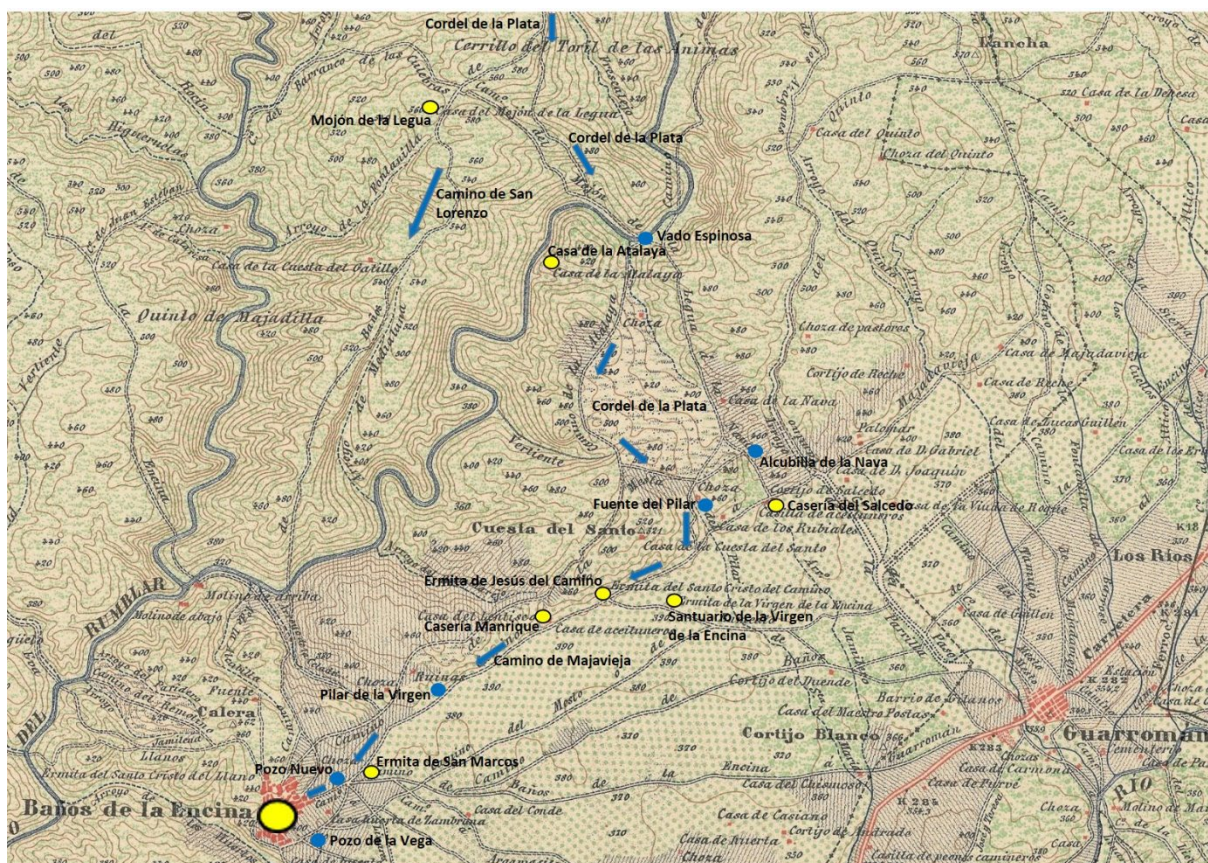


Figura 30. Camino calatravo o Cordel Principal de la Plata, tramo santuario. Fuente: Mapa Cartográfico 884 La Carolina 1:50.000, 1915. Instituto Geográfico y Estadístico

3.- A la altura del santuario de la Virgen de la Encina, y su entorno, se concentran una serie de elementos camineros, sobre todo relacionados con la defensa, abrevadero y posta, que subrayan el papel protagonista de este espacio y lo configuran como encrucijada principal. Recientemente, a tiro de piedra del santuario de Nuestra Señora de la Encina y de la Casería del Salcedo, en la dehesa de Navarredonda y junto al camino descrito anteriormente, se ha identificado la existencia de una venta que, a finales del siglo XVI, ya estaba en ruinas³⁵. Ubicada en la dehesa ya mencionada, posiblemente coincidiría, por la similitud de instalaciones y ubicación, con el posterior cortijo de La Atalaya, aunque no se tienen evidencias que lo justifiquen.

Por otra parte, según se decía más arriba, en torno a este enclave, en el piedemonte de la sierra, se concentra un buen número de abrevaderos que podemos considerar de origen inmemorial y que, por otra parte, son escasos o inexistentes en el resto de la campiña. Así es, mientras que en el flanco oriental del

³⁵ Recientemente, el investigador José Luis Reyes Lorite la ha identificado en un documento del Archivo Municipal de Canena, formando parte, junto con otros bienes, estos sí localizados en Canena, de la herencia dejada por Juana de Molina (comunicación verbal del investigador).

camino de la Atalaya encontramos la fuente del Pilar, junto al camino del Mojón de la Legua se eleva la alcubilla del arroyo del Salcedo y, a pie del camino de Majavieja, se localiza el pilar de la Virgen. Ciertos estudios locales, que fueron editados en el libro de fiestas de Baños de la Encina³⁶, defienden que la fuente del Pilar pudo abastecer a la villa romana del Santuario (*balnea*).³⁷



Figura 31. Pilar de la Virgen, ahora sin agua, y alcubilla del arroyo del Salcedo o de la Nava

Finalmente, aunque ya se ha citado más arriba, destacar la presencia del torreón del santuario, germen de la ermita que hoy acoge el crucero de la iglesia.

4.- Tras dejar atrás el pueblo de Baños y sus pozos abrevaderos —Nuevo, Vilches, de la Vega y Charcones—, así como sus molinos y eras, el camino sigue bajo el apelativo de Andújar. Avanza por el piedemonte de Burguillos a fundirse con el cordel ganadero de Bailén, para después descender a la campiña y alcanzar la vega del Guadalquivir. Antes de llegar al río, viene a encontrarse con el camino de la Carretilla, o camino de Barcelona a Santa María de las Cuevas (Sevilla), dando forma a un encuentro interesante. Allí vinieron a establecerse, en la margen derecha del río Guadalquivir, la venta del Toledillo y, junto al cauce y en el vado de Espeluy, la ‘casa de la barca’. En la orilla contraria, elevado sobre una terraza, se levanta el castillo de Espeluy, que fue señorío de los Benavides, condes de Santisteban y duques de Medinaceli. Un siglo antes, en los tiempos que nos traen, tras la

³⁶ García Rodríguez, Juan y Moreno Espinosa, Andrés: Posibles orígenes de Baños de la Encina. ‘Libro de fiestas de Baños de la Encina’, 1988. Págs. 13-14.

³⁷ Choclán Sabina, Concepción y Pérez Bareas, Cristóbal: Prospección con sondeos estratigráficos en Ermita de la Virgen de la Encina (Baños de la Encina - Jaén). Informe preliminar. ‘Anuario Arqueológico de Andalucía. Actividades de Urgencia: informes y memorias’, 1988. Págs. 148-156.

conquista de Baeza, Andújar y Martos (siglo XIII), concretamente en el año 1246, el castillo de Espeluy, arrebatado a los andalusíes, fue donado por Fernando III a la Orden Calatrava. Bajo su potestad estaría hasta 1321, cuando se entrega en señorío a Díaz Sánchez de Biedma, señor de Estivel y Jabalquinto.



Figura 32. Pozo de los Charcones. Autor: David Medina Cruz

A modo de conclusión, El Cordel Principal de la Plata, o Cañada de la Plata en su sentido más amplio, se estableció en los últimos siglos de la Edad Media como hilo de comunicación entre el castillo monasterio de Calatrava la Nueva y la campiña de Jaén. En el camino, mediando por Burgalimar y Baños, vado y castillo de Espeluy quedaron bajo control de la orden y como punta de lanza de las huestes calatravas frente al dominio andalusí de la campiña sur de Jaén. Posteriormente (1244-1247), tras la conquista, la campiña pasaría a manos castellanas y se organizaría administrativamente en varias encomiendas bajo potestad de la propia orden (Martos, Víboras, Lopera, Arjona, Porcuna, etc.).

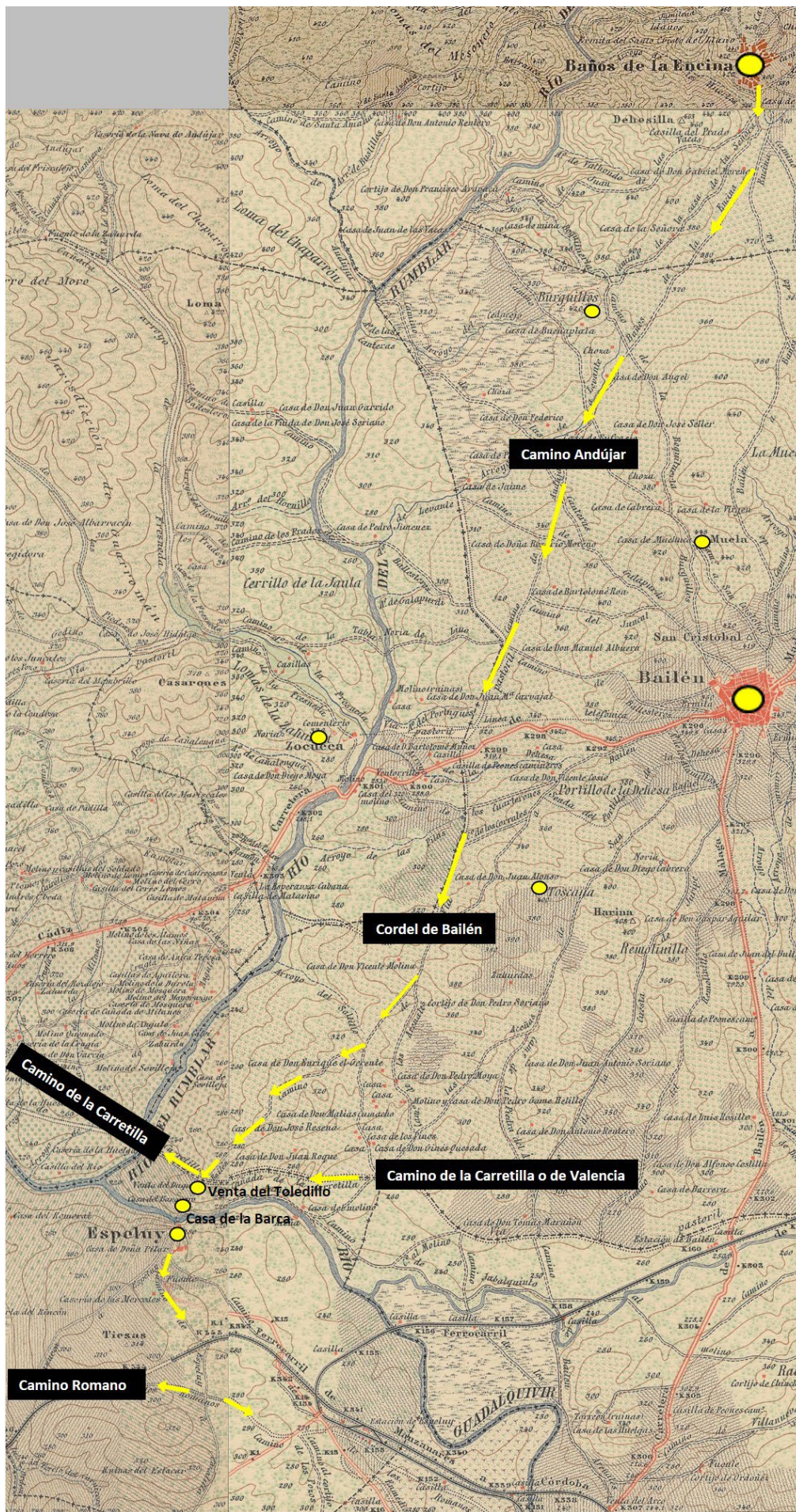


Figura 33. Camino calatravo o Cordel Principal de la Plata, tramo Burguillos-Campiña de Bailén. Fuente: Mapa Cartográfico 1:50.000: 884 La Carolina 1915, Linares 1919 y Andújar 1900. Instituto Geográfico y Estadístico

Si durante la primera Edad Moderna la ciudad de Linares se posicionó como principal núcleo receptor de los caminos que venían del norte y del levante, en los siglos anteriores, durante el intenso periodo bélico que va del siglo XIII al XIV, los caminos que procedían del ‘campo calatravo’ y buscaban el frente de batalla, situado en la campiña de Jaén, tuvieron como lugar intermedio de repostaje el castillo —y colación— de Baños. Con toda seguridad, aquel tránsito caminero moldeó a su antojo el camino que discurría junto al pueblo, después travesía, y cimentó el germen que daría lugar a la trama urbana que estamos diseccionando.



Figura 34. Casa del barquero de Espeluy. Fuente: Corchado Soriano, Manuel: Pasos naturales y antiguos caminos entre Jaén y La Mancha. ‘Boletín del Instituto de Estudios Giennenses’. Jaén, 1963. En la actualidad no queda ni la cimentación de la casa

EN TRINIDAD BAJA: MOLINOS Y HOSPITAL DE TRANSEÚNTES

—Cautivados por el silencio, el callejero nos sugiere fábulas que se pierden en el origen de los tiempos, —me lanza nuestro lazarillo para retraerme a la realidad.

Recuperamos el eco cotidiano para caminar por media Trinidad, justo donde la calle se bifurca con Eras. Antes de seguir con nuestro paseo, señalar que la actual

Trinidad era nombrada como Eras en el catastro encomendado por el Marqués de la Ensenada (1752). En fechas posteriores al catastro, al consolidarse en el lugar la presencia de un dispensario u hospital, Eras se fragmentó para gestar dos calles diferenciadas: Eras y Trinidad. Esta última se apropió de la mayoría del antiguo trazado mientras que la nueva ramificación, la que hoy se derrama por su vertiente sudoeste, pasó a llamarse Eras. El hospital quedó calle abajo, en la travesía que volvía a unir los tramos inferiores de las dos calles mencionadas anteriormente. En medio, una manzana trufada de molinos, hornos y un mesón.



Figura 35. Casonas de Pérez Caballero y los Delgado. Al fondo, torre de San Mateo

A la par nuestra, enfrentados, se elevan dos de los caserones de mayor sustancia y blasón. De una parte, la casona de los Delgado, familia principal de la que procedía don Pedro García Delgado, patrono de la edificación de la ermita del Cristo del Llano; y, por la diestra, la de Pérez Caballero, única vivienda de la localidad cuya portada cierra con arco de medio punto. Si descartamos los edificios religiosos, caso de las iglesias, y la Casa Consistorial, se trata de la única edificación histórica de estas características. Podemos errar, pero este hecho nos lleva a datarla en el tránsito del XVI al XVII, cuando también se edifica el ayuntamiento y Baños se constituye como villa independiente de Baeza (1626). Con sus peculiaridades, que no son pocas, esta casona también fue protagonista de un hecho que marcó la historia contemporánea del lugar y es que fue propiedad, que no residencia, del mayor potentado local de comienzos del siglo XIX. Y toda aquella fortuna tiene su historia. Conozcámosla.

Amparada en los reales decretos de septiembre de 1789, que precedieron a las desamortizaciones más conocidas de Mendizábal y Madoz, la venta de bienes eclesiásticos permitió la primera liberalización de las propiedades que la iglesia tenía en la localidad, principalmente las rentas de la fábrica de la parroquial. Según parece y así nos apunta Richard Herr (1991), fue sin la oposición del clero local, que también fue beneficiario de la hemorragia patrimonial; *‘(...) Por el contrario, ellos mismos compraron gran parte de las tierras puestas en venta, a las que podían sacar provecho y luego legar a sus herederos de este mundo. Tratándose de bienes temporales, la sangre era más fuerte que el alma’*. Pues en este estado de la cuestión, Joseph Pérez Caballero, residente en Madrid y miembro del Real Consejo de Hacienda, como se deja entrever con información confidencial de la subasta de tierras, fue el principal beneficiario de aquel primer expolio del patrimonio bañusco. Para ello utilizó a un agente local, Juan Josef Villar, que fue realmente la persona que residió en la casona que nos trae. Como vemos, este personaje, junto con otros muchos acólitos de la administración, fue protagonista del gran proceso desamortizador que vino a desestructurar el medio rural giennense en los albores de la Edad Moderna, armando, paralelamente, la estructura caciquil que nos llevó a los desencuentros del XIX y XX.

*‘... En total, Pérez Caballero invirtió 430.000 reales en cuarenta y ocho olivares con 4.799 olivos, pertenecientes a la iglesia, y 21 olivares con 2.247 olivos pertenecientes a particulares, convirtiéndose en el primer terrateniente de Baños. Compró, asimismo, ocho parcelas de grano, dos casas y un molino de aceite. Arrendó sus campos de grano a dos vecinos (a los que había superado en la subasta de seis olivares), pero es evidente que explotaba directamente los olivares, como hacían la mayoría de los propietarios forasteros. Es posible que Villar fuera tanto su administrador como su agente en las subastas’.*³⁸

Quedando atrás el aliviadero de Eras, entramos de lleno en la baja Trinidad y en el barrio de molinos, pues no sólo se concentraron en este tramo viario, realmente ocuparon toda la manzana conformada entre Trinidad, Eras y travesía Trinidad. Aunque apenas queda huella material de aquel trajín económico, que desapareció en la década de los sesenta del pasado siglo, poco más que unas piedras de moler y alguna almazara en ruinas, hay pequeños detalles que aderezan nuestro paseo. Por la derecha, apreciamos algunas ruedas de molino incrustadas en la cimentación de los muros, dinteles fechados que recuerdan los años de la

³⁸ Herr, Richard: La hacienda rural y los cambios rurales de la España de finales del Antiguo Régimen. Ministerio de Economía y Hacienda. Madrid. 1991. Pág. 479.

fisiocracia y, por ende, de las bondades de la hacienda aceitera, y una portada destartalada y ajena a la descomposición de la memoria, a la que apenas le quedan fuerzas para sostenerse y contar los días que le restan de existencia. Haciendo un esfuerzo de observación, por detrás de los paredones llegaremos a ver la industria ruinosa que se escudriña entre los muros caídos, una rendija abierta al tiempo y a la historia que nos deja conocer los despojos del molino de San Enrique. Contrariamente, por la siniestra se despliega el molino de los Altozano o de Luna, que aún en pie a duras penas conserva la decadente estructura de molienda y lleva lunas contando años y agravios. Salvo que le llegue una pronta solución, que no parece venir, en nada hermanará con el de San Enrique. Pero más allá de los molinos, el barrio está engalanado con fragmentos pétreos, apenas perceptibles, que nos cuentan un pasado oculto bajo el polvo de la desmemoria.



Figura 36. Molino de San Enrique

*'...Assimismo hai dentro de la Poblazion desta Villa veinte y dos Molinos de Azeite con veinte y quatro Piedras, y extramuros quatro Casas de campo Molinos de Azeite, con sus Piedras...'*³⁹

³⁹ Fuente: Catastro del Marqués de la Ensenada, 1752. Preguntas generales, pregunta 17.



Figura 37. Baja Trinidad y media Trinidad, al fondo la torre campanario de San Mateo. A la derecha, viejas muelas de la almazara cimentando casas de nuevo cuño

Así es, si afinamos la vista, por la diestra podremos apreciar que el muro o bardal de un cocherón cierra en su parte superior de una manera muy particular, mediante una capucha a dos aguas realizada con lajas de pizarra. Singular, es de los pocos ejemplos locales que se ha conservado siguiendo los cánones de la tradición bañusca. Por el frente, en la margen izquierda hay otros detalles que nos llaman la atención. De una parte, la enorme grada, o 'graa' según la jerga local, que se levanta por encima de lo que hoy es una casa rural. Muy presente en todo el urbanismo de la Edad Moderna, sucede cuando viviendas y calle se amoldan a la cantera de piedra que las sustenta, solucionando los enormes desniveles del terreno mediante una estrategia que está muy presente en otros barrios, caso de la Avenida Linares, Mestanza, de Las Piedras (o Riscos) y Santa Eulalia, también conocida de las Chozas. Y, por otra parte, apreciamos un pequeño elemento que podría escapar al olfato del viajero menos curioso. Se trata del tranco de la fábrica de Luna, el que da acceso al molino, extrañamente labrado en granito y no en arenisca como sería la norma. Conociendo de lo usos del inmueble y la presencia de muelas de granito, es posible que alguna de ellas, ya inservible, fuera reutilizada para dar paso en el umbral del molino.



Figura 38. A la izquierda, cierre de bardal con capucha de pizarra; y a la derecha, típica 'graa'

Con todo, —me dice Patricio—, tú no recordarás nada de aquel bullicio económico, ni tan siquiera te llegará el olor del primer aceite y de la aceituna fermentando en sus atrojes. Cierto, —me digo—, mis recuerdos no son vástagos de aquellas piedras, o al menos de la función para la que fueron talladas y armadas, me evocan la memoria de un tiempo que las reinterpretó. Argumentos como estos son los que nos hace valorar que la historia, la historia cotidiana, pende un hilo y que, cuando este se corta, es difícil mantener su recuerdo y el aprendizaje que nos podría aportar. Regresando a mis días de chiquillo, en aquella calle empedrada con ripios de arenisca, que no son los que ahora soportan nuestros pasos, veo hatos de cabras que me recuerdan días de candelaria⁴⁰.



Figura 39. Molino de los Altozano y tranco de granito, en la parte inferior de la puerta

⁴⁰ Cantarero Quesada, José María: Candelaria sin lumbre. 'Manxa, revista de creación literaria, nº LXIV. Ciudad Real, 2021.

Eran momentos en los que los críos nos dábamos de pedradas por hacernos con un haz de ramón de oliva. Daniel y Velázquez, el padre de mi amigo Juanito ‘el Rata’, aprovechaban la corta del olivo, las hojas de su ‘ramoniza’, para suministrar alimento a sus cabras y chotos, los que durante siglos fueron el sustento principal de la villa. De su importancia es testimonio que la cría y su sacrificio estuvieran perfectamente regulados mediante ordenanzas municipales. Comidas las hojas, las tamaras sobrantes, es decir, las ramas sin hojas, se convertían en un botín muy deseado por la chiquillería. Armadas en haces, que nos parecían gigantescos, arderían en las candelarias de la noche del 2 de febrero. Al calor de su fuego, se gestaban relatos acogedores que hoy mantienen vivas las ascuas de una intrahistoria que, de otra manera, sería más difusa o no sería ninguna.



Figura 40. Baja Trinidad y campiña de olivos. En primer plano, mesón de los Charidad

‘Ordenamos que los Rexidores, Vehedores todos los dias de Carne sean obligados á asistir á las Carnezerias publicas de esta Villa poner repeso ber, y reconocer si la Carne que hechan los obligados al Abasto es bueno y de calidad, y no lo siendo no permita su Venta antes si la daran por de Comiso, y multaran á los obligados por la primera Vez en un mil maravedies de vellon, y por la segunda doble Cuya multa se distribuirá Una parte para el Juez, otra para aumento de los Propios desta Villa, y la otra a disposizion del Rexidor Vehedor, y si dichos

obligados continuasen hechando Carne que no sea de toda satisfazion dicho Vehedor la comprara dela mejor Calidad que hallare y ábastezera á esta Villa á costa de dichos obligados por lo mucho que en esto se interesa la Salud publica.⁴¹

Entre tanta menudencia pétreo, por debajo de la grada, se levanta elegante, como si los años no fueran con él, el caserío de los 'Charidad'. Hoy hospedería que exhibe una fachada de dudoso gusto estético (chapa metálica), en el XVIII fue uno de aquellos mesones que se edificaron a la sombra de la bonanza económica de nuestros caminos.

'Que hai dos mesones el uno partte en Alverca, propios de Don Franzisco Caridad, Prior desta Parroquial, que el uno gana, de Arrandamiento 225 Y le quedaran de utilidad al Mesonero, que lo es Miguel Quijano, 1100 reales. Y el otro en caso de estar Corriente, ganaría 400 Reales'.⁴²

Cuando la calle Trinidad viene a morir cediendo el testigo al pozo de la Vega, unos metros antes, a la derecha y por encima de la remodelada Casa Vilches, se abre Travesía Trinidad, el eje viario que da asiento al viejo Hospital de Transeúntes. Tutelado por la Orden de la Santísima Trinidad, de ahí el nuevo apelativo viario, el hospital se situó en los extramuros del pueblo, en su parte meridional y a tiro de piedra de un importante cruce de caminos, como venía siendo norma de los Trinitarios: el Pozo de la Vega. Bajo el apelativo de la *Sangre de Christo*, era regentado por un clérigo en concepto de mayordomo o prioste, aunque en la práctica, siendo un establecimiento pequeño, más casa de misericordia que hospital, el hospitalero sería un cofrade casado o una casera designada por la cofradía. Poco más se sabe al respecto, sólo que fue de *'pobres y pasajeros, también para los de este pueblo, con la encomienda de tratarlos y curarlos, que se sacaba para adelante con un raquítico presupuesto de 130 reales anuales y rentaba un subsidio de 1 real y 8 maravedies'*⁴³.

Reanudamos la marcha para, definitivamente, dejar atrás la caída final de la empinada cuesta. Empedrada a conciencia, la calle presenta tal pendiente que parece que quisiera estamparnos contra la campiña, hoy una inmensidad verde plata que suspira por una gota de agua. Reseca como chortal sin agua, la trama de olivos se pierde en un horizonte que nos puede parecer infinito, pero que en realidad es

⁴¹ Araque Jiménez, E. y Gallego Simón, V.J.: 'Regulación ecológica en Sierra Morena. Las Ordenanzas Municipales de Baños de la Encina y Villanueva de la Reina', ordenanza 13. Jaén, 1995.

⁴² Fuente: Catastro del Marqués de la Ensenada, 1752. Preguntas generales, pregunta 29.

⁴³ <https://elcotanillo.blogspot.com/2023/02/la-orden-de-la-santisima-trinidad.html>

una enorme homogeneidad sin fin. Sin padrones ni veneros que opongan resistencia a la guadaña económica de un capitalismo agrario que no tiene medida, segada por la brutalidad del arado y la rastra, emponzoñada con venenos y sulfatos, la campiña se derrama con aplomo desdibujando entre la calima un paisaje que ha perdido el alma.



Figura 41. En primer plano, Hospital de la Sangre de *Christo*

Como quien intuye que su destino final se acerca, nos dejamos caer a la hondura del pozo de la Vega para respirar con anchura los vientos de una vega estrecha, que merma con los días, y así trastear en el recuerdo de sus caminos.

EN EL ABREVADERO DE LA VEGA

Cayendo sin remedio hasta que el piedemonte huele a huerta, donde la estrecha vega quiere llanear y un conjunto de veredas entra en nupcias, emerge el magnífico venero del pozo de la Vega. Hoy, enclaustrado entre un cerco de piedra y oculto bajo la arboleda, cuenta con pozo construido a hueso y brocal de piedra, 'babero' pétreo de excelente fábrica y abrevaderos de arenisca y granito, el uno para

saciar la sed de los cerdos y el otro para las bestias de carga y labranza. Visto con cariño y buen criterio, se trata de un conjunto etnográfico que podríamos considerar monumental. Cabe destacar la trama de su babero o empedrado, que a modo de era circular rodea al pozo mediante losas desgastadas por el tiempo, testimonio de su mucho uso y un amplio protagonismo caminero. Nos puede parecer algo estético, pero este empedrado desempeñaba un papel principal en la protección de las aguas del venero, pues evitaba que el ganado, al hocicar, las contaminara con sus orines. De ahí su histórica protección normativa, como también ocurría con las eras de pan trillar.

'Ordenamos que los Ganados de Zerda que sean âprehendidos en las eras de pan trillar en qualesquiera tiempo se Denunzien, y penen en un real de vellon por cada Caveza para evitar los daños que causan ôzandolas, y levantandoles los empedrados, y suelos firmes que pagaran â tasazion de peritos, y la multa se disbribuira en la forma prebenida en estas ôrdenanzas'.⁴⁴

Patricio invita a sentarnos y amarrar inquietudes, ya hemos fondeado en el Ruedo. Desde aquí y acomodados al rebufo del agua generosa, —me dice—, hay veces que el pueblo parece un disparatado hormiguero, una barcaza sin timón. Es como si a cada uno de nosotros se nos fuera la vida en un suspiro, —sentencia—. Desde aquí todo se aprecia tal y como es en verdad y nada es tan grande y de tanta enjundia como creemos entender. La vida se nos va en los caminos sin alcanzar a comprender ni el principio ni el fin.

Entretanto, me asomo a lo hondo de la negra circunferencia, a oler la eterna y fría soledad de la cisterna. Inalcanzable, bajo sus herrajes la oscuridad se hunde buscando las profundidades de los infiernos. Un soplo de aire frío, repentino y hasta dulce, me golpea en la cara creando sensaciones encontradas. Quizá sea un espejismo, pero desde el primer momento me atrajo asomarme a la boca de estos anchos y destartalados pozos, oler a umbría y agua quieta y recordar el vergel de las huertas que ya no son. Cuando escudriño en sus entrañas tengo la sensación de que la vida se escapa en silencio, lentamente y sin apenas dejarse notar, como cuando nos abate el sueño. Busco en la profundidad de las aguas el deseo de que haya vida al otro lado. La que algunos dicen ver en un callejón de luz, a mí se me revela en las negras aguas de esta oquedad. Una rana, que busca cobijo en lo hondo, me trae a la realidad, a la charla con Patricio y a los calores, que ya aprietan.

⁴⁴ Araque Jiménez, E. y Gallego Simón, V.J.: 'Regulación ecológica en Sierra Morena. Las Ordenanzas Municipales de Baños de la Encina y Villanueva de la Reina', ordenanza 58. Jaén, 1995.



Figura 42. Pozo de la Vega

'Otro sí, respecto de que los Aguaderos estan en los Ruedos de esta Villa, y son tan prezisos á los ganados por lo escaso de agua que es este territorio que por ningún titulo se les puede embarazar la entrada ordenamos que los ganados de la Lavor Yeguerio, y de Zerda puedan venir á dichos Aguaderos desde las partes donde se hallaren por los Caminos Reales, que vienen á esta Villa, y a dichos aguaderos Vía Recta, y sin estrabiarse, ni detenerse guardando los Arbolados, y Sembrados, y entrando, y saliendo de día pena el que contrabenga a esta disposizion de trescientos maravedies de vellon aplicado por terceras partes Juez, Denunziador, y Caudal de Propios, y pagar assí mismo los daños que Causasen'.⁴⁵

Llegados a este punto, es necesario reconocer que este aguadero, que fue abrevadero para todo tipo de ganado y sus aguas llegaron a no tener fin, se levantó en el tránsito de la Edad Media a Moderna como cruce principal de caminos, aunque hoy, silencioso, parezca una boya insignificante anclada en la inmensidad del olivar.

'Siendo preziso el que muchas Veces el ganado Lanar, Cabrío, Vacuno, Yeguerizo, y el de Zerda vengán á esta Villa desde la Campiñuela de ella el Lanar á esquilo, y este, y los demás á Dezadero, y herradero: ordenamos que en las ôcasionés que con motivo Justo ayan de

⁴⁵ Araque Jiménez, E. y Gallego Simón, V.J.: 'Regulación ecológica en Sierra Morena. Las Ordenanzas Municipales de Baños de la Encina y Villanueva de la Reina', ordenanza 27. Jaén, 1995.

benir sean vía recta á esta Villa por los Caminos Reales sin detenerse ni causar daño en las ôlibas, ni siembras inmediatas â, ellos pena de trescientos maravedíes por la manada de ganado que no benga en la forma dicha que se distribuiran en la forma prebenida en las hordenanzas antezedentes, y de pagar los daños que causasen.⁴⁶

Por nuestra siniestra, a través del Cascarrillo, llamado así por la presencia de mucho ripio de piedra o *cascarro*, viene a fondear el muy mencionado camino de *Enmedio* o del Mesto, tan principal en la antigua red de comunicaciones de esta villa. Por otra parte, por el frente, antaño encorsetado entre muros de piedra, se escapa el conocido como camino Linares, cuando en realidad se trata del camino de las Viñas o vereda de la Argamasilla, camino de uña que, entallado entre sus 25 varas de anchura, se estira en sus más de 5,5 kilómetros de longitud. Fosilizada como cañada ganadera, en origen, antes de la ‘construcción’ de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena, cuando se fue al traste el término histórico de Baños, por su orientación y desempeño, también por el destino primero que tenía, que era la huerta de la Argamasilla, pudo ser hilo de comunicación con la pleiteada dehesa y torre de Martín Malo (contra Baeza), hoy aldea con el mismo nombre, y, por ende, con la histórica villa de Vilches a través del que luego sería camino de Guarromán a Vilches.

‘Procedente de Guarromán, desde el puente de la Argamasilla, entra en la jurisdicción de Baños por la Campiñuela, paralelamente al arroyo del Nacimiento hasta cruzarlo y dejar por la derecha la labor de los Carapos y olivares y labor del Desmontao. Se aparta por la derecha el camino de Baños a Argamasilla y siguiendo la vereda por el camino de las Viñas, continúa lindando por la izquierda con labores de la Campiñuela y por la derecha con pequeñas parcelas de los Dondiegos y los olivares de los Hinojares y la Casa del Conde, hasta llegar a cruzar el camino de la Carretera del Caballo. Continúan por la derecha olivar y labor de la Campiñuela y pequeñas parcelas de olivar del paraje de la Peñasca, y por su izquierda quedan pequeñas parcelas de olivar y tierra calma de las Enebras hasta llegar a cruzar la Vereda de Linares (y carretera del mismo nombre que lleva en su interior), para seguir después hacia el Abrevadero del Pozo de la Vega, dejando a su derecha las parcelas de Cantalarrana y a su izquierda las de las Beatas y Colmenera, llegando al pueblo, donde termina su recorrido, dejando a la derecha después de pasar el referido Abrevadero, las parcela de la Serna.⁴⁷

Por poniente, como si huyera del pozo, también del pueblo, y constreñido entre muretes de pizarra, se escapa la prolongación del Cascarrillo para enlazar con el camino Romano y proseguir, como el camino calatravo que fue, entre las

⁴⁶ Araque Jiménez, E. y Gallego Simón, V.J.: ‘Regulación ecológica en Sierra Morena. Las Ordenanzas Municipales de Baños de la Encina y Villanueva de la Reina’, ordenanza 41. Jaén, 1995.

⁴⁷ Proyecto de Clasificación de Vías Pecuarias. Baños de la Encina. Aprobado por Orden Ministerial de 24 de marzo de 1972. BOE nº 93 de 18 de abril de 1972.

entalladuras del camino de Andújar a alcanzar el Guadalquivir y la campiña sur, pero aquello ya es otra historia.



Figura 43. Camino 'romano'. Autor: Rosa Cruz Cabrera

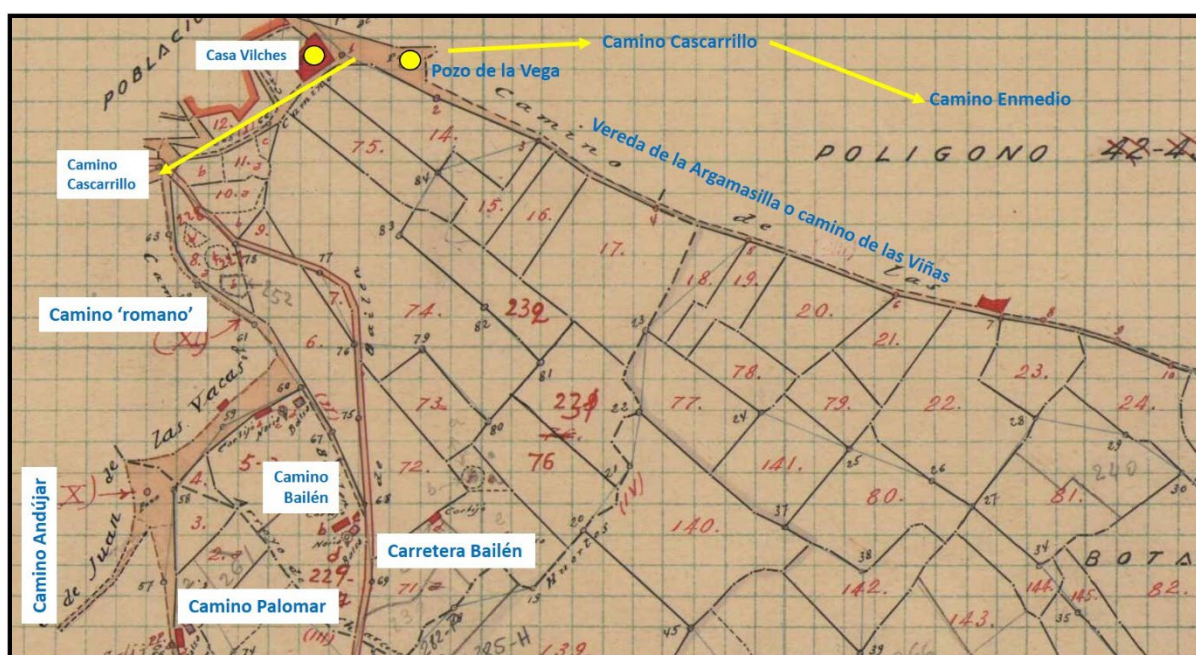


Figura 44. Red de caminos que giran en torno al pozo de la Vega. Fuente: Catastro Parcelario de Baños de la Encina, polígono 19 1:5000, 1936. Instituto Geográfico y Catastral. Elaboración propia

De repente, como de un momento para otro, se calla el viento y cae la tarde. Transcurre un instante que nos parece toda una eternidad y Lázaro enmudece. Ahora, amarrados a lo que nos transmite el Ruedo y ceñidos por caminos que aún no han sido cercenados, nos envuelve un silencio apacible y la historia sigue su curso.

'Ordenamos que de oy en adelante no se haren ni lebanten los Caminos Zenllajos, Veredas, Deessas, huelgas de Ríos, ni abrevaderos, ni descansaderos de ganados por ser ôpuesto a lo prebenido por los quadernos, y hordenanzas de mesta, Y en notorio perjuizio de la Utilidad publica, y bien Comun de los Vezinos Ganaderos pena del que contrabiniere â esta disposizion de perdidas las Siembras que en dichos sitios hagan, y de mil maravedíes vellon áplicado uno, y otro en la forma prebenida en las ôrdenanzas antezedentes'.⁴⁸

⁴⁸ Araque Jiménez, E. y Gallego Simón, V.J.: 'Regulación ecológica en Sierra Morena. Las Ordenanzas Municipales de Baños de la Encina y Villanueva de la Reina', ordenanza 47. Jaén, 1995.

La orden de la Santísima Trinidad en Baños de la Encina: caminos, hospital de transeúntes y cofrades

José María Cantarero Quesada

Manuela era bajita, quizá algo achaparrada, y poseía un corazón enorme. De carácter amable y generoso, cuando le entraban de mala manera le salía ese mal genio *granaíno* que parecía no tener, pero que, de ser necesario, ponía a cualquier cliente *tontusco* en su sitio. La edad, también los muchos sacrificios que le exigió esta vida, le provocó bastantes problemas en las piernas y en el caminar, pero los salvaba con mucho sacrificio y unas enormes ganas de hacer bien. Lo mismo es mi parecer, pero llevaba con cierto equilibrio su ceceo de fábrica, pues era natural de El Padul, y la sequedad propia de los *serranos* (Serranía de Cuenca, Señorío de Molina y Sierra de Albarracín), lugar de procedencia del cónyuge.

A la exigua pensión le añadía unos duros trajinando en un pequeño cuchitril, una tiendecilla de tener poco género, no cabía más, pero el más adecuado en el momento preciso. El cuartucho estaba situado en el esquinazo de poniente de la Plaza Mayor, donde Joaquina tuvo confitería por los sesenta y setenta, y cuyo alquiler regentaba *Bartolico Recena*. Si el abarrote ya era para tres clientes y el cuarto tenía que hacer cola en la puerta, la modernidad, que llegó de la mano del autobús de pasajeros y su querencia por penetrar en las estrecheces del callejero histórico, vino a quitarle un cacho a la casona y dejó el colmado en casi nada. La vitrina de la repostería se levantaba en primer plano, a modo de barrera y mostrador, y por frente, tras la silueta de Manuela, se apilaban en singular orden un sinfín de latillas de todos los tamaños y colores, así como algún licor trasnochado varado en el anaquel del olvido. A la derecha de la puerta, casi apretada contra la vecindad, ronroneaba la nevera, verdadero artífice de que los zagalones de mi edad fuésemos fieles parroquianos de la 'Manolica'. Por mis años y modos, uno era cliente asiduo los fines de semana, cuando andaba por Baños y alternábamos *poncharrinas* en las escaleras del castillo con *litronas* en el parquecillo de los *Turrumbetes*, o viceversa. Manuela nos surtía, según el caso y con la mayor amabilidad, pero si se daba la situación de trabarse la lengua y el susodicho se mostraba 'perjudicado', la señora

argumentaba con contundencia el correspondiente regaño y la necesaria sanción: se cerraba el kiosco para el *borrachuelo* de turno.



Figura 1. Tienda de Manuela, en la esquina de la Plaza Mayor

La buena amistad con Manuela venía de lejos. No sólo derivaba de estos asuntos ‘comerciales’, lo era también por los excelentes lazos que tenía con mi familia y los esplendidos ratos de charla que, a primera hora de la mañana, nada más amanecer, echábamos en el despacho de pan de mis padres. De los mismos, también participaba otra buena amiga, María la de Juan Miguel, señora entrada en edad, mucho genio y mayor corazón. Encuentros tan amenos nos hicieron crear un grupo para jugar a la Primitiva, al que se sumaron Juana Mari y Joaquina, hijas de María. Aquello acabó de una manera bastante peculiar, pues a la euforia de creer que nos había tocado un mundo le sucedió un momento de cierta desilusión. La cosa finalmente quedó en un premio que no iba más allá de unas pocas pesetas por cabeza.

Algunas tardes entresemana, cuando uno andaba en soledad y a la espera de que algún compadre cayera por la plaza, calentaba la *litrona* en el mismo puesto de Manuela. Ella, por hacer el rato más ameno y verdaderamente preocupada por mis pasos, solía preguntarme sobre los estudios, ya fuera en Jaén o Granada, o por dónde conducía la vida. Cuando no llegaba compañía y

el entretenimiento se me iba de las manos, también se preocupaba por cómo mal perdía el tiempo empinando el codo. En uno de aquellos días, al saber de mis historias, y de mi noviciado con la Historia, me comentó de la importancia que debió tener su vivienda, una casita situada a tiro de piedra de las Eras de Casa y en la manzana de Trinidad, frente al viejo molino de San Enrique. Pertenciente a la familia de los Muñoz-Cobo, la almazara estuvo en funcionamiento hasta la década de los cincuenta del siglo pasado. Para ella, por encima de todos los méritos arquitectónicos, el valor de su domicilio estaba en el sótano de la casona, que más bien parecía bodega o cantina. Armada en bóveda con sillares de arenisca perfectamente tallados, me recordaba a las dos bodegas que sustentan los bajos de la Casa Grande, en el callejón del Pilar. Siguiendo su criterio, la verdadera virtud del sótano residía en lo fresquito que era, sobre todo en las siestas estivales, cuando los calores se hacían insufribles.



Figura 2. Travesía Trinidad: Hospital, en primer plano, y casa de Manuela

Para ser fieles a la realidad, el exterior de la vivienda respondía a la tradición más andaluza, la típica casita pequeña de un blanco que rayaba la pulcritud. Pero en verdad, en su interior, bajo esta primera capa de cal, escondía un revoltijo edificatorio de habitaciones que se metían en los solares colindantes,

un verdadero laberinto de alcobas de corte austero y muy castellano. Con toda probabilidad, la casona, como las vecinas, fue fruto de numerosas herencias y particiones, la mayoría de las veces arbitrarias. En origen, debió tratarse de un único edificio noble de excepcionales características arquitectónicas, cuya portada señorea hoy dos casas más arriba, en la vivienda que pertenece a Juan Manuel Ortiz. Con seguridad y como testimonian varios documentos, responde a un viejo hospital de transeúntes, una construcción que ya en sus orígenes socavó el sótano, a modo de bóveda de cimentación del conjunto, en los bajos de la que sería vivienda familiar de Manuela. Tanta división no debe parecernos extraño pues, a modo de ejemplo, sirva el caso de don Pedro Andrés del Mármol, presbítero, que mediado el siglo XVIII poseía, por una parte, un tercio de casa en la calle Cestería y, de otra, una novena en la misma calleja. Asimismo, era propietario de una cuarta parte de un molino en la calle Eras.



Figura 3. Mesón de la calle Trinidad (antes Eras) propiedad de don Francisco Charidad

Un caso similar se da con el prior de san Mateo, don Francisco *Charidad* Villalobos, que detentaba dos medias casas, una en la *Bezerrada* y otra en calle Eras, así como un molino, que acogía en su interior un horno de pan cocer, y dos mesones, uno en Eras, todavía en ‘alberca’ (sin techar), y un segundo que hacía las veces de posada. *La Posá*, que así se ha llegado a conocer, estaba situada

en el encuentro de la Plazuela del Rosario con la *Bezerrada* y la calle del Pozo Vilches.

Del hospital, conocido bajo el apelativo de la *Sangre de Christo* y situado en las cercanías de un importante cruce de caminos, el Pozo de la Vega, aledaño al Camino del Pozo Vilches, poco sabemos más allá de que fue de ‘pobres y pasajeros, también para los de este pueblo, con la encomienda de tratarlos y curarlos, que se sacaba para adelante con un raquítico presupuesto de 130 reales anuales y rentaba un subsidio de 1 real y 8 maravedíes’.



Figura 4. Pozo de la Vega, con su ‘babero pétreo’ y piletas abrevadero

Aunque no se conoce su fundador, la administración estaba a cargo de un tal don Alonso Francisco Tirado y Robles, presbítero de esta villa a enero de 1752. Un personaje bastante peculiar e ilustre, como se puede apreciar, pues supuestamente era ‘fiel cumplidor’ de la Regla de San Agustín, aunque no era persona de apretarse el cinto para llegar a final de mes. Y es que, a los apóstoles del voto de pobreza, como este, les faltaba tiempo para pregonar los recortes materiales, eso sí, exigiendo el cumplimiento al prójimo. Y si no, véase. Con vivienda en la calle del Potro, también tenía casa en propiedad en Eras y un solar en calle Ejido. Asimismo, administraba los bienes de las ermitas de San Marcos y Santa Eulalia de Barcelona, asunto muy propio, como después se verá, de los acólitos de la Trinidad. El primer santuario estaba situado en un encuentro de caminos principal, donde Majavieja (o de Andalucía) se unía con el de la venta

de Guadarromán y la vereda de Linares; el segundo, por su parte, estaba enclavado en el paraje del Calvario Viejo, un otero con numerosas eras desde donde partían los dos caminos que tenían por destino la vertiente norte de Sierra Morena, los del Hoyo y San Lorenzo (y Huertezuelas), así como el cordel merino de Guarromán.

Es cierto que la gerencia estaba en manos de un clérigo, ya fuera en concepto de mayordomo o prioste, y a cuyo cargo también debían estar los oficios, pero en la práctica, siendo un establecimiento pequeño, más casa de misericordia que hospital de transeúntes, con seguridad el hospitalero sería un cofrade casado o una casera designada por la cofradía. A modo de ejemplo comparativo, así sucedía con el hospital de los Honrados Viejos del Salvador, en Úbeda, donde la regente cobraba un sueldo de cinco reales, cinco panes y una media azumbre de vino a la semana. Aquella cuantía debía permitirle comprar carne y viandas para su sustento, así como para coger agua de la fuente y el jabón necesario para la limpieza de camas, suelos y enfermos.

Y puestos en esta tesitura, a un servidor le llamó la atención la ubicación viaria del hospital. En concreto, en una calle bajo un apelativo de carácter religioso, en este caso Trinidad, en una época donde este tipo de nombres brillaba por su ausencia en Baños de la Encina: Cueto, Cestería, Matadero, Eras, del Pozo Nuevo, Suspiro, Piedras, Potro, Chacona, *Bezerrada*, Herradores, *Roio*, Luzonas... Y así podríamos seguir desglosando el callejero en su totalidad sin encontrar, mediado el siglo XVIII, ni una sola calle que respondiera a motivos de carácter sacro y sí a causas funcionales o cualidades topográficas, salvo la calle Iglesia y la que nos trae.

Por las cosas de la edad, pero sobre todo por el momento histórico que te toca vivir y el escalón de la sociedad donde uno viene al mundo, a Manuela no le tocó uno de los más favorables. A muy duras penas, pero con cierto disimulo, se defendía en materia de letras y números. Con todo, en más de una ocasión me pidió ayuda cuando la cuenta de una parroquiana superaba su rutina diaria. Ahora, eso sí, tenía una enorme cualidad, posiblemente uno de los bienes más preciados que nos ha dado nuestra naturaleza, la de saber escuchar pacientemente. Cuando veía pasión en el relato del contertulio, se plantaba en jarras y te exigía proseguir con tus cuitas, dando pie a que uno profundizara en

su reflexión. Y aquel día, siendo más monólogo que charla entretenida, a Manuela le brillaron los ojos y a mí otro tanto, pues me abrió la puerta de par en par para que prosiguiera con mi batalla.

Y llegados hasta aquí, habría que tirar de relato histórico.

Durante el siglo XII, también en el XIII, y como ocurrió con las de tipo militar, las órdenes hospitalarias tuvieron un crecimiento considerable. Así sucedió con la Orden hospitalaria de San Lázaro, que dedicada al cuidado de los enfermos de lepra fue constituida en Jerusalén (año de 1120). Otro tanto ocurrió con la Orden aragonesa de Nuestra Señora de la Merced (1218), que fue tanto asistencial (hospitales y redención de cautivos) como castrense (defensa de las costas de los ataques berberiscos), la Orden de los Hospitalarios del Espíritu Santo (1195), que se extendió por Francia, Italia y Alemania, o la Orden de los Crucíferos (1119) que, fundada en Bolonia y con el apoyo del papa Alejandro II, se propagó por Hungría y Polonia. También cabe mencionar a las congregaciones de san Eloy de León, dedicada a la atención de los peregrinos del Camino de Santiago, a la de san Bernardo de Suiza, con hospitales en los pasos alpinos, o la Congregación de canónigos del Santo Sepulcro. Surgida en Jerusalén (1144) a iniciativa de Arnulfo de Rohes, los *sepulcrinos* pasaron a Occidente cuando cayó la ciudad santa para integrarse a fines del siglo XV en otra orden hospitalaria, la de san Juan de Jerusalén, Rodas y Malta (1048).

Pero la que aquí nos trae, por nuestro apelativo callejero, es la Orden de la Santísima Trinidad, más conocida como de los trinitarios. Fundada por san Juan de Mata en Cerfroid (1198), en la diócesis de Meaux, el papa Inocencio III aprobó sus estatutos bajo la regla de san Agustín. Desde sus comienzos tuvieron dos grandes encomiendas. De una parte, la hospitalidad, entendida como acogimiento de enfermos, pobres y peregrinos (viajeros), y de otra, la redención de cautivos, también conocidos bajo el apelativo de esclavos. En este sentido, no fue casualidad que el fundador de la Orden la pusiera bajo la protección de la Virgen del Buen Remedio, indicando con ello quién sana todos los males de la humanidad. Rápidamente se propagó por Francia, Italia e Inglaterra, llegando a tener en la Península Ibérica más de 30 casas hospitalarias a finales del siglo XIII. La Orden daba gran valor a la ascesis, que se manifestaba especialmente en el silencio, el ayuno, la abstinencia y el comportamiento, tanto en la casa

como fuera de ella. En una época donde la vida religiosa era entendida como huida del mundo, como enclaustramiento (conventos y monasterios), los trinitarios se mezclan con los laicos en su rutina diaria, en sus obras de apostolado, en su trabajo, en su economía y en las necesidades de sus viajes. Incorporan a laicos a su espiritualidad, a sus obras, mediante la 'Cofradía de la Orden', oportunidad que suscitó el entusiasmo de Gonzalo, obispo de Segovia, que, en una carta elogiosa que obsequia al fundador (1208), animó a toda la población, a todas las clases sociales, a convertirse en cofrades y bienhechores de los trinitarios.

Obedientes a su superior, castos y sin propiedad alguna, los trinitarios se instalarán en los arrabales de las poblaciones, muy frecuentemente extramuros, junto a caminos y encrucijadas. Sus ingresos, que procedían de canales diversos, como la limosna o las cuotas de sus cofrades, se dividían en tres partes. Con dos de ellas se atendería a las obras de misericordia y al sustento de los religiosos y la casa; la tercera se dedicaría a la redención de cautivos (esclavos). Asimilados con el pueblo llano, usaban lana para la vestimenta y el lecho y el asno como cabalgadura. El caballo les quedó terminantemente prohibido. Los siglos XVI y XVII serán de gran vitalidad para los trinitarios de la Península, creándose nuevas fundaciones y hospitales de transeúntes, y abriéndose numerosas casas de estudio y colegios universitarios. Tan dinámica actividad tuvo un gran protagonismo en la ciudad de Baeza y en todas sus colaciones y aldeas, incluida la de Baños de la Encina, villa desde 1626. La última década del XVI trajo consigo la reforma de la Orden. En 1599, bajo la batuta de san Juan Bautista de la Concepción y con la conformidad de Clemente VIII, se constituyó la Congregación de los Hermanos Reformados y Descalzos de la Orden de la Santísima Trinidad y Redención de Cautivos. En Andalucía se establecería una de sus tres provincias españolas, en concreto la llamada como de la Transfiguración. Entre otros aspectos de la Orden Reformada, cabe destacar la posibilidad de tener terciarios, es decir clérigos y laicos que profesaban los votos de la Orden. Entre 1625 a 1769 consiguieron veinticuatro redenciones, personas liberadas de la esclavitud del pagano, entendiendo como tal al sarraceno. Por otra parte, en aquel periodo divulgaron sus renombradas procesiones penitenciales, en las que recitaban y cantaban la doctrina cristiana

por las calles concluyendo con un sermón. Todo ello favoreció la general propagación de las cofradías de Jesús Nazareno, cautivo y rescatado, como podemos imaginar directamente relacionadas con la Orden y sus fines.

Al hilo de toda esta perorata, Manuela parecía preguntarse a qué venía tanto verso y qué tendría que ver con las bondades de su sótano. Momentáneamente, la mujer quedó como fuera de lugar, pero tenía la total seguridad de que llegaríamos a mejor camino y buen puerto.



Figura 5. Camino ‘romano’ a su paso por las inmediaciones del pueblo

Para el asunto que nos traía, y por no tener a Manuela en la más absoluta inquietud, interesa apreciar como el edificio, que más parece casa de misericordia que hospital, está ubicado junto a una de las variantes del Camino de Andalucía —proveniente de los puertos del Rey y Muradal y con destino a la campiña de Jaén y bajo Guadalquivir— y en su encuentro con el camino Cascarrillo (o de *Enmedio*) y la vereda de la Argamasilla (también conocida como Camino de Linares o de las Viñas). Situado en los arrabales de la villa, lo está en uno de sus accesos principales (la entrada meridional). Por entonces, siglo XVIII, travesía Trinidad se estaba construyendo como barrio de nuevo cuño, derramándose junto a la calzada viaria, o Camino del Pozo Vilches, que llevaba al pozo de la Vega y a las eras de la parte baja del pueblo, las de ‘Casa’. Sobre el terreno, la principal peculiaridad de esta manzana es que allí, junto al camino, se levanta un mesón y los molinos almazara tienen gran protagonismo urbano, pues tenían amplia presencia y su testimonio aún hoy es muy notable: molino de

los Altozano, molino de San Enrique y molino de la Casa Vilches. En este asunto, en la ubicación junto a una encrucijada y en los arrabales, encontramos la primera coincidencia con los hospitales trinitarios. Por otra parte, como el tamaño de nuestro dispensario era muy reducido, no era la Orden la que gestionaba directamente el hospital. Por el contrario, y como se ha visto más arriba, estaba administrado por un clérigo, posiblemente profesante de la Orden, y de la misma manera, los laicos, responsables del trámite diario: curas, limpieza, atención del peregrino, etc., debían ser cofrades terciarios. En relación con este tema, en la colaboración activa de cofrades y terciarios participando como empleados del hospital, volvemos a encontrar nuevas coincidencias con el modelo asistencial que desarrollaron los trinitarios.

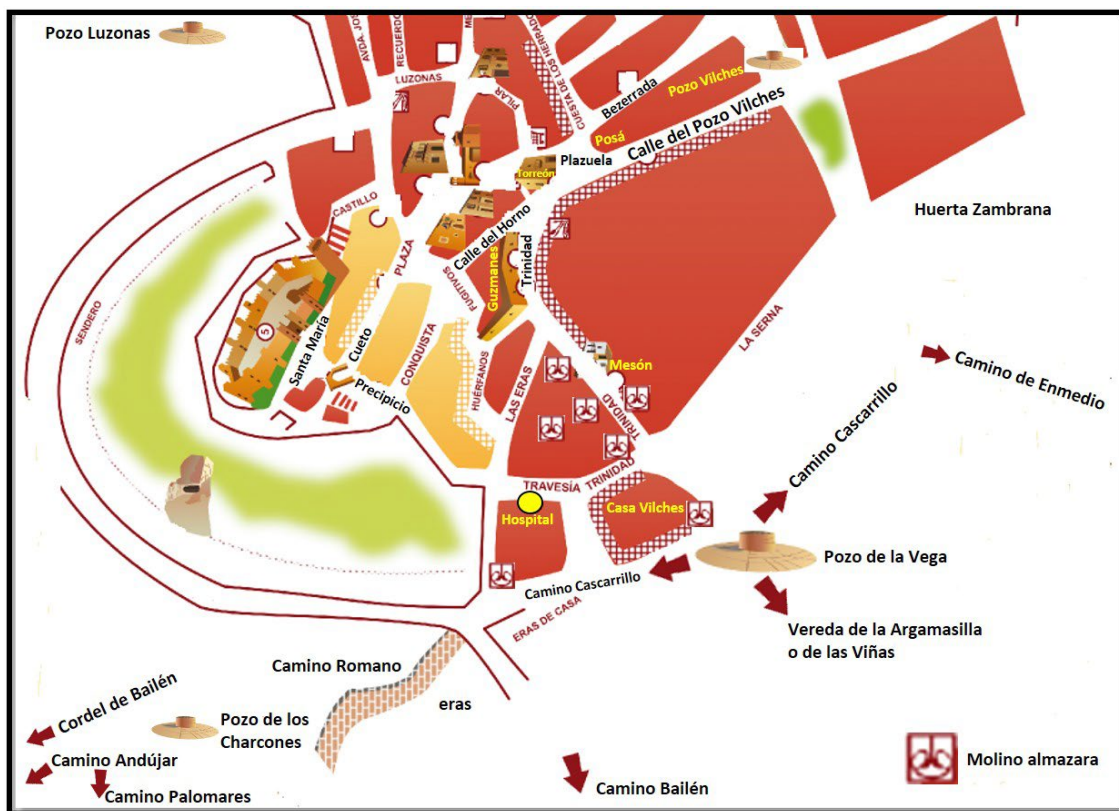


Figura 6. Distribución de calles, pozos y caminos. Localización del Hospital. Elaboración propia

A modo de epílogo, mediado el siglo XVIII, el Catastro de Ensenada nos dice que se desconocen los tiempos y la persona que llevó a buen término la fundación del hospital bañusco. Pero hay tres aspectos que indican la posibilidad de que existiera una cofradía vinculada con los trinitarios, un grupo de personas respetuosas con los fines y regla de la Orden que gestionaría la rutina diaria del dispensario y que, por tanto, indicaría el origen trinitario de esta casa de

misericordia y de apoyo al viajero transeúnte. En primer lugar, y como nos recordaba en su blog el ilustre paisano Diego Muñoz-Cobo Rosales¹, se cuenta con el testamento de Elvira Galindo, que falleció en Baños en 1708 y lo tenía otorgado en 1696. En él, entre otras disposiciones, viene a decir que *'el primer fruto de aceituna de las fincas que dejaba para tal fin, se saque a almoneda o subasta al mayor postor y el producto se ponga a censo y sus rentas sean para la Esclavitud del Santo Cristo del Llano, como ayuda a las fiestas y demás gastos de dicha entidad'*. Este legado nos confirma la antigüedad de la cofradía y la consideración de ilustre que ya tenía en 1752, fecha del mencionado catastro elaborado en tiempos de Fernando VI.



Figura 7. Ermita y camarín del Cristo del Llano

En segundo lugar, llama la atención que el apelativo 'esclavitud' tenga protagonismo en el nombre de dicha cofradía, más aún cuando el rescate o redención de esclavos (cautivos) en poder de los berberiscos era una de las principales dedicaciones de la Orden (véase el caso de la liberación de Cervantes, en Argel). Paralelamente, en las disposiciones de Elvira Galindo se hace mención expresa de las 'fiestas', cuando más arriba veíamos que es por esta época cuando se popularizaron las procesiones penitenciales, principalmente las de Jesús del Rescate y Cautivo, que en la mayoría de las ocasiones venían de la mano de las cofradías de la Orden. En nuestro caso, en Baños y en honor del Santo Cristo del Llano, se celebraban el 14 de septiembre, día de la 'Exaltación de la Cruz', núcleo central de la actuales 'fiestas de los

¹ <http://diegomunozcobo.blogspot.com/>

Esclavos', que en fechas relativamente cercanas fueron movidas del 14 al 19-21 de septiembre.



Figura 8. Calle Amargura, con presencia de la cruz trinitaria

Por último, es muy interesante la presencia de numerosas cruces de la Orden blasonando los dinteles de diversas casonas del conjunto histórico. De cruz griega, muy similar a la paté o patada de la Orden Hospitalaria del Temple, aunque con ligeras diferencias, las tenemos identificadas en más de una decena de viviendas. Así sucede con las labradas en la propia manzana de Trinidad (Camino del Pozo Vilches), donde hay hasta tres; pero también están presentes en Industria (*Bezerrada*), de la Cruz (antes del Potro), Visitación (antes Chacona), de la Amargura, Fugitivos o dos en Isidoro Bodson, antigua Donosa, entre otras. A destacar una de las que hay en Donosa, en el reutilizado dintel que da acceso al domicilio de los empleados de Unicaja, cuya cruz no responde al tipo paté. Por el contrario, representa la primitiva cruz de la Orden, la versión formada por dos franjas sencillas.



Figura 9. Cruz trinitarias, calles Isidoro Bodson (antigua Donosa) y Fugitivos



Figura 10. Diversas cruces trinitarias. Calles de la Cruz (antigua del Potro), Visitación (antigua Chacona) y Travesía Trinidad

Estos testimonios, más que significativos, podrían confirmarnos la importancia caminera del pueblo, así como la presencia y dinamismo de la Orden y su cofradía en Baños, primero cuando fue colación (aldea) y después siendo villa (1626). Y todo ello nos lleva a considerar que el hospital de la Sangre de *Christo*, como la vieja cofradía que promocionó la fiesta de los 'Esclavos', fueron consecuencia directa de la actividad desarrollada por los acólitos que la Orden Hospitalaria de la Santísima Trinidad tenía en el pueblo.



Figura 11. Casa Almedinilla y cruz trinitaria, en calle Fugitivos. Autor: Rosa Cruz Cabrera



Figura 12. Diversas cruces trinitarias: Amargura, Donosa y Trinidad

Manuela, mirándome de abajo a arriba, piensa que debo escuchar algún eco en lo más profundo de las piedras. Quizá sea algo raro o singular, pero es como si quisiera descubrir en su duro corazón la pasión y el pensamiento de las personas que las tallaron. Sonríe, echa la llave a la destartalada puerta y me emplaza para otra tarde.



Figura 13. Camino 'Romano', tramo del camino de Bailén/Andújar antes de llegar al aprisco de Los Charcones. Autor: Rosa Cruz Cabrera

CÁSTULO SIETE, UNA EXPERIENCIA CAMINERA REDONDA

José Fernando Cantarero Rodríguez

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Propuesta de Trabajo

El objetivo principal de este trabajo es la elaboración de propuesta de un producto caminero de arqueoturismo, un paquete turístico que tenga a los caminos como soporte territorial y a los bienes arqueológicos de un espacio geográfico muy concreto como principales componentes de su oferta: la comarca de Sierra Morena en Jaén. Por otra parte, se plantea como forma de movilidad la bicicleta, ya que es una modalidad turística en constante crecimiento. Teniendo en cuenta el territorio marco y la velocidad que ofrece el medio de transporte elegido, se van a escoger dos elementos de gran importancia patrimonial como puntos de inicio y fin de este proyecto, dado que cada uno de ellos se encuentra en los extremos opuestos de la comarca: la ciudad ibero romana de Cástulo y el Grupo de pinturas rupestres 'Vacas de Retamoso'. De este modo, estos dos grandes hitos van a marcar de forma más o menos exacta las dimensiones del itinerario, su principio y su final.

La razón principal de la elección de este territorio es que este innovador proyecto se soporta sobre un ámbito geográfico, un destino turístico, donde no aún no existen ofertas que engloben el cicloturismo y el arqueoturismo como un producto turístico singular. Es así como nace la idea bajo el nombre de "Cástulo Siete, una experiencia caminera redonda", que hace mención a los cuatro ingredientes que lo integran:

- Un territorio histórico que, tras la caída de la explotación minera, se encuentra en decadencia. El itinerario arranca en la ciudad íbero romana de Cástulo.
- El itinerario gira en torno a siete recursos/valores muy importantes, y a la vez poco conocidos para el ambiente turístico, directa o indirectamente vinculados con la arqueológica, ya sea en su vertiente cultural o natural.
- Un medio de transporte novedoso y activo, como la propia experiencia: la bicicleta tipo gravel.

- Una experiencia global, emocionante y participativa. Lo que actualmente se llama una 'emoexperiencia' (experiencia emotiva, perteneciente al emoturismo), que es única y que tiene lugar en un territorio excitante desde el punto de vista cultural: la vertiente sur de la Sierra Morena Jaén, concretamente el antiguo Distrito Minero Linares-La Carolina.

Con el fin de organizar el producto, después de realizar un estudio bibliográfico y acercarnos al territorio, se seleccionarán aquellos bienes arqueológicos más interesantes y se analizarán las diferentes posibilidades para unirlos mediante caminos y sendas atractivas para el uso de bicicleta. Sería el caso de cañadas ganaderas o antiguas vías férreas en desuso.

Del total de los recursos catalogados, se hará una selección de siete de ellos, los más impactantes o interesantes, ya sea por valor histórico, belleza monumental, estado de conservación, el paisaje histórico resultante, accesibilidad, contexto, etc. El objetivo de esta selección es utilizarlos a modo de reclamo promocional y como hilo que nos permita dar forma al paquete turístico. Se han seleccionado siete porque, desde la antigüedad, al hilo de Cástulo, este dígito entraña misterio, pues simbolizaba la magia, la misma que se quiere aportar a este producto turístico. Siempre ha sido un número que ha llamado la atención de intelectuales y que en la biblia aparece con frecuencia. También, a modo de pretensión, con este trabajo se proponen las 'siete posibles maravillas de la comarca minera de Sierra Morena', en Jaén.

1.2 El Territorio Marco

El producto que se propone va a tener como marco territorial Sierra Morena, en Jaén, en concreto la ahora llamada administrativamente como Comarca Norte. Geográficamente, se encuentra al norte de la provincia, en una posición central, comprendida entre las comarcas de La Campiña de Jaén al oeste, El Condado al este y La Loma y La Comarca Metropolitana de Jaén al sur. Por otra parte, entre sus principales activos se cuentan el propio macizo de Sierra Morena, con lugares tan emblemáticos como el parque natural de Despeñaperros o la Cascada de la Cimbarra, el río Guadalimar y sus terrazas (donde encontramos Cástulo), los filones mineros del Distrito Linares – La Carolina, los ríos Guadiel, Rumbiar y Guarrizas o la amplia llanura de Bailén-La Carolina, entre otros.



Diapositiva 1: La comarca de Sierra Morena. Fuente: Wikipedia. Descarga:

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ja%C3%A9n_-_Sierra_Morena_2022.png

Con una superficie total que ronda los 1.400 kilómetros cuadrados, su población se concentra en tres núcleos comarcales de cierta entidad en la provincia: Linares, La Carolina y Bailén. El resto de sus aproximadamente 100.000 habitantes, según datos del año 2019 del Instituto Nacional de Estadística, se reparten por las poblaciones de Aldequemada, Santa Elena, Guarromán, Carboneros, Baños de la Encina y Jabalquinto.

Desde la vertiente territorial, si se trazara una línea imaginaria desde Cástulo a Despeñaperros, se pasaría por un buen número de los principales componentes geomorfológicos que caracterizan el área que toca este trabajo. Itinerario que, por otra parte, coincide en gran parte con los caminos históricos que, viniendo de las dos mesetas, bajaban al alto Guadalquivir. Al sur de Linares se encuentran las terrazas del río Guadalimar, posiblemente el área más fértil de la comarca y una de las causas, entre otras, como la minería, del esplendor de la ciudad de Cástulo en el primer milenio a. C. (siglos VII al III a. C). Seguidamente, rumbo norte, se daría con el escalón de Linares y la zona sur del distrito minero. Cruzando entre cabrias y chimeneas, el relieve se suaviza y, siempre dirección norte, se surca una gran llanura, el valle

miocénico Bailén-La Carolina, ocupado hoy día por la autovía E5 que une Madrid con Andalucía por Santa Elena, Córdoba y Sevilla.

Llegando al término de La Carolina, la sierra vuelve a tomar protagonismo y el relieve vuelve a ser irregular. De nuevo emerge el potencial minero. Todo ello favorece un paisaje de contrastes, diferente, que enriquece cualquier ruta o producto turístico que se proponga. Seguidamente, el itinerario se adentra en el corazón de Sierra Morena, un viaje que nos introduce en la zona más salvaje de la sierra: el Parque Natural de Despeñaperros. Un paisaje verdaderamente agreste que no sólo ha condicionado su catalogación como espacio natural protegido, históricamente lo posicionó como frontera natural y, por ende, como territorio encastillado. En este sentido, durante los siglos XII y XIII, en plena conquista castellana, pero desde siempre, su relieve favoreció la presencia de castillos, fortines y, en general, enclaves amurallados. Este es el caso de los castillos de Castro Ferral y de las Navas, escenarios que lo fueron de la Batalla de las Navas de Tolosa, pero también de otros menos conocidos como Malaventura, El Castillo (Collado de los Jardines), el castillete del Peñón de la Niebla o el Castellón cobija a los distintos abrigos rupestres que forman Vacas del Retamoso, caso de Las Sacerdotisas.

La enorme diversidad de recursos turísticos y la amplia dispersión que presentan, favorece la creación de un producto turístico argumentado en una manera de moverse diferente: la bicicleta. Por otra parte, la escasa distancia entre municipios y la existencia de alojamientos en cada uno de ellos, permite la creación de las etapas oportunas y necesarias. Ahora, ese soporte, la bicicleta, necesita de un hilo caminero que permita los desplazamientos. Pero eso no es ningún problema en un territorio que siempre ha sido de paso, con caminos de carruajes y herradura; de uña o trashumancia ganadera, con cañadas, cordeles, veredas y coladas; y minero, con cables aéreos y tendidos férreos.

1.3 Metodología del Trabajo

Este trabajo ofrece dos puntos de partida muy evidentes, que no son otros que, de una parte, la importancia creciente que está adquiriendo el patrimonio arqueológico y las teorías históricas que se deducen de sus estudios: que dota a nuestro producto de un contenido fiable, histórico, pero cargado de magia. Cada vez hay una mayor conciencia y los estudios arqueológicos tienen una mayor relevancia en nuestra

sociedad. Un ejemplo de ello es lo ocurrido recientemente con las 'sacerdotisas' de Vacas del Retamoso, en Despeñaperros, que fueron destruidas con pintura. La queja social en contra de la vandalización fue colosal y la respuesta de todos, incluidas las administraciones, inmediata. De otra parte, está el enorme crecimiento que viene teniendo el cicloturismo como actividad deportiva y turística, que año tras año suma más adeptos y números en crecimiento constante. Por otra parte, haciendo mención a los datos económicos, hay quién en el ámbito turístico compara a esta actividad con el golf y le vaticina un futuro exitoso como modalidad turístico deportiva. Con estos dos ingredientes se puede empezar a trabajar, pero falta un último gran componente a considerar: un hilo caminero válido para el uso de la bicicleta, una red viaria que permita unir todos los hitos arqueológicos de interés que se pretenden utilizar para argumentar este producto.

Por tanto, anunciada esta propuesta, la metodología de trabajo que vamos a seguir se sintetiza de la siguiente manera:

1.- Recopilación bibliografía del territorio, especialmente aquella que sea sensible con el patrimonio arqueológico y viario, aunque también paisajístico y cultural-monumental. Esta parte del trabajo nos debe permitir identificar los siete hitos arqueológicos principales, también algunos secundarios, y las posibilidades de unirlos mediante un hilo viario que, preferentemente, evite el asfalto.

2.- Trabajo de campo que nos permita realmente identificar ese patrimonio y la red viaria a utilizar. Por otra parte, pisar el terreno nos debe dar a conocer otros recursos con menor presencia bibliográfica, como puede ser el caso de los bienes de tipo etnográfico (caso de la arquitectura en piedra seca).

3.- Identificación de toda aquella oferta necesaria para elaborar el producto y que podemos entender como complementaria: alojamiento, restauración, áreas de descanso, museos, etc.

4.- Una vez tengamos ubicada cartográficamente la ruta y, por tanto, tengamos más o menos definido nuestro producto, debemos profundizar en la normativa de referencia: creación de paquetes turísticos, promoción y comercialización, legislación en materia de turismo activo, realización de 'transfers' y movilidad de equipajes, etc. Actividades todas ellas que son necesarias considerar para la óptima creación de un paquete turístico de estas características.

5.- Propuesta de producto, componentes definitivos y estructura de etapas. Así como unas pinceladas en materia de promoción y comercialización.

1.4 Oportunidad

1.4.1 Crecimiento continuo del cicloturismo y de la práctica turística en la naturaleza

En la actualidad, el cicloturismo es una indudable fuente de generación de valor económico, territorial y de empleo. Se trata de un mercado que está en continuo crecimiento y que favorece el incremento del uso de la bicicleta en los desplazamientos, tanto como medio de transporte, práctica deportiva y o como herramienta de movilidad turística. En este sentido, la Unión Europea reconoce al cicloturismo como un medio para mejorar las condiciones de bienestar y de vida de una manera sostenible, tanto en la actualidad como en el futuro, y señala que el fomento del cicloturismo favorece un crecimiento inteligente, sostenible e inclusivo.

Según el 'Diagnóstico del potencial cicloturístico del territorio de Andalucía', realizado por la empresa especializada Bikefriendly para la Consejería de Turismo, Junta de Andalucía, en 2018, el cicloturismo influye positivamente en la economía y respeta al máximo el medio ambiente: se produce una disminución de los impactos ambientales, en particular los relativos al cambio climático.

Por otra parte, el turismo en bicicleta favorece el ahorro en gasto público, especialmente todo aquel relacionado con la salud: en Europa ya se ahorran entre 20 y 25 mil M€/año en gasto público sanitario. Igualmente, la promoción del cicloturismo requiere inversiones relativamente bajas y la amortización de la inversión en infraestructuras es muy rápida. Por cada euro invertido en infraestructuras ciclistas se recuperan 19 euros.

Además, como características generales, podemos señalar que el cicloturismo ofrece grandes oportunidades en materia de empleo y de impacto positivo en la economía, especialmente en aquellos lugares donde el turismo es incipiente o inexistente. En esta línea, según el propio estudio:

- Las rutas cicloturistas provocan un gran impacto turístico en su área de influencia, expandiendo la actividad turística por el territorio.

- El cicloturismo se perfila como una solución ideal para la desestacionalización del turismo en zonas de elevado atractivo turístico y asociadas al sol y la playa, por ejemplo.
- El gasto realizado por el cicloturista repercute en mayor medida sobre la economía local respecto al turismo convencional, contribuyendo además a desestacionalizar la oferta turística.
- De hecho, el cicloturismo produce anualmente en Europa un impacto económico directo de 44.000 millones de euros.
- El cicloturista gasta más en sus viajes que el turista convencional: de media son 57,08 euros al día y un total de 439 euros por viaje.
- La industria de la bicicleta en Europa factura más de 5.500 millones de euros al año gracias al cicloturismo.

Ahondando en estos números, un estudio de la Red de Vías Verdes, Federación Europea de Ciclistas, nos dice que:

- El cicloturismo produce anualmente en Europa un impacto económico directo de 44.000 millones de euros, de los cuales 1.620 millones corresponden a España.
- Es el deporte más practicado en nuestro país.
- El 70,7% de la población española usa la bici habitualmente: un mercado nacional de 26,5 millones de personas.
- El 37,7% de la población usa la bici por motivos deportivos y el 36,5% lo hace por ocio.
- En Europa se producen más de 20 millones de vacaciones en bicicleta al año.
- Crecimiento estimado del 4% anual en el corto plazo.
- 2 de cada 5 "*millenials*" prefieren unas vacaciones activas.
- Las políticas gubernamentales, en todas sus escalas, impulsan su crecimiento para favorecer un turismo más sostenible y capaz de poner en valor todos los recursos, tanto naturales como culturales.

1.4.2 La importancia del Gravel

El gravel es una modalidad ciclodeportiva/cicloturística novedosa, de reciente creación y que tiene mucho futuro por delante, pues utiliza un tipo de bicicleta multifuncional. Esa ambivalencia le permite discurrir por una buena variedad de caminos, utilizando bicicletas que se adaptan a todo tipo de terrenos de forma segura y a lo largo de todo el año. Destaca por las prestaciones que ofrece tanto en caminos empedrados como en vías de tierra. Esta 'herramienta' permite que la naturaleza, y cualquier tipo de paisaje, entren fácilmente a formar parte de la experiencia cicloturista. Con respecto a nuestro itinerario, esta es la modalidad ideal, ya que en casi todo momento el hilo caminero nos llevará por vías de tierra, empedrados, calles... y asfalto allí donde no hubiera otra posibilidad.

1.4.3 Importancia del microsegmento 'arqueoturismo'

En la actualidad, el turismo cultural, y más concretamente el arqueoturismo, presenta un auge interesante y está en continuo crecimiento y revalorización. Teniendo en cuenta los datos de la Encuesta de Hábitos y Prácticas Culturales de los años 2014 y 2015, publicada por el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, más de un 30% de la población se interesaba por los sitios arqueológicos, siendo en el 92% de los casos la principal causa de la visita. Por otra parte, según estudio más reciente realizado por Saeta (Departamento de Análisis Estadístico de la E.P. para la Gestión del Turismo y del Deporte de Andalucía), 'para el año 2020 se ha estimado que Andalucía recibió 4 millones de turistas culturales, lo que significa que el 29,6% del total de turistas que visitó la región en dicho año (13,3 millones) tenía como motivación principal disfrutar de sus vacaciones realizando turismo cultural. Respecto a 2019, esta cifra supone que el turismo cultural ha descendido a una tasa del -64,0%, un decremento que ha superado al registrado para el total de turistas en 2020 (-59,0%). El turismo cultural llevaba creciendo de forma ininterrumpida desde el año 2013. Además, en cuatro de los seis años con resultados positivos para este segmento turístico del intervalo 2013-2019, el turismo cultural había registrado mayores crecimientos que los del total de turismo recibido en Andalucía.'

A estos datos hay que sumar que las administraciones, en nuestro caso las andaluzas, ya han detectado la importancia de este microsegmento turístico y se están movilizando para hacerlo cada vez más visible y consumible. Algunos ejemplos de

ello son el proyecto 'Herederos de una Gran Historia', presentada en FITUR 2022 por la consejería de Cultura y Patrimonio Histórico, iniciativa que aglutina todos los conjuntos, enclaves y museos para proponer un viaje por toda la Historia española, europea e iberoamericana; o la creación, aunque frustrada, de la Tarjeta Turística Cultural promovida por la Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local, que integra más de 100 recursos de la oferta cultural, patrimonial y turística de las ocho provincias. Esta tarjeta tenía como fin animar a los visitantes a que realizaran rutas culturales y disfrutaran del enorme patrimonio cultural de la Comunidad. Por otra parte, esta misma consejería, a través de su empresa pública para la Gestión del Turismo y del Deporte de Andalucía, está trabajando en una línea de promoción y comercialización turística denominada 'Andalucía es leyenda' que engloba los recursos de tipo arqueológico.

Por otra parte, y reafirmando nuestra opinión, cada vez son más las empresas turísticas especializadas en este microsegmento, ya sea desde la vertiente de la oferta o de la comercialización turística (touroperadores). Por mencionar algunas empresas, este es el caso de Salsum (Castro del Río), Parque Megalítico de Gorafe CIM Gorafe (Gorafe), Arqueonatura (Jaén), Arqueorutas (Málaga), Granadaways (Monachil), Haz y Envés (Vélez Blanco), Raíces (Almería, entre otros muchos creadores de producto; o Andalucía Experiencias (Sevilla), Onturi Singular Tourism (Galera), Galeota Tourism (Ardales), Arika Travel (agencia online), Arqueotour (agencia online), Pausanias Viajes Arqueológicos..., todos ellos creadores de producto y comercializadores en sus diferentes variantes.

Teniendo en cuenta toda esta información y las tendencias del mercado, nos parece que la idea de conjugar bienes arqueológicos y cicloturismo para crear un producto turístico atractivo y competitivo es muy interesante, y da sentido a la articulación de un itinerario que tenga su principal interés en los sitios arqueológicos de la Comarca de Sierra Morena: '**Cástulo Siete, una experiencia caminera redonda**'.

2. INVESTIGACIÓN BIBLIOGRÁFICA Y DE CAMPO

2.1 **Ámbito natural, histórico y cultural**

2.1.1 **Parque Natural de Despeñaperros**

El Parque Natural de Despeñaperros se localiza en pleno corazón de Sierra Morena, más concretamente en el término municipal de Santa Elena, al norte de la provincia de Jaén. Por su localización, ha sido históricamente frontera y lugar de paso entre Andalucía y Castilla, siendo por este mismo motivo muchas veces escenario o antesala de grandes acontecimientos históricos. Es el caso de la Batalla de las Navas de Tolosa, o de alguna 'napoleónica', o que fue frontera encastillada durante el periodo almohade (siglos XII y XIII) para impedir el avance de las tropas castellanas. En su área territorial también hallamos otros tipos de patrimonio, entre ellos la huella trashumante, la herencia cinegética o el legado caminero. Así encontramos bienes como el Conjunto rupestre de Vacas del Retamoso, el castillete del Peñón de la Niebla, el 'Empedraíllo', el histórico Puerto del Rey y sus ventas o los restos de los viejos caminos del Muradal, Olavide y Despeñaperros (Carretera Nacional).



Diapositiva 2: Subida al Puerto del Rey, bosque de pino y roble en Despeñaperros

En las casi 8.000 has protegidas que tiene el parque natural, además de sus valores geológicos y paisajísticos, de la singularidad de su flora y fauna, destacan áreas y elementos muy concretos y gran valor turístico. Este es el caso del Monumento Natural de los Órganos. Con unos 300 millones de años de antigüedad, consiste en unas enormes columnas de roca cuarcita que recuerdan a los tubos de órganos que se encuentran en iglesias y catedrales. En el Collado de la Aviación, frente al monumento natural y a casi 1.000 metros de altura (981m), existe un mirador que

ofrece unas panorámicas excepcionales. A este equipamiento se puede acceder desde los senderos señalizados del Barranco de la Niebla y Barranco de Valdeazores. Por su parte, este último sendero posee un bosque endémico de enorme riqueza botánica. En el entorno del parque natural, otro elemento natural muy interesante es la Cascada de la Cimbarra, localizada en la localidad vecina de Aldeaquemada. Finalmente, junto a un arte rupestre excepcional y único (Patrimonio Mundial de la UNESCO), destacan otros espacios como la red de huertos tradicionales escondidos en las entrañas del parque o los singulares bosques de roble melojo del collado de la Estrella.

2.1.2 Batalla de las Navas de Tolosa

Aunque puede pareceros que esta batalla empezó a fraguarse en el año 1211, tras la conquista del Castillo de Salvatierra (Ciudad Real) por parte de las tropas almohades, realmente comenzó a forjarse al día siguiente de la derrota de Alfonso VIII en Alarcos (1195). Desde ese momento el ejército castellano estuvo preparando una gran ofensiva contra Al Ándalus. Por otro lado, tras conocer la preparación de la ofensiva del norte, el ejército almohade se desplazó hasta Sierra Morena para taponar el avance de las tropas cruzadas. Así es como ambos ejércitos acabaron batallando en el área de Despeñaperros (julio de 1212), concretamente en el paraje que hoy es conocido como Llano de las Américas, y quedando registrado como Batalla de las Navas de Tolosa. Tras alcanzar el puerto del Muradal, los cruzados toman el Castillo de Castro Ferral provocando el movimiento de los almohades, que teóricamente tenían una mejor posición para la batalla y los esperaban emboscados en el paso de La Losa. Finalmente, se dice que aleccionados por un pastor o santo, la coalición cristiana toma otro itinerario que los lleva a la Mesa del Rey y acaba dándoles ventajas estratégicas. El 16 de julio de 1212 tiene lugar la batalla con victoria de Alfonso VIII y sus cruzados, junto con los reyes de Navarra y Aragón. La batalla supuso la ruptura del equilibrio de poder entre los reinos cristianos y andalusíes, por tanto, tuvo una importancia muy grande con respecto a la historia peninsular. De hecho, tuvo consecuencias tales como el fin del imperio almohade o el principio del final del Al Ándalus. Junto a los ya mencionados, otros escenarios importantes de la batalla son el Camino del Muradal, la Ensanchá o los Cerros de las Viñas y de los Olivos, donde hoy se encuentra el Museo de la Batalla, el Collado de la Matanza, el Cerro de las

Calaveras o el Paso de la Losa, y paisajes enorme belleza, como el Salto del Fraile y la Cerrada del Castillo



Diapositiva 3: Castillo de Castro Ferral, el Muradal

2.1.3 Cástulo

La Zona Arqueológica de Cástulo se encuentra a 5 kilómetros dirección sureste de la ciudad de Linares, ocupando parte del término de dicha ciudad, aunque el área también ocupa zonas de Lupión y Torreblascopedro. Lo que es la ciudad de Cástulo vertebrada la Zona Arqueológica y sólo ocupa el término municipal de Linares.



Diapositiva 4: Termas en Cástulo

Por su situación estratégica, junto al río Guadalimar y en el marco de las vías de comunicación del alto Guadalquivir, por la fertilidad de sus tierras, localizadas sobre las mismas terrazas fluviales del río, por la enorme riqueza minera de su entorno geográfico, que luego, a partir del XIX, sería el distrito Linares – La Carolina..., en fin, por su enorme tradición histórica, Cástulo es una de las grandes ciudades de la antigüedad hispana. En el área de Cástulo se puede encontrar diferentes culturas que son huella y legado de su enorme pasado.

Entre estas culturas destacan la íbera y la romana, que es cuando la ciudad se convierte en uno de los enclaves más importantes del sur peninsular, durante la Protohistoria y la Edad Antigua. Pero su estela se alarga en el tiempo, llegando a ser sede episcopal con los reinos godos y a ser escenario de una gran batalla durante el periodo emiral. De entre sus numerosos bienes, en la visita actual destacan diversos elementos, como las murallas ciclópeas, sus necrópolis, las viejas termas o mosaico de los Amores, sin dejar de lado la Torre Alba y el edificio basilical. Imprescindible la visita a su Museo, en Linares, donde se encuentran hallazgos imponentes, como el león guardián de sus puertas o la reconocida patena de Cristo.

2.1.4 Arte Rupestre de Sierra Morena: Levantino y Esquemático

Este tipo de arte tiene un amplio desarrollo en el Neolítico y se alarga hasta la Edad de los Metales, presentándose en cuevas poco profundas y abrigos al aire libre por una amplia extensión de la geografía peninsular. Normalmente se representa bajo figuras humanas, animales o elementos simbólicos, tan simplificados que lo abstracto se impone a las figuras completamente descriptivas.

Este tipo de pinturas se extiende en varios puntos de la provincia de Jaén, incluida Sierra Morena, y muestra una amplia representación en el Parque Natural de Despeñaperros, en Santa Elena, estando numerosos grupos de la vecina Aldequemada y una pintura de Vacas de Retamoso catalogados como Patrimonio Mundial por la Unesco. En la zona que nos atañe, entre otros, destacan los grupos de Vacas del Retamoso, más concretamente el grupo de las Sacerdotisas o los 'Gatos', hito que nos marca el extremo norte de nuestro itinerario.

2.1.5 Distrito Minero Linares-La Carolina

El territorio que integra el distrito es bastante amplio, teniendo participación los municipios de Bailén, Baños de la Encina, Vilches, Carboneros, Guarromán, La Carolina, Linares, etc., siendo los cuatro últimos los más interesantes para nuestro trabajo al discurrir nuestro itinerario por su territorio y comprender objeto de nuestro estudio. El Distrito Minero Linares-La Carolina lleva siendo objeto de extracción de minerales desde la Edad del Bronce, y aún antes, pero será en el siglo XIX y XX cuando mayor importancia tengan estas explotaciones, sin menospreciar el periodo romano. Su huella, la más moderna, es la más visible sobre el territorio. En aquel momento las grandes potencias europeas, principalmente Reino Unido y Francia, invirtieron sus capitales para extraer principalmente plomo, cobre y plata, horadaron entonces un sinfín de minas y se elevaron un ejército de chimeneas y cabrias. También se tendieron un sinfín de kilómetros de vías férreas y se levantaron estaciones y apeaderos. Y fue entonces que, en la Comarca de Sierra Morena, se dibuja un paisaje totalmente diferente, único y de gran impacto sobre el visitante.



Diapositiva 5: 'Las Sacerdotisas', Vacas de Retamoso

Toda aquella actividad nos ha legado una gran cantidad de patrimonio que crea un paisaje sin igual en este distrito minero. En la zona destacan los grandes grupos mineros, como Collado del Lobo, La Tortilla o La Cruz, por los que discurre la

propuesta. Pero es que, además, nos ha dejado las antiguas vías ferroviarias por las que movían minerales, combustibles y alimentos, que han quedado como caminos idóneos para la práctica de la bicicleta: el *Ferrocarril de Linares a La Carolina y Prolongaciones*, o 'trenillo' de La Carolina (que funcionó de 1910 a 1961), y el inconcluso *Tren de Puertollano*. A este enorme patrimonio minero y ferroviario hay que añadir otros bienes de interés, elementos únicos vinculados al movimiento de la riqueza económica, como es el caso de balnearios, fundiciones o centrales eléctricas, pero también elementos que pueden parecer insignificantes, pero no lo son, como trincheras y campos de fútbol históricos.



Diapositiva 6: Cabrias en el coto minero, en la zona de Majadahonda, Guarromán

2.1.6 Las Nuevas Poblaciones en Sierra Morena

Tras muchos intentos de repoblación fallidos, en la segunda mitad del siglo XVIII se lleva a cabo el gran proyecto de colonización de Sierra Morena. Quería dar solución a problemas endémicos, como el bandolerismo presente en sus caminos y pasos, pero también imponer orden y racionalizar los usos económicos, principalmente agrícolas, de estas tierras del Santo Reino. Desde 1766, durante el reinado de Carlos III y de la mano intendente Pablo de Olavide, se lleva a cabo la creación de ciudades, feligresías y aldeas, y se crean nuevos caminos que faciliten las comunicaciones, como el Camino de Olavide y la Carretera de Andalucía por Despeñaperros. Todo ello

bajo dos grandes proyectos, Las Nuevas Poblaciones de Andalucía y Las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena, el territorio de estas últimas es el afectado por nuestro proyecto.

Así es como llegan a la Comarca de Sierra Morena unos 6.000 colonos procedentes del centro de Europa, sobre todo flamencos y alemanes, pero también un cuantioso número de toda la geografía española. Además de la provincia de Jaén, este proceso se repite también en las provincias de Córdoba y Sevilla, con el mismo objetivo. Guarromán, La Carolina o Santa Elena son algunas de estas localidades, pero otras, como Navas de Tolosa, El Altico, El Rumblar Los Ríos, El Portazgo o Miranda del Rey son también algunas de aquellas aldeas que se edificaron en el momento.



Diapositiva 7: Posada de Arrieros en La Carolina, edificada en el marco de Las Nuevas Poblaciones

A día de hoy, su singular trazado urbano, en damero, es la muestra arquitectónica más patente de aquella política ilustrada de Carlos III, junto con pósitos y espacios públicos singulares (Plaza de las Delicias, en La Carolina), pero también han quedado algunas costumbres muy singulares, propias de países del norte, como los 'pintahuevos', y un buen número de apellidos que nos pueden sonar extraños, aunque perfectamente integrados en la idiosincrasia de Sierra Morena.

2.2 Los siete lugares clave

Con el fin de proponer los siete lugares clave de este trabajo, se van a crear unas fichas tipo que engloban los datos más interesantes de cada hito arqueológico. En

cada una de ellas aparecerá una pequeña descripción con los datos de mayor interés.

Veamos:

2.2.1 Cástulo	
Localización	Linares, 38°02'1"N 3°37'26"W
Propiedad	Pública
Protección	BIC
Tipología jurídica	Monumento y zona arqueológica
Estado	Buen estado
Accesibilidad	Alta. Visitable, posibilidad de guía, programas de difusión
Horario de visita	Martes a sábado 9:00-14:00 y 14:30-18:30. Domingos y festivos 9:00-15:00
Precio máximo entrada	1,50€
Bienes visitables	Ciudad, Centro de Interpretación, Museo
Descripción:	<p>La importancia de la ciudad de Cástulo reside en la época íbera y romana, momento de mayor esplendor de la urbe. Tanto es así, que fue capital de la región de Oretania en época íbera. Pero no sólo se puede hablar de estas dos culturas en Cástulo, pues hay indicios de ocupación desde la Edad del Cobre (alrededor del 3.000 a. C.), cuando su economía giraba en torno a la agricultura desarrollada en el Valle del Guadalimar. Es a partir del Bronce medio cuando Cástulo se posiciona como un núcleo poblacional importante gracias a la gran cantidad de minerales que ofrece el subsuelo de su entorno serrano. Tanto es así que, sumado a la excelente posición geoestratégica que posee para la comercialización de minerales, alimentos y manufacturas, la elevan a capital de un reino íbero. Tras esta gran etapa y en el marco de la II Guerra Púnica, Cástulo primeramente se posiciona del lado cartaginés, pues no en vano una de sus princesas estaba casada con el general Aníbal, pero en última instancia se pasa al bando romano. Este apoyo, tras la definitiva derrota cartaginesa, le vale ciertos privilegios que la permiten vivir un segundo periodo de gloria, ahora como ciudad romana. Posteriormente pasa por distintos gobiernos, desde visigodos a castellanos, y entre medias es</p>

	<p>ciudad andalusí, hasta que, exhausta, agoniza hasta desaparecer definitivamente en el siglo XIV. La ciudad de Baeza ocuparía su lugar principal.</p>
--	---



Diapositiva 8: Mosaico de los Amores, Cástulo

2.2.2 Grupo Minero Collado del Lobo	
Localización	Linares y Guarromán, 38°09'31"N 3°38'42"W
Propiedad	Privada
Protección	Ninguna
Tipología jurídica	
Estado	Ruinoso, pero cuenta con bienes de interés perfectamente identificables. Necesidad de consolidación de bienes
Accesibilidad	Media, respetando las diferentes porteras de vallas. No ofrece ningún tipo de visita guiada
Horario de visita	No tiene
Precio máximo entrada	No tiene

Bienes visitables	<p>Ermita de San Bartolomé: 38°09'10.2"N 3°38'45"W</p> <p>Apeadero Collado del Lobo: 38°09'27.4"N 3°38'46"W</p> <p>Cabrias mineras de Pozo Cobo Nuevo y Pozo San Cayetano: 38°10'07.3"N 3°38'21"W</p> <p>Complementariamente se podría visitar el socavón de la Mina del Collado del Lobo y el Acueducto del Muerto</p>
Descripción:	<p>Collado del Lobo es un interesante grupo minero de los contenidos en el Distrito Minero Linares - La Carolina, concretamente se extraía galena argentífera. Se reparte entre los términos municipales de Linares y Guarromán. La gran cantidad de minas de este distrito, su huella, nos ha legado un paisaje humanizado impresionante, que podemos disfrutar si rodamos por la antigua vía del "trenillo" que atraviesa la zona. En este lugar existen varios hitos patrimoniales bastante interesantes, entre los que encontramos la Ermita de San Bartolomé, de la Edad Media posiblemente entronca con un origen romano; dos cabrias metálicas en muy buen estado, de los pozos Cobo Nuevo y San Cayetano, que estuvieron funcionando hasta los años 70 del siglo pasado; y algunos elementos añadidos relacionados o no con el pasado minero de la zona, como el antiguo apeadero Collado del Lobo, varias trincheras de la vía, algún socavón, dos puentes ferroviarios, un acueducto y varios yacimientos romanos, como el 'Castillo de los moros', ya en Guarromán.</p>



Diapositiva 9: En el interior del Socavón del Collado del Lobo

2.2.3 Castillo de las Navas, del Águila o de la Cuesta	
Localización	Navas de Tolosa, La Carolina, 38°17'58"N 3°35'51"W
Propiedad	Privada
Protección	BIC
Tipología jurídica	Monumento
Estado	Ruinoso, necesita excavación arqueológica y consolidación
Accesibilidad	Media, sólo visitable mediante visita organizada con antelación
Horario de visita	No tiene. Para la visita es necesario contactar al correo info@orellanaperdiz.com o llamar al número +34 953 660 600
Precio máximo entrada	Está integrada en paquetes más amplios: visita finca taurina, comidas, etc.
Bienes visitables	Castillo, poblado minero y mina del Castillo, dehesa taurina, puente y molinos 'romanos' de la Conchinchina
Descripción:	<p>La construcción de este castillo oscila entre la época almorávide y la almohade, alrededor del año 1150. Se construye en el contexto que llevó la frontera entre los reinos cristianos del norte y Al Ándalus al macizo de Sierra Morena. Por esta razón los almorávides, y más tarde los almohades, buscan blindar la sierra con la construcción de castillos de nueva planta y la rehabilitación de antiguos, que le sirvan como defensa del avance castellano. Es el caso de otros castillos del área, como Castro Ferral y Baños, que es de similar estilo constructivo, pero de mayor tamaño. Tras su conquista, este castillo adquiere mayor importancia debido a su cercanía al macizo y al escenario principal de la Batalla de las Navas de Tolosa, por lo que la fortaleza, posteriormente, recibió el nombre romance de la batalla. La construcción del castillo no es casual, ya que la roca de la cimentación ayuda a la edificación y fortalece la defensa de la fortaleza y, por otra parte, desde su localización ofrece una gran panorámica y control de los pasos, tanto de Despeñaperros y Muradal, como del cercano río Campana. Tras la Batalla de las Navas de Tolosa el castillo no tiene más uso que ser escondite de bandoleros y nobles rebeldes, y es por ello que el Concejo de Baeza ordena su</p>

	derrumbe a finales del siglo XV, provocando que hoy en día sólo tengamos un legado reducido, pero impresionante.
--	--



Diapositiva 10: Castillo de las Navas de Tolosa

2.2.4 Escenarios de la Batalla de las Navas de Tolosa	
Localización	Santa Elena, 38°21'06"N 3°33'50"W
Propiedad	Pública/Privada, según paraje
Protección	La protección que deriva ser espacio natural protegido
Tipología jurídica	Parque Natural
Estado	Variable, según bien. En julio 2022 ha comenzado una campaña de prospección de los lugares que está teniendo continuidad
Accesibilidad	Alta, excepto la Mesa del Rey. A pie o bicicleta
Horario de visita	Museo de la Batalla: de martes a sábado de 10:00 a 14:00 h. y de 17:00 a 20:00 h. (de octubre a mayo, tardes de 16:00 a 19:00 h.). Domingos: de 10:00 a 14:00 h. y de 15:30 a 18:30 h.
Precio máximo entrada	Entrada al Museo de la Batalla, 4€ (con audioguía) y 3€ sin ella. Ruta de senderismo por los escenarios, 75€ grupo
Bienes visitables	Museo de la Batalla, Llano de las Américas, Camino de las Asperillas, 'Empedraílo', Puertos del Rey y del Muradal, la Ensanchá, Castillo de

	Castro Ferral, Camino del Muradal, Puerto de la Losa, Mesa del Rey, etc.
Descripción:	La batalla, relatada anteriormente de manera somera, sólo nos queda subrayar aquellos escenarios que tuvieron un papel principal en el desarrollo de la misma. Este es el caso de la Ensanchá y Puerto del Muradal, la enorme meseta donde descansaron antes de atacar el castillo de Castro Ferral. Los caminos del Muradal (con el ‘Empedraíllo’ y del Rey, con sus puertos, junto con el Paso de la Losa, donde supuestamente las huestes almohades esperaban emboscadas. Los cerros de los Olivares y las Viñas, junto con la Mesa del Rey, fueron los lugares donde acamparon senderos ejércitos antes de la batalla, y el Llano de la Américas, donde tuvo lugar la batalla final.... Hay algunos hitos más, como la Cerrá del Castillo, Collado Matanza y cerro Calaveras, pero son lugares con menor certificación histórica.



Diapositiva 11: Camino del Puerto del Rey, el ‘Empedraíllo’

2.2.5 Castillo de Malaventura	
Localización	Santa Elena, 38°24'47"N 3°33'02"W
Propiedad	Pública
Protección	La que proporciona el espacio natural protegido

Tipología jurídica	Parque Natural
Estado	Ruinoso, necesita una intervención urgente, tanto arqueológica como de consolidación
Accesibilidad	Alta, a pie o en bicicleta
Horario de visita	No tiene
Precio máximo entrada	No tiene
Bienes visitables	Castillo, abrigos rupestres de Malabrigo, bosque de robles melojos y quejigos y madroños
Descripción:	Aunque hay pocos estudios sobre el tema, por no decir ninguno, Malaventura presenta las trazas propias de un antiguo castillete íbero o <i>torrus</i> , del tipo Salas Galiarda (Baños de la Encina). Localizado en un promontorio con gran visibilidad, en el corazón del Parque Natural de Despeñaperros y junto al arroyo de la Zorra, en la vertiente norte del macizo, está cercado por una ancha muralla de rocas ciclópeas, piedras menores y la propia roca natural, que forma un precipicio. Al menos se puede identificar un torreón macizo. Posteriormente ha sido usado como corraliza para cabras y cuenta con una torruca de pastores. Pese a su ruina, es fácil apreciar las dimensiones del castillo y su valor estratégico.



Diapositiva 12: Castillo de Malaventura, lienzo de muralla occidental

2.2.6 Abrigo rupestre de las ‘Sacerdotisas’, Conjunto de grupos Vacas de Retamoso	
Localización	Santa Elena, 38°23'30"N, 3°30'33"O
Propiedad	Pública
Protección	BIC
Tipología jurídica	Monumento
Estado	Aceptable, recientemente rehabilitadas por vandalismo
Accesibilidad	Media, por la dificultad para llegar. Sólo se puede acceder a pie
Horario de visita	No tiene. Cuenta con vallado abierto
Precio máximo entrada	No tiene. Se organizan visitas guiadas
Bienes visitables	Además de las Sacerdotisas, se pueden visitar otros grupos, como el de la Cueva de José María el Tempranillo, la propia cueva y el cerro encastillado, o Castellón, que cobija los diferentes grupos y que presenta numerosos restos cerámicos. A tiro de piedra, se encuentra el castillete del Peñón de la Niebla, emiral pero posiblemente de origen íbero, como evidencia el carácter ciclópeo de parte de su muralla
Descripción:	Datado alrededor del quinto milenio antes de Cristo, este grupo pertenece al arte rupestre levantino y esquemático. Tal es la importancia de estas pinturas que, tras un acto vandálico sufrido en el Grupo VII, en diciembre de 2021, fueron restauradas en cuestión de semanas gracias a una intervención apoyada por la Junta de Andalucía ¹ . Este conjunto de pinturas, en su totalidad, cuenta con 400 figuras repartidas por 14 abrigo diferentes que se encuentran en un entorno muy reducido del Parque Natural de Despeñaperros. Además de las sacerdotisas, se aprecian cuadrúpedos, rectángulos, ramiformes, soles, figuras ovales, barra, figuras ancoriformes, y cérvidos naturalistas. Otras figuras son antropomorfos tipo golondrina, típicos-simple, elementos en zig-zags, entre otros muchos.

¹ https://cadenaser.com/emisora/2022/01/23/radio_jaen/1642929279_972785.html



Diapositiva 13: Cueva de José María el Tempranillo, Vacas del Retamoso

2.2.7 Herencia caminera, Despeñaperros	
Localización	Santa Elena, 38°24'12"N 3°32'14"W
Propiedad	Pública
Protección	Excepto en casos puntuales, como ocurre con el famoso Toro de Osborne de la autovía, no hay ninguna protección. Recientemente se ha incluido un listado en el Catálogo General con una serie de puentes de interés, que, por supuesto, incluyen los que surgieron en torno a la carretera nacional a su paso por el río Despeñaperros y otros arroyos, como del Rey, Magaña, etc.
Tipología jurídica	En el caso del 'toro', BIC bajo la tipología monumento. En cuanto a los puentes, inclusión general no descrita en la Guía Digital del IAPH
Estado	Varía, según elemento. En general, están en malas condiciones. Valga como ejemplo el puente de la Yedra en el Camino de Olavide, que salva el arroyo del Tomizo, cuyo deterioro no le permitirá aguantar un invierno de lluvias intensas; o el Camino de las Juntas, que periódicamente es visitado por máquinas cortafuegos que, año tras año, lo vienen deteriorando.

Accesibilidad	Buena. No hay visitas organizadas
Horario de visita	No tiene, acceso libre
Precio máximo entrada	No tiene
Bienes visitables	Numerosos, entre ellos los puentes de Magaña y del Rey, el puente de la Yedra (Camino de Olavide), huerta de Laguna, Cara de Dios, tajea en el arroyo Valdeazores, mirador de Despeñaperros, el Toro de Osborne del p.k. 238+100, Camino de Olavide, Camino de las Juntas, Molino, represa y caz del arroyo del Rey y un largo etcétera de recursos que salpican los diferentes caminos históricos y la huella impresa.
Descripción:	<p>No todos los caminos utilizados para desarrollar este producto tienen una importancia histórica que sobrepase las fronteras locales, pero todos son útiles como hilo conductor del itinerario. Como se decía más arriba, los del Muradal y el Puerto del Rey han tenido un valor estratégico desde la antigüedad, como nexo de unión entre Andalucía y la Meseta, pero a los de Olavide y, principalmente la Carretera de Despeñaperros, que vinieron a sustituirlos, no se les dado ese valor histórico y no han sido reconocidos como bienes patrimoniales, cuando lo son de primer nivel.</p> <p>El primer intento moderno de crear un camino fue desde el santuario de Las Virtudes, por Aldequemada, hasta las Correderas (que era nombrado como calzada romana), pero pronto se desestimó por la continua necesidad de reparaciones. Finalmente, se encarga a Carlos Lemaur (1779) ingeniar una carretera que atravesara el complejo relieve de Despeñaperros y resolviera el eterno problema de comunicación.</p> <p>Es así como en 1783 nace lo que es el germen de la actual Carretera Nacional, y hoy turística, de Despeñaperros, que hasta hace pocos años era el nexo de unión más importante entre Andalucía y Castilla a través del paso de Despeñaperros. De su huella hoy nos queda un legado impresionante apenas apreciable, puentes, tajeas y alcantarillas, calzadas, pretiles, encintando de firmes, hitos monumentales (caso de la 'Cara de dios'), miradores, edificios públicos, mojones de montes públicos...</p>



Diapositiva 14: Trazado original de la Carretera de Despeñaperros (y posiblemente del Camino de Olavide) y puente, en el arroyo de la Yedra

2.3 El Hilo caminero

En el proyecto, para poder acceder y comunicar todos los hitos mencionados en el punto anterior, será necesario utilizar un hilo caminero, que con seguridad serán varios, que nos ayude a conectarlos. En este sentido, pese a la riqueza viaria de la comarca, se ha encontrado un enorme problema derivado de la opacidad del territorio: '¡todos son vallas!'. Esto es un verdadero problema para quién los transita y para la elaboración de este tipo de productos turísticos. Por suerte, para poder unir los hitos utilizados en esta memoria, se podrían utilizar antiguos trazados de tren en desuso, que son de titularidad pública; y también podemos hacer uso de los senderos señalizados que ofrece el espacio natural protegido, el parque natural, donde se localizan una buena parte de los bienes propuestos.

Para que en el trazado queden perfectamente identificados los caminos a utilizar, hemos realizado un hilo explicativo que indica el lugar de inicio y fin de cada etapa, las localidades por las que transita y los hitos visitados. No siempre se utiliza un camino de principio a fin, hay ocasiones donde unos y otros se enlazan porque hay un recurso de referencia que nos obliga a ello. También hay casos en los que se repite el nombre de un camino, o tramo de ellos. La causa es la misma que anteriormente, un bien nos obliga a volver a un camino ya utilizado tras su visita, conocimiento y disfrute. Hay partes de un recorrido que son de ida y vuelta. De este modo nos podemos ir haciendo una primera idea de cómo va a ser el itinerario que finalmente se proponga.

Etapas

2.3.1 Etapa 1

Origen: Ciudad de Linares.

Caminos: Vía Verde de Linares (antigua línea Linares a Otiel), Camino vecinal de Begíjar, Antiguo camino de Úbeda por la barca.

Hitos de paso: Cástulo.

Hitos secundarios: Estación Linares-Baeza.

Destino: Linares.

2.3.2 Etapa 2

Origen: Ciudad de Linares.

Caminos: Camino de la Fundición de la Tortilla, Línea férrea del Trenillo

Hitos de paso: Collado del Lobo.

Hitos secundarios: Fundición la Tortilla, Ermita de San Bartolomé, Cabrías de Pozos Cobo Nuevo y San Cayetano, Puentes de la vía férrea, Estación de Guarromán, Mina romana de las Torrecillas, Túneles de la línea férrea

Destino: La Carolina, Hotel Restaurante La Perdiz Orellana

2.3.3 Etapas 3 (que puede desglosarse en 3 y 4)

- Origen: Ciudad de La Carolina.
- Caminos: Camino del Contador, Línea férrea de Puertollano, Camino de la Aliseda o del Río (calzada romana), Camino de las Asperillas, Calzada romana a Santa Elena o Camino de Miranda.
- Hitos de paso: Castillo de las Navas de Tolosa, Escenarios de la Batalla de las Navas de Tolosa.
- Hitos secundarios: Puente de los Cinco Ojos, Mina de la Aquisgrana, socavón de la Paloma y puente inacabado de la línea férrea, Balneario y Colonia de la Aliseda, Miranda del Rey, Mesa del Rey, Centro de Visitantes Llano de las Américas y Museo de la Batalla
- Destino: Aldea del Portazgo, Santa Elena.

2.3.4 Etapa 5

- Origen: Ciudad de Santa Elena.
- Caminos: Calzada romana a Santa Elena o Camino de Miranda, Camino del Puerto del Rey, Camino de Malaventura, Camino del Muradal, Sendero del Barranco de Valdeazores, Carretera Nacional/turística, hasta las Correderas, Camino de las Correderas, Camino del Muradal, Camino del arroyo de la Gitana, Carretera Nacional/turística, Camino de Despeñaperros/de Olavide por la Losa.
- Hitos de paso: Escenarios de la Batalla de las Navas de Tolosa, Castillo de Malaventura, Las Sacerdotisas, Vacas de Retamoso (desvío del trazado), Herencia caminera, Despeñaperros.
- Hitos secundarios: El 'Empedraíllo' y Puerto del Rey, Ruinas Venta Bazana, Bosque de robles, La Ensanchá, Puerto y camino del Muradal, Castillo de Castro Ferral, Huerto de Juan Santos, ruinas del Cortijo Cotillo, Puente, molino y represa del Rey, Huerto Laguna, puente de la Yedra y Camino Olavide, Viaducto de las Tinajuelas, Camino de las Juntas y casilla abovedada, Puerto de la Losa
- Destino: Aldea del Portazgo, Santa Elena.



Diapositiva 15: Arriba, huerto Laguna con bancales aterrazados, fotografiados desde el Camino de Olavide / Puerto de la Losa. Abajo, camino viejo del Muradal

2.4 Recursos Turísticos

Pero un producto turístico del cariz y complejidad del que estamos presentando no podría llegar a buen puerto si no se tienen en cuenta todos los recursos turísticos del entorno, que a su vez son complementarios, pero obligatoriamente necesarios para dar a un proyecto tan ambicioso. Estos servicios son los relacionados con la hostelería, la restauración, la recepción del turista, los *transfers*, los puntos de información y museos, todos, como decimos, complementarios y necesarios para nuestra propuesta de ruta. Además, hay que considerar a todas aquellas empresas

que oferten experiencias derivadas de la interpretación del patrimonio, las actividades de turismo activo, la naturaleza o las prácticas agroturísticas, pues serán las que proporcionen sustancia y den sentido a nuestra ruta.

2.4.1 Hostelería

En este punto, primero anotamos los establecimientos hoteleros y desglosamos sus características, segregados por cada ciudad. Posteriormente se desarrollan más extensamente algunos de ellos, lo que está justificando porque entendemos que son los más interesantes para el tipo de producto que proponemos.

LINARES

Nombre	Tipo Establecimiento	Grupo	Categoría (*)	Modalidad	Plazas	Unidades Alojamiento
Cervantes	Hotelero	Hotel	3	Ciudad	35	19
Las Palmeras	Hotelero	Pensión	Única	Ciudad	32	28
Victoria	Hotelero	Hotel	3	Ciudad	85	53
RL Aníbal	Hotelero	Hotel	4	Ciudad	236	126
Baviera	Hotelero	Hotel	1	Ciudad	21	15
Pensión Ruíz	Hotelero	Pensión	Única	Ciudad	12	7
Santiago	Hotelero	Hotel	4	Ciudad	132	66
Casablanca Boutique	Hotelero	Hotel	2	Ciudad	10	5

- A. Hotel Casablanca Boutique: Este hotel sería la principal opción para este paquete turístico, siempre y cuando el número de participantes sea reducido. Este hotel sólo cuenta con un total de 10 plazas y 5 unidades de alojamiento.

Para esta propuesta es el alojamiento más interesante, ya que su reducido tamaño propicia un trato mucho más personal y cercano.

- B. Hotel Santiago: Es el segundo hotel más moderno en Linares tras el Hotel Casablanca, además posee 66 unidades de alojamiento con un total de 132 plazas, por lo que es ideal para ocasiones en las que el paquete turístico sea contratado por un número más elevado de visitantes.

GUARROMÁN

Nombre	Tipo Establecimiento	Grupo	Categoría (*)	Modalidad	Plazas	Unidades Alojamiento
Yuma	Hotelero	Hotel	2	Carretera	34	15
Los Mellizos	Hotelero	Hostal	2	Carretera	18	11
La Mezquita	Hotelero	Hotel	1	Ciudad	36	22
Diam	Hotelero	Hotel	1	Carretera	44	40
Casa Chaves	Hotelero	Pensión	Única	Carretera	23	15
Guarromán (El Olivo)	Hotelero	Hotel	3	Carretera	26	14
Palacio del Intendente	Hotelero	Hotel	2	Ciudad	22	11

- A. Palacio del Intendente: Este hotel está localizado en un Palacio del siglo XVIII, coincidiendo su edificación con el reinado de Carlos III y la implementación del proyecto de las Nuevas Poblaciones (Casa de la Comandancia), que tiene un papel muy importante en el recorrido de esta propuesta. Finalmente, el itinerario no contempla la pernocta en Guarromán, pero se sigue teniendo en cuenta para itinerarios alternativos que pudieran surgir a partir del propuesto este trabajo.

LA CAROLINA

Nombre	Tipo Establecimiento	Grupo	Categoría (*)	Modalidad	Plazas	Unidades Alojamiento
Gran Parada	Hotelero	Hotel	1	Carretera	30	18
La Perdiz	Hotelero	Hotel	4	Ciudad	173	89
Orellana Perdiz	Hotelero	Hotel	2	Carretera	36	18
Orellana Perdiz II	Hotelero	Hotel	2	Carretera	20	10
El Retorno	Hotelero	Pensión	Única	Ciudad	7	4
Los Jardinillos	Hotelero	Pensión	Única	Ciudad	22	13
Orellana Perdiz Nuevas Poblaciones	Hotelero	Hotel	3	Carretera	21	11

A. Orellana Perdiz: Este hotel se localiza en la misma finca que el Castillo de las Navas de Tolosa, por lo que es de especial interés su inclusión en este paquete turístico. Además, la finca no sólo contiene el castillo, también otros atractivos para el turismo activo, el agroturismo y el turismo cultural. Por otro lado, la empresa también produce productos locales, caso de perdiz escabechada y paté, que aporta un valor añadido a la propuesta del trabajo.

SANTA ELENA

Nombre	Tipo Establecimiento	Grupo	Categoría (*)	Modalidad	Plazas	Unidades Alojamiento
Mesón de Despeñaperros	Hotelero	Hotel	2	Ciudad	36	19
Alfonso VIII	Hotelero	Hotel	3	Carretera	24	10

A. Mesón de Despeñaperros: Se localiza en la entrada del Parque Natural de Despeñaperros, por lo que está incluido en un entorno natural que ofrece unas vistas espectaculares de los puertos y del parque en general. Además de la oferta hotelera, el establecimiento cuenta con otros servicios y especialidades gastronómicas que son muy interesantes para el turista.

2.4.2 Restauración

En este apartado se van a anotar los restaurantes, tabernas y bares de interés que podrían desempeñar sus servicios durante el trayecto de la ruta, ya sea por su calidad cualificada, su oferta local y tradicional o la singularidad de su establecimiento:

Nombre	Localidad	Tipo
Canela en Rama	Linares	Restaurante
Los Sentidos	Linares	Restaurante
Los Jamones	Linares	Cocina local
Lagartijo	Linares	Taberna, museo y restaurante
La Carbonería	Linares	Taberna
La Mezquita	Guarromán	Cocina local

Taberna Rincón del Carnaval	La Carolina	Cocina local
Orellana Perdiz	La Carolina	Hotel y Restaurante
Mesón Despeñaperros	Santa Elena	Hotel y Restaurante
Los Jardines de Despeñaperros	Santa Elena	Restaurante y Bar
Alfonso VIII	Santa Elena	Restaurante y Bar

2.4.3 Puntos de recepción e información turística

Este apartado tiene como objetivo señalar todos aquellos puntos de información y atención al turista que salpican el territorio de la ruta:

Nombre	Actividad	Municipio	Titularidad
El Pósito	Oficina de Turismo	Linares	Ayuntamiento de Linares
Centro de Interpretación del Paisaje Minero	Punto de Información Turística	Linares	Ayuntamiento de Linares
Abades Puerta de Andalucía	Oficina de Turismo	Santa Elena	Grupo Abades

2.4.4 Museos y Centros de Interpretación

En este apartado se encuentran todos los museos y centros de interpretación/visitantes que pueden ser de interés para el turista que discurre por el territorio de la ruta, pero también son interesantes para los organizadores de los paquetes turísticos, pues facilita las sinergias con el empresario local. Todos están en el entorno cercano más de la ruta y están relacionados directa o indirectamente con las temáticas que argumenta el producto turístico.

Nombre	Actividad	Municipio	Titularidad
El Pósito	Centro de Interpretación	Linares	Ayuntamiento de Linares
Museo Arqueológico de Linares	Museo	Linares	Junta de Andalucía
Museo Andrés Segovia	Museo	Linares	Fundación Andrés Segovia
Centro de Interpretación del Paisaje Minero	Centro de Interpretación	Linares	Ayuntamiento de Linares
Museo de la Carolina	Museo	La Carolina	Ayuntamiento de La Carolina
Aula de Interpretación de la Minería de la Aquisgrana	Centro de Interpretación	La Carolina	ACMICA
Museo de la Batalla de las Navas de Tolosa	Museo	Santa Elena	Diputación de Jaén
Centro de Visitantes Llano de las Américas	Centro de Interpretación	Miranda del Rey	Junta de Andalucía
Centro de Interpretación Pablo Olavide	Centro de Interpretación	Aldeaquemada	Ayuntamiento de Aldeaquemada

2.4.5 Empresas receptoras de turismo

Lo último que pretende este proyecto es que su oferta turística sea estática, cerrada. Por el contrario, está abierta a sumar cualquier actividad que pueda implementarse. Se pretende que las empresas locales participen activamente en el producto y del producto. Por eso en este punto se van a numerar algunas empresas que ofrecen

experiencias que pueden apoyar en el itinerario, que pueden ser implementadas en algunos tramos o incluso que favorecer la inclusión de colectivos con específica diversidad funcional.

Nombre	Actividad	Municipio	Oferta
TriviaRole	Turismo Activo	Linares	Bicicleta de montaña, escalada, piragüismo y turismo ecuestre
Ludika Ocio Activo	Turismo Activo	Linares	Bicicleta de montaña, escalada, montañismo, senderismo, travesía y turismo ecuestre
Photo Logistics	Turismo Activo	Linares	Senderismo
Santa María 1885	Agroturismo	Linares	Oleoturismo
La Purísima Concepción	Agroturismo	Guarromán	Oleoturismo
El Cotillo	Turismo Taurino	Carboneros	Paseos y tientas
Turimed	Turismo Activo	La Carolina	Senderismo
Orellana Perdiz	Turismo Activo	La Carolina	Bicicleta de montaña, senderismo y viaje en todoterreno
Birds&Lynx Ecotourism	Turismo Activo	La Carolina	Senderismo y travesía
PuertaNatura	Turismo Activo	Santa Elena	Bicicleta de montaña, senderismo, viaje en todoterreno y turismo ecuestre

S.C.A La Purísima Concepción de Guarromán	Turismo Ecológico	Guarromán	Productora de aceite
Emper Turismo Accesible	Transporte	Linares	Alquiler de scooters adaptadas a movilidad reducida y bicicletas eléctricas

2.5 Normativa a tener en cuenta

A la hora de crear un producto turístico es de obligación tener en cuenta la legislación que regula este producto y su mercado. Es por ello que en este trabajo se van a enumerar las normativas y leyes que regulan el producto que aquí se propone. Además, se dará una breve explicación sobre la materia a la que hace referencia. Es muy importante tener en cuenta que el turismo es una competencia autonómica, por tanto, es la Junta de Andalucía quien va a legislar sobre el producto que se propone en esta memoria. Por esta misma razón, nada de la legislación que se menciona en este punto se saldrá de la Ley 13/2011, del 23 de diciembre, de Turismo de Andalucía (Ley Andaluza del Turismo); actualizada el 17 de diciembre de 2021, ni del Decreto 143/2014, del 21 de octubre de 2014, que regula la organización y funcionamiento del Registro de Turismo de Andalucía.

2.5.1 Legislación sobre turismo activo

La Junta de Andalucía en su página web define las empresas de turismo activo como *“aquellas que ofrecen servicios para realizar actividades relacionadas con la práctica deportiva y que se desarrollen sirviéndose básicamente de los recursos que ofrece la naturaleza, a las cuales les es inherente el factor riesgo o cierto grado de esfuerzo físico o destreza.”*² Por tanto, un producto de cicloturismo en la naturaleza debe considerarse como turismo activo. De este modo la propuesta ha de tener en cuenta el Decreto 20/2002, del 29 de enero de 2002 sobre Turismo en el Medio Rural y que fue actualizado el día 7 de febrero de 2018.

² <https://www.juntadeandalucia.es/organismos/turismoculturaydeporte/areas/turismo/registro-turismo/paginas/empresas-turismo-activo.html>

2.5.2 Legislación sobre guías turísticas

En la web de la Junta de Andalucía se considera como guía de turismo a *“que desempeñan de manera habitual y retribuida la prestación de servicios de información turística a quienes realicen visitas a los bienes integrantes del Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz.”*³ De modo que la persona que guíe/interprete en el producto propuesto debe estar acreditado como guía turístico oficial habilitado por la Consejería correspondiente. De este modo habrá que tener en cuenta el Decreto 8/2015, del 20 de enero, regulador de guías de turismo de Andalucía, modificado por el Decreto 187/2020, del 17 de noviembre de 2020.

2.5.3 Legislación sobre comercialización de productos turísticos mediante agencias de viajes

La forma de venta de este producto turístico, además de ser mediante empresas de turismo activo debe ser mediante una agencia de viajes cuando se ofrezcan servicios de distinta índole (traslado, alojamiento, turismo activo, etc.); motivo por el que se debe tener en cuenta la legislación correspondiente a las agencias de viaje. Según la Junta de Andalucía, *“En Andalucía, las agencias de viajes son aquellas empresas que prestan servicios de intermediación turística, entendiendo por estos la celebración de contratos o la facilitación de su celebración entre las personas oferentes y las personas demandantes de las actividades y servicios turísticos.”*⁴ Las agencias de viajes están reguladas en Andalucía mediante el Decreto 301/2002, del 17 de diciembre del 2002, de Agencias de Viajes, actualizado el 24 de septiembre de 2019.

3. EL PRODUCTO FINAL

3.1 Mapas de apoyo

En este punto se muestran los mapas que, con soporte cartográfico, hemos elaborado para que se puedan identificar sobre territorio los caminos y los recursos de mayor interés:

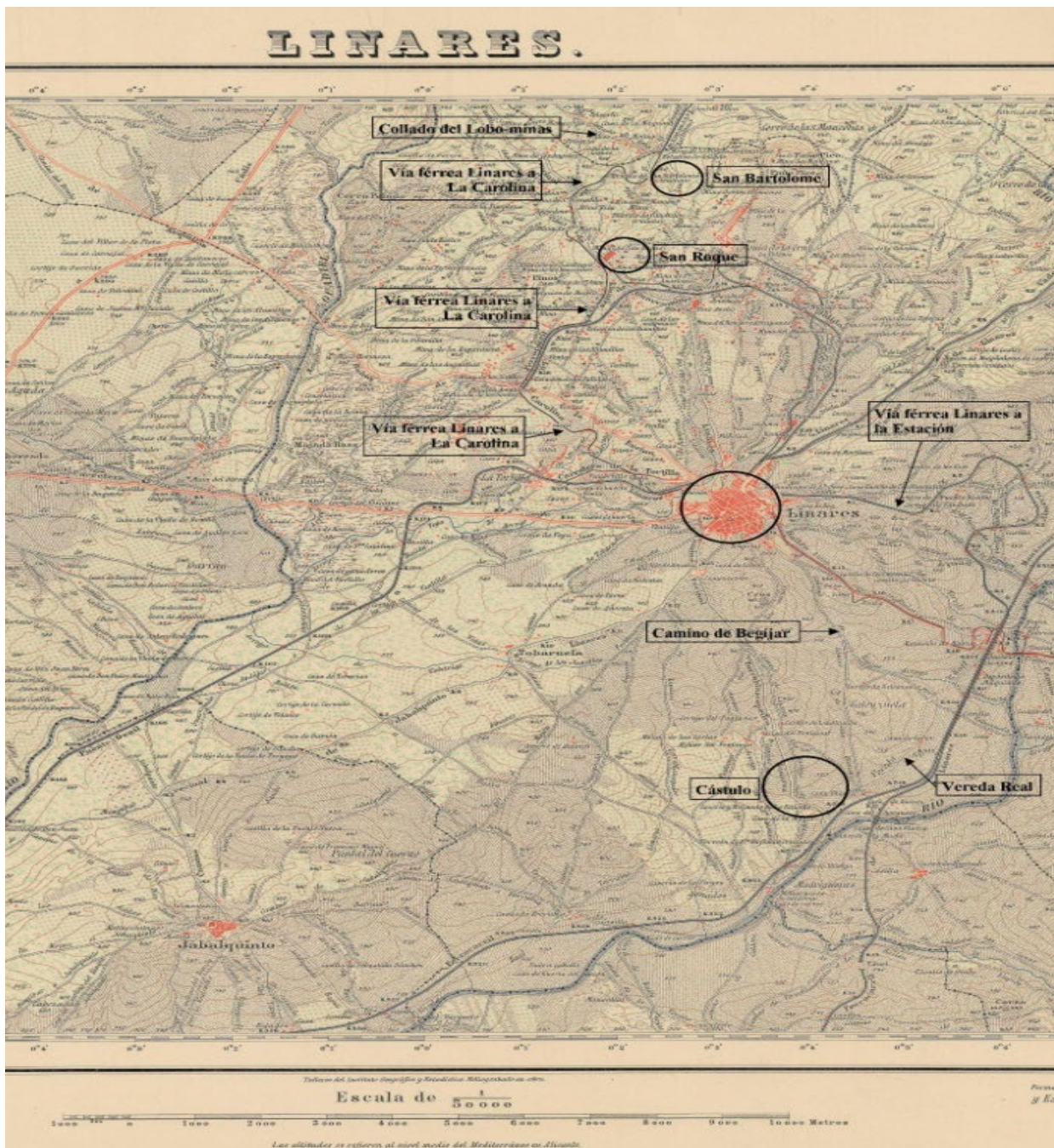
3 <https://www.juntadeandalucia.es/organismos/turismoculturaydeporte/areas/turismo/registro-turismo/paginas/guias-turismo.html>

4 <https://www.juntadeandalucia.es/organismos/turismoculturaydeporte/areas/turismo/registro-turismo/paginas/agencias-viajes.html>

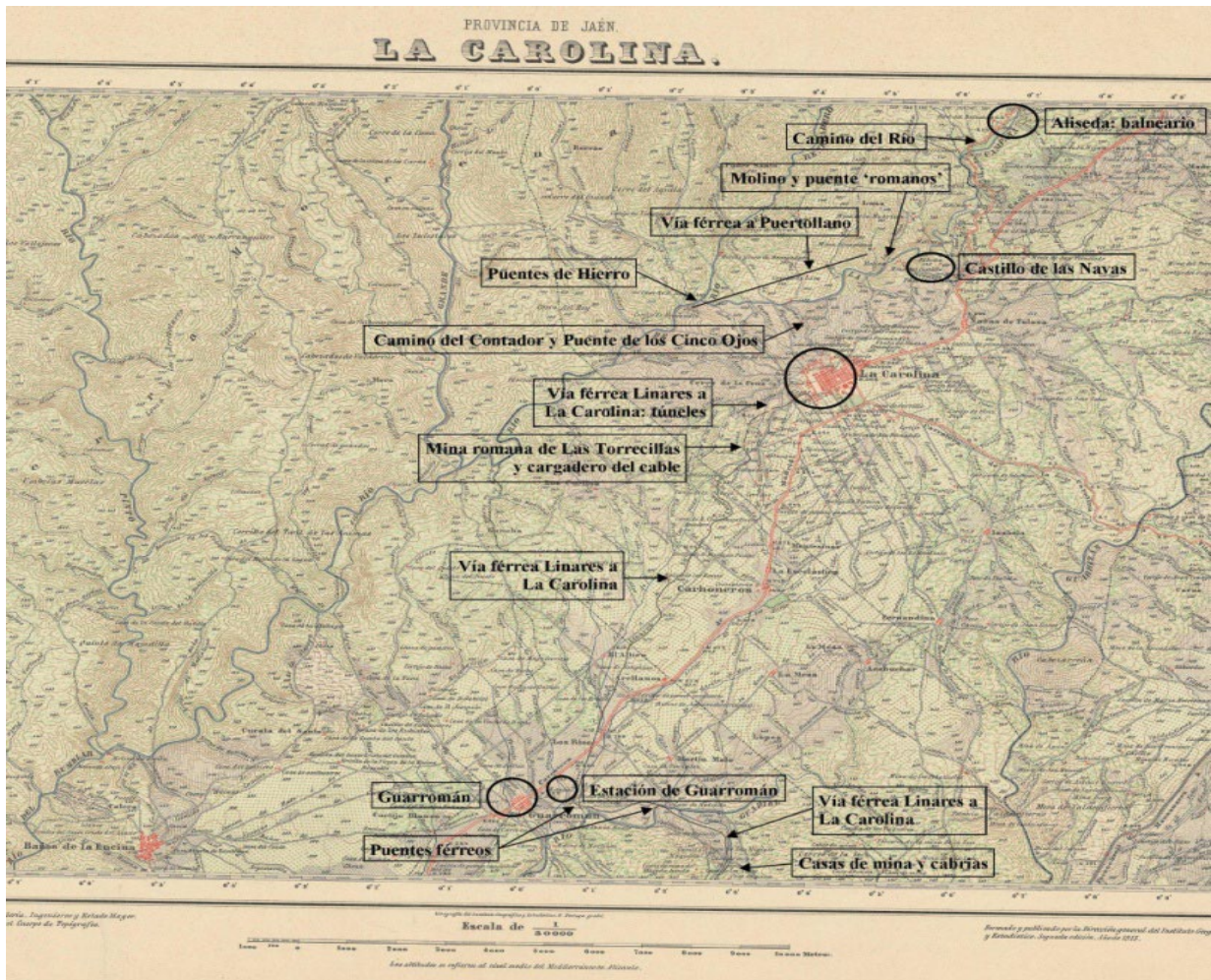
Fuente para la elaboración de los mapas territoriales: Mapas 1:50.000 del Instituto Geográfico y Estadístico 0905 Linares (año 1919), 0884 La Carolina (año 1915) y 0862 Santa Elena (año 1922).

Descarga: <https://centrodedescargas.cnig.es/CentroDescargas/>

Territorio Linares

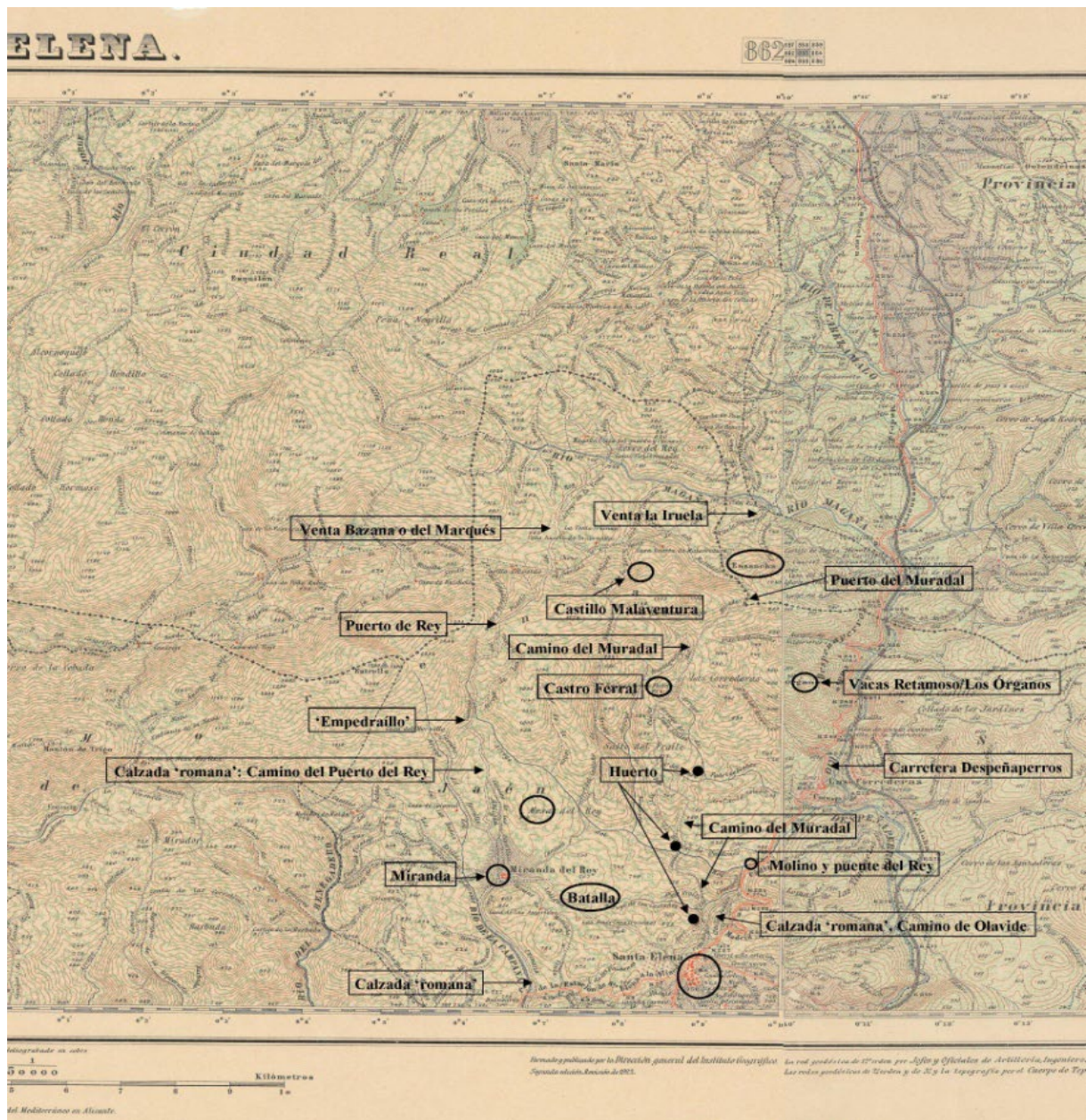


Territorio Guarromán, Carboneros, La Carolina



Diapositiva 16: Malas hierbas en el trazado de la línea férrea del 'trenillo'. Elaboración propia

Territorio Santa Elena, Parque Natural de Despeñaperros



3.2 Descripción del Itinerario

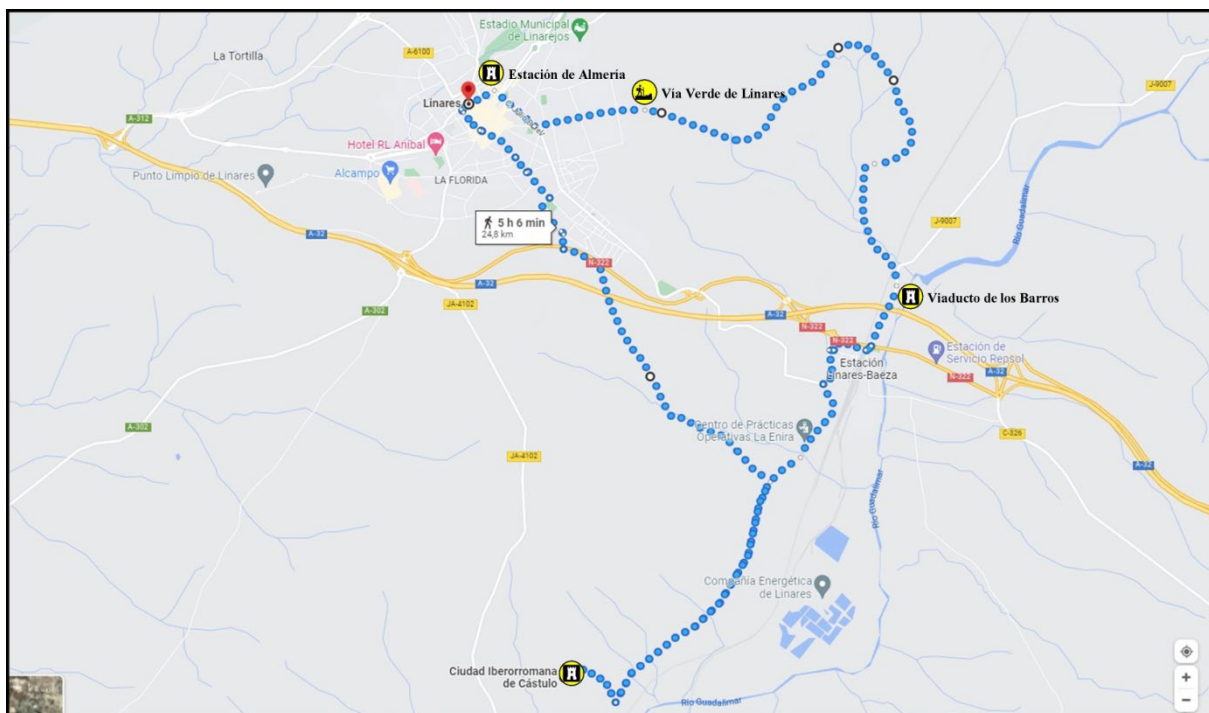
3.1.1 Día 1

Día de Llegada. Los clientes se recibirían a lo largo de la mañana, por tanto, sólo se tendría disponibilidad de tarde. El programa ofertaría visita al Pósito y presentación de la ciudad. Así la conocerían antes de comenzar la ruta. Tras la visita al centro de interpretación habría preparada una cena tapeo en la Taberna el Lagartijo, que además cuenta con un museo taurino.

Como alojamiento para este día, así como para el segundo, se utilizaría el Hotel Santiago o el Hotel Casablanca Boutique dependiendo del número de participantes.

3.1.2 Día 2

Por la mañana ruta de cicloturismo a Cástulo, siguiendo la Vía Verde de Linares y el Camino Enira. Tras la visita a la ciudad íbero romana, regreso a Linares por los caminos de la campiña, a través de un singular campo de cereal y olivos. Se ingresa en Linares por el Barrio de los Quesitos y el Hospital de los Marqueses. De este modo se dedica toda la mañana a la visita de Cástulo y una ruta en bicicleta que es circular.

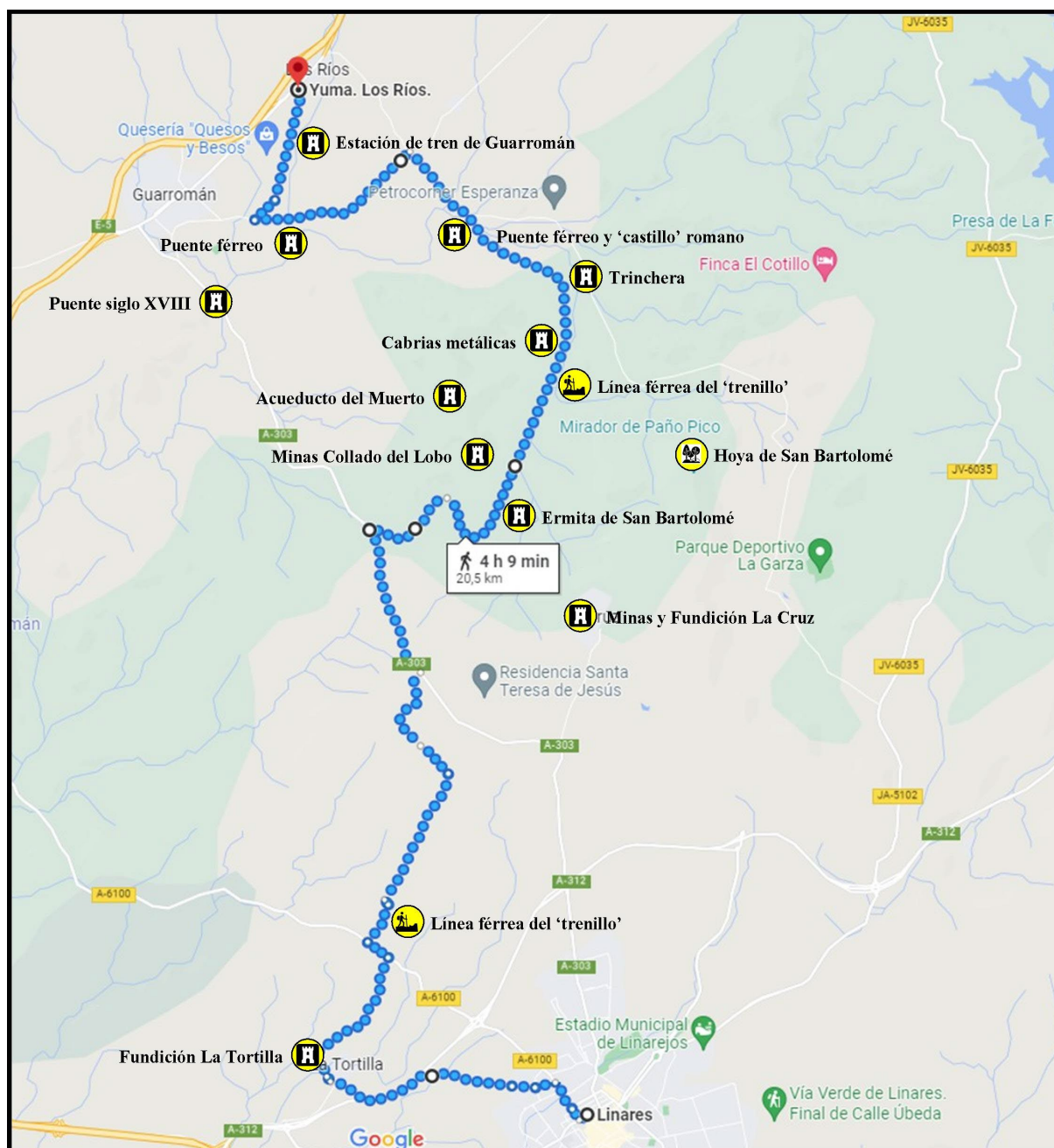


Fuente: Elaboración propia sobre el soporte de Google Maps.

La comida está prevista en el Restaurante Canela en Rama o en Los Sentidos. La tarde está destinada a la visita cultural de la ciudad de Linares. De este modo se visitarán el Museo Arqueológico de Linares, el Museo Andrés Segovia, la Colegiata de Santa María y el Centro de Interpretación del Paisaje Minero. Este último es muy interesante para este itinerario, ya que sirve como antesala de la ruta del día siguiente: la minería. Alojamiento en Hotel Casablanca Boutique u Hotel Santiago

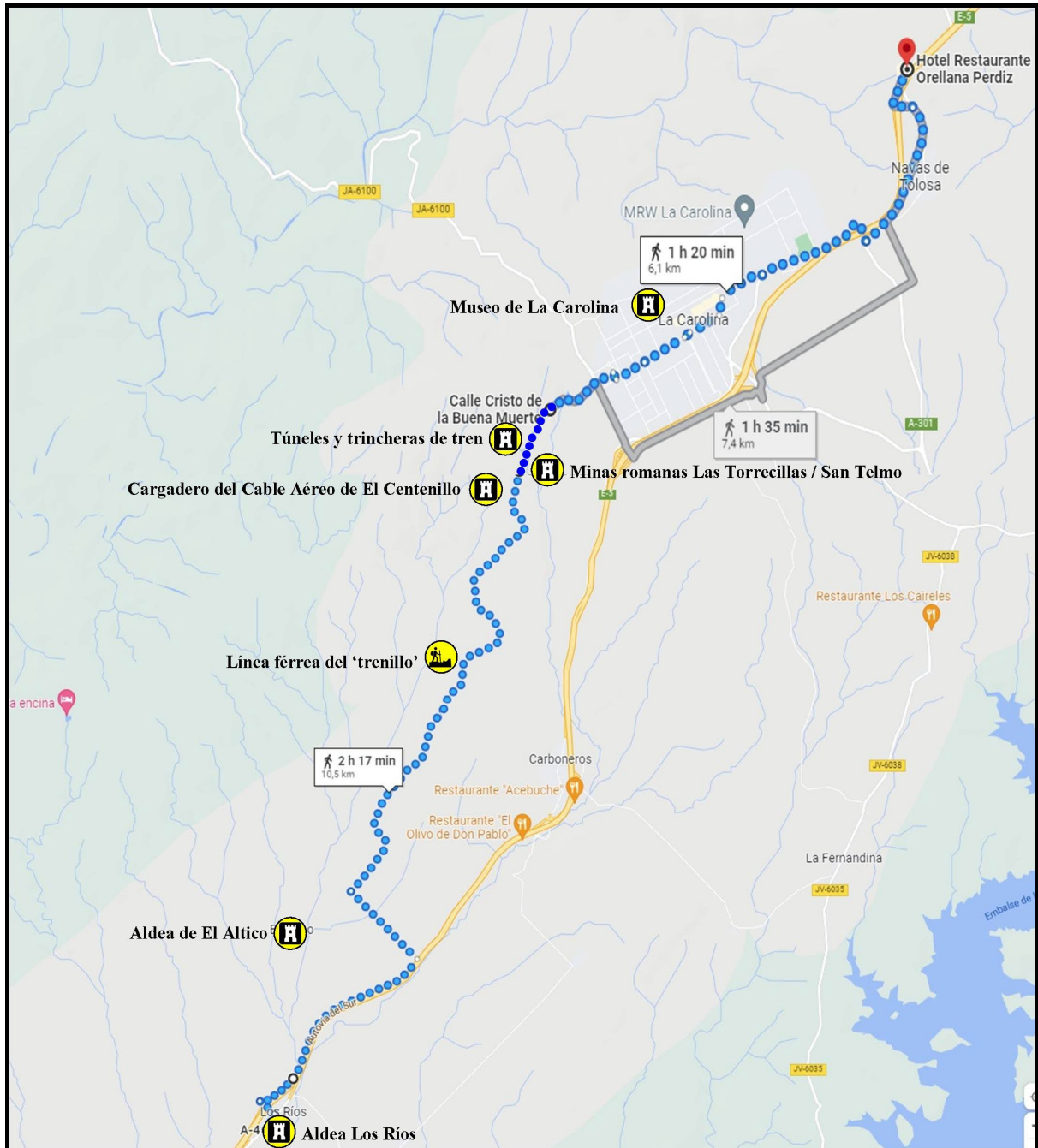
3.1.3 Día 3

Se sale de Linares por el Camino de la Tortilla, donde estaba ubicada la Estación de la Carolina (junto a la otra Estación, la de la Zarzuela). De la primera salía el 'trenillo' que unía Linares y La Carolina, la segunda daba servicio a la línea Linares - Puente Genil. Tras llegar a la Fundición de la Tortilla, se visita para después girar al noroeste por el carril de la vía del 'trenillo'. Primera parte del itinerario:



De este modo se atraviesa el Distrito Minero de Linares-La Carolina, pasando por lugares tan emblemáticos como San Roque, la ermita de San Bartolomé, el Grupo Minero Collado del Lobo (pasando justo al lado del apeadero), la Estación de Guarromán, Aldea de los Ríos, las Minas Romanas de las Torrecillas y se llega a lo

que fue la Estación de la Carolina, en La Carolina. En su mayor parte se rueda siguiendo la vía del 'trenillo'. Al llegar a La Carolina se deberá atravesar el casco urbano para llegar al Hotel Restaurante Orellana Perdiz. Así se cubre toda la jornada. Segunda parte del itinerario:



Fuente de los dos tramos: Elaboración propia sobre el soporte de Google Maps.

En esta jornada es un recurso clave el Grupo Minero de Collado del Lobo, ya que es uno de los hitos principales que se reflejan en este trabajo. Además de su apeadero,

tiene un paisaje minero que es digno de admirar, con cabrias como las de los de Pozo Cobo Nuevo o San Cayetano. Muy cercana se sitúa la Ermita de San Bartolomé.

Con respecto a las comidas y el alojamiento, tanto cena como alojamiento serán en el Hotel Restaurante Orellana Perdiz (o en el Hotel La Perdiz). La comida podría ser en el Restaurante Yuma, que se localiza en Aldea de los Ríos (Guarromán), o en el Restaurante la Mezquita, en el núcleo de Guarromán, que nos permitiría acercarnos a la Quesería 'Quesos y besos' o al taller de miel de 'La reina del Rumblar', productos *foodie* de gran interés que podrían participar y dar contenido atractivo a la ruta.

3.1.4 Día 4

La mañana de la cuarta jornada será para visitar la localidad de La Carolina. Consiste en un paseo que nos llevará a conocer los principales recursos de la ciudad: Museo de La Carolina, Iglesia de la Inmaculada Concepción, Palacio del Intendente, antigua Cárcel, donde estuvo encarcelado Riego, Posada de Arrieros y Torres de fundición. Al final del paseo se vuelve al Restaurante de Orellana Perdiz para la comida.



Fuente de los dos tramos: Elaboración propia sobre el soporte de Google Maps.

La tarde nos llevará por una ruta que sale de La Carolina por el Camino del Contador para enlazar con el viejo trazado del tren de Puertollano. Tras un breve paseo llegamos al aula minera de la Aquisgrana y nos introducimos en la finca de Orellana Perdiz por la zona del castillo. Con tiempo, visita a castillo, mina, puente y molino romanos y ganadería taurina. La cena y alojamiento serán en el Hotel Restaurante Orellana Perdiz, con degustación de sus productos artesanos: paté y perdiz en sus distintas variedades.

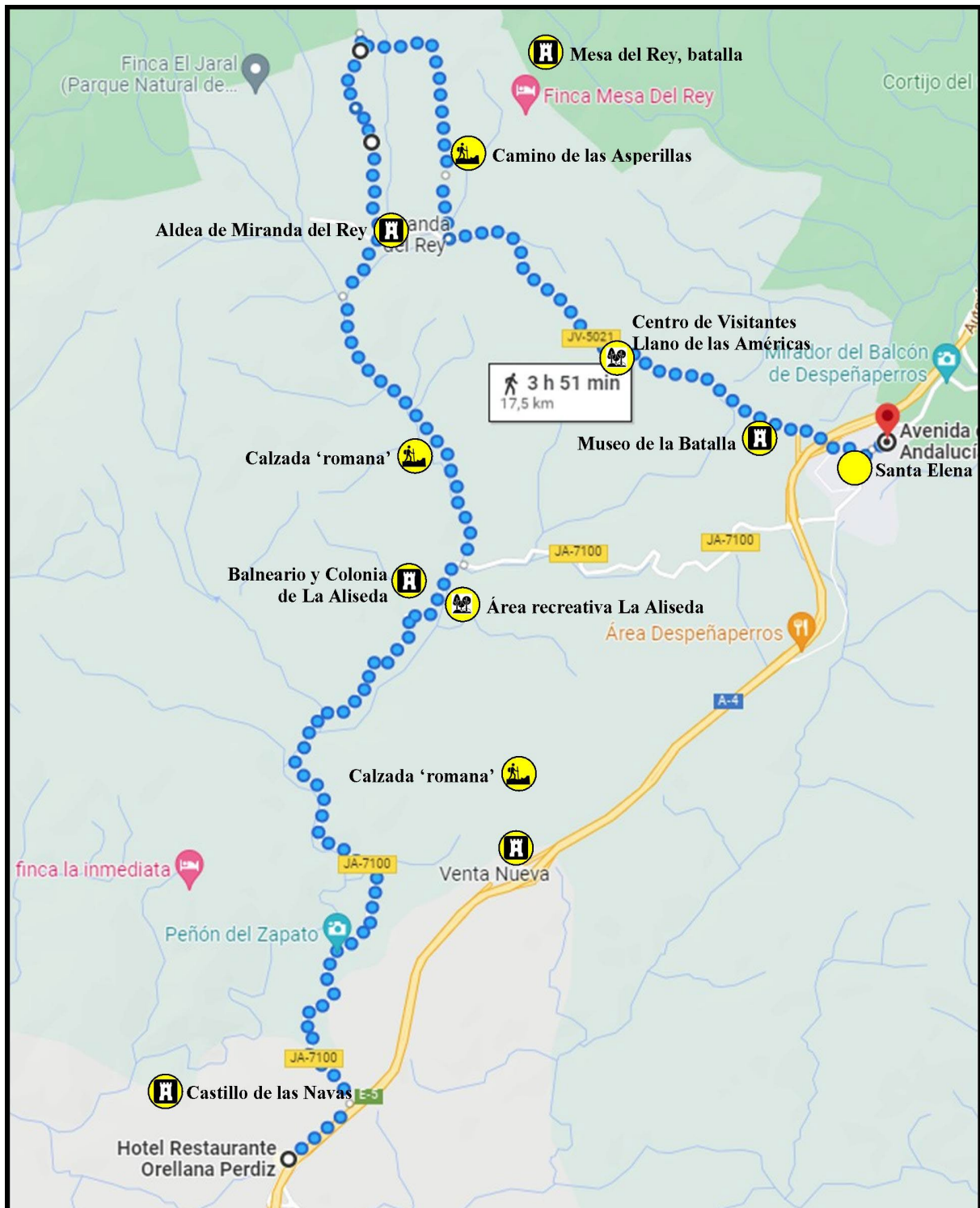


Diapositiva 17: A la derecha de la protección, Camino Olavide o del Puerto de la Losa

3.1.5 Día 5

En la mañana del quinto día se vuelve a retomar la ruta en bicicleta. Para salir de La Carolina se toma el Camino de la Aliseda o del Río Campana, que pasa por la antigua colonia y balneario de la Aliseda, y va a enlazar con el Camino Viejo del Puerto del Rey, que nos lleva hasta Miranda del Rey (antigua Venta de Miranda). Tras subir y bajar, a modo de bucle, por el Camino de las Asperillas, se coge la carretera de Miranda que lleva hasta el Centro de Visitantes Llano de las Américas y al Museo de la Batalla de las Navas de Tolosa, situado uno cientos de metros más adelante. Estos equipamientos van a introducirnos en el conocimiento del Parque Natural de Despeñaperros, el entorno natural por donde discurrirá la ruta en su sexta jornada, y los escenarios de la Batalla de las Navas de Tolosa.

Tras la visita al museo, se vuelve a tomar la carretera para alcanzar el Mesón Despeñaperros, en Santa Elena, donde será la cena y el alojamiento de esa noche. La tarde del quinto día se propone como libre o de descanso: ¡la última etapa es muy dura!



Fuente de los dos tramos: Elaboración propia sobre el soporte de Google Maps.

3.1.6 Día 6

Se parte de Santa Elena por la Carretera de Miranda hasta enlazar con el Camino del Puerto del Rey en la misma Miranda. Giramos a la derecha, para seguir el carril que nos eleva hasta el Puerto por el 'Empedraillo'. Desde allí se baja hasta la Venta Bazana (o del Marqués) a través de un bello bosque de melojo. En el cruce, giramos a la derecha para volver a subir por Malaventura sin dejar de visitar su castillo. Ascendemos hasta el puerto del Muradal y la Ensanchá, máximos exponentes de la 'herencia caminera' del macizo.



Fuente de los dos tramos: Elaboración propia sobre el soporte de Google Maps.

Por el Muradal nos desviamos hacia el Collado de la Aviación, que lleva hasta el Mirador de los Órganos y al Conjunto Rupestre Vacas del Retamoso. Tras disfrutar de unas magníficas vistas, regreso y descenso por el carril de Valdeazores para alcanzar la carretera turística de Despeñaperros, los históricos 'jardines' y a su restaurante. Aquí, junto a su fuente, se hará descanso y la comida. Se recomienda un pequeño sendero a pie, por el barranco de Valdeazores, para conocer su insólito bosque.



Diapositiva 18. Pilar abrevadero de Santa Elena

Ya por la tarde, se desciende por la carretera turística hasta el Camino de las Correderas, que tomamos para ascender al castillo de Castro Ferral. En el castillo, volvemos a coger el camino del Muradal y, haciendo escala en el Huerto de Juan Santos, ida y vuelta corta, vamos a buscar el Arroyo del Rey. Para ello, se sigue por el Camino del Arroyo de la Gitana hasta dar de nuevo con la carretera turística y bajar al Puente del arroyo del Rey. No hay que dejar de ver su molino, a tiro de piedra. En la carretera, nos dejamos caer a la derecha, salvando la valla de protección, para coger el viejo Camino de Olavide junto al puente de la Yedra. Por el Puerto de la Losa, por la margen derecha del arroyo de los Charcones, subimos hasta Santa Elena, a

salir al Centro de Mantenimiento de Túneles. La cena y el alojamiento serán en el Mesón Despeñaperros, en su espléndida terraza.

3.1.7 Día 7

El último día, desayuno y un placentero paseo a pie por el sendero señalizado Balcón de Despeñaperros. A media mañana, regreso a nuestro destino, no sin antes degustar el típico tomate rosa de Santa Elena.



Diapositiva 19. Monumento Natural de los Órganos desde la cueva de José María el Tempranillo

4. REFLEXIÓN FINAL

Llegado a este punto y en primera persona, tengo que subrayar que cuando me planteé este proyecto la primera impresión que tuve fue de miedo ante tal empresa. Pero, según fui conociendo el territorio, ese miedo pasó a ser respeto y admiración por un territorio tan inmenso como es Sierra Morena. En gran medida, es hermética, opaca e inaccesible. Son muchas las fincas privadas que temen la presencia de intrusos, en tiempos por la caza furtiva, y hoy por el daño que se pueda causar a los ganados, los cercados.... Pero también hay ocasiones en los que se cierran los caminos por preservar la privacidad a pesar de su carácter público, como sería el caso de las vías pecuarias o los caminos de herradura municipales, adjudicándose de manera arbitraria, e incluso ilegal, el terreno. Este hecho, junto a la baja densidad

poblacional y la dureza de un territorio siempre sediento, no ha permitido el buen conocimiento de Sierra Morena... Y eso debe cambiar, porque Sierra Morena es la gran desconocida y su patrimonio y posibilidades son inimaginables.

Por suerte, para esta propuesta se ha podido contar con diferentes hilos caminero que han permitido la ruta y dar viabilidad al itinerario, de principio a fin. Sólo se ha dado una excepción, que obligaba a penetrar en una finca privada con un recurso de primer nivel: el Castillo de las Navas de Tolosa. Pero, por suerte, los propietarios son partícipes de la actividad turística y son afines a que se realicen visitas a la fortaleza, siempre de una manera organizada. Además, cuentan con una empresa de turismo activo, venta de productos locales, un hotel y un restaurante que desearían participar de un producto como es nuestra propuesta. De este modo, sería fácil sortear el problema llegando a acuerdos entre empresas.



Diapositiva 20. Puente de la vieja carretera de Despeñaperros

Por otro lado, es necesario subrayar que este producto tendría un impacto muy en la comarca, teniendo en cuenta que se trata de un territorio en clara decadencia económica y donde el patrimonio, sobre el todo el minero, tiene los días contados si no se actúa rápidamente. La propuesta sería positiva para la economía en general: alojamiento, restauración, experiencias, talleres artesanos alimentarios, guías intérpretes..., todos ganan, incluido el territorio, su patrimonio y sus gentes. Además, todo este proceso se implantaría de la manera más sostenible, pues no hay que

olvidar que nos movemos en bicicleta. Durante la ruta, no hay más energía consumida que la física y ningún tipo de contaminación. Por otro lado, se debe subrayar que se potenciarían las sinergias comunes a las diferentes localidades que forman la comarca, cuando, pese a que nos duela, aún hay quienes siguen mirándose el ombligo. Por tanto, esta iniciativa podría favorecer la comunicación, el entendimiento y la acción común entre los diferentes municipios de la comarca de Sierra Morena.



Diapositiva 21. Pedriza en el barranco de Valdeazores

Para que el trabajo tuviera el mayor grado de veracidad posible, he profundizado en el trabajo de campo y he visitado todos los puntos del itinerario, en diferentes momentos temporales del año. Gracias a esto he podido comprobar que existe cierto abandono por parte de las diferentes administraciones, al menos en algunos de los puntos que forman este itinerario. Existen tramos de la vía del 'trenillo', a la altura del Collado del Lobo, donde la maleza absorbe el camino de forma parcial, o incluso por completo, haciendo muy difícil el paso, ya sea en bicicleta o andando. Algunos ejemplos se suman a la altura del término de Carboneros, donde el carril de la antigua férrea ha sido barrida por riada, o en Guarromán, donde la vecindad se ha apropiado

de un puente, o en La Carolina, donde los vecinos merman el carril a diario. Otro ejemplo lo tenemos en Santa Elena, cuando avanzamos por el Camino de Olavide, allí nos encontramos el puente de la Yedra a punto desaparecer si el invierno viene lluvioso.

Son muchos los impedimentos, pero ello no es razón para desestimar la propuesta, por el contrario, es la denuncia que debe incentivar a solucionar los problemas de las infraestructuras públicas. Su valor cultural es incuestionable y, como tal, deben ser cuidadas y preservadas.

Por último, comentar un aspecto que podría ser negativo desde la vertiente logística o comercial. Son necesarios siete días para completar el itinerario y abarcar una amplia extensión geográfica que podría echar para atrás a una parte del mercado, ya sea el público familiar o personas que no disponen de tantos días para realizar un viaje. Sin embargo, este aspecto favorece una nueva oportunidad: la creación de otros itinerarios, más densos y más cortos en días, con menos kilómetros, itinerarios complementarios al principal y donde primarían los aspectos culturales sobre los deportivos.



Diapositiva 22. Cauce pavimentado del río Guadiel

Como conclusión final, es necesario comunicar a las entidades públicas los problemas que presenta el recorrido, de tal manera que puedan estudiar la posibilidad de subsanarlos. Pese a todo ello, entendemos que esta propuesta de producto es positiva para el territorio y tendría mucho éxito entre los amantes de la bicicleta, la cultura y la naturaleza.

5. BIBLIOGRAFÍA

Andalucía. (2020). *SIERRA MORENA*. Andalucía.

<https://andalucia.com/andalucia/provincias-capitales-comarcas-y-municipios/provincias/provincia-de-jaen/comarcas-de-jaen/comarca-sierra-morena/>

Cástulo (2011). Linares Turismo. <https://www.linaresturismo.es/castulo/>

Comarca de Sierra Morena. Puerta de Andalucía. (s/f). Junta de Andalucía.

<https://www.juntadeandalucia.es/cultura/agendaculturaldeandalucia/planes/comarca-de-sierra-morena-puerta-de-andalucia>

Conjunto arqueológico de Cástulo. (s/f). Museos de Andalucía.

<http://www.museosdeandalucia.es/web/conjuntoarqueologicodecastulo/informacion-general>

Consejería de Cultura (2006). *60 inmuebles del Patrimonio Minero Industrial, del antiguo distrito de Linares - La Carolina*.

Jaén. <http://activa.jaen.es/export/sites/default/galerias/galeriaDescargas/activa-jaen/documentos/medidas/patrimonio-minero-jaxn.pdf>

F. Cuadros Trujillo, M.J.A.L., P.A.R., M.G.G., A.M.R., J.M.R.P. y A.T.M. (2002): Una mirada global al patrimonio ferroviario de Linares. *IV Congreso de Historia Ferroviaria*,

Jaén. <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Malaga2006/pdf/IV06.pdf>

Descubre el Parque Natural de Despeñaperros, Turismo Comarca Norte de Jaén. (s/f).

Turismo Comarca Norte de Jaén

<https://www.turismocomarcanortejaen.com/descubre-el-parque-natural-de-despenaperros-turismo-comarca-norte-de-jaen/>

Ferrocarril de Puertollano a La Carolina (2012). Spanishrailway.

<https://www.spanishrailway.com/ferrocarril-de-puertollano-a-la-carolina/>

Europa Press. (2022). *La Tarjeta Turística Cultural ofrece ya información de 58 bienes monumentales de Andalucía.* Europa Press.

<https://www.europapress.es/andalucia/turismo-00476/noticia-tarjeta-turistica-cultural-ofrece-ya-informacion-58-bienes-monumentales-andalucia-20200123141759.html>

Gozalbes Cravioto, C. y Gozalbes García, H (2014): *El castillo de las Navas de Tolosa. Las Navas de Tolosa 1212-2012: miradas cruzadas*, Jaén.

Gutiérrez Guzmán, F. (1999): *Las Minas de Linares*. Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos de Minas de Linares, Linares.

IAPH. (s/f-a). *Área de Cástulo.* iaph.es.
<https://guiadigital.iaph.es/bien/inmueble/183575>

IAPH. (s/f-b). *Castillo de las Navas de Tolosa.* Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. <https://guiadigital.iaph.es/bien/inmueble/19303/jaen/carolina-la/castillo-de-las-navas-de-tolosa>

IAPH. (s/f-c). *Cástulo.* Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. <https://guiadigital.iaph.es/bien/inmueble/4878/jaen/linares/castulo>

IAPH. (s/f-d). *Los Órganos.* iaph.es.
<https://guiadigital.iaph.es/bien/inmueble/5159/jaen/santa-elena/los-organos-i>

IAPH. (s/f-e). *Paisaje de Aldeaquemada.* Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. https://repositorio.iaph.es/bitstream/11532/324757/9/Ficha_divulgativa_paisaje_interes_cultural_adeaquemada_jaen.pdf

IAPH. (s/f-f). *Paisaje del Paso de Despeñaperros (Jaén).* Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. de [https://repositorio.iaph.es/bitstream/11532/325069/6/Ficha_divulgativa_paisaje_interes_cultural_paso_despe%
c3%b1aperros_jaen.pdf](https://repositorio.iaph.es/bitstream/11532/325069/6/Ficha_divulgativa_paisaje_interes_cultural_paso_despe%c3%b1aperros_jaen.pdf)

La Consejería de Cultura relanza el turismo patrimonial con 'Herederos de una Gran Historia'. (s/f). Junta de Andalucía.

<https://www.juntadeandalucia.es/presidencia/portavoz/cultura/168299/consejeriadeculturaypatrimoniohistorico/patriciadelpozo/fitur/herederosdeunagranhistoria/turismopatrimonial/nuevastecnologias/gobiernodeandalucia>

Linares a La Carolina (Línea FC). Euroferroviarios.
<http://euroferroviarios.net/index.php?name=Reviews&req=showcontent&id=3860>

M. G. López Payer, M. S. L. y. D. Z. L. (2009): *El Arte Rupestre en las Sierras Giennenses Patrimonio de la Humanidad Sierra Morena Oriental*. ISOPROARGRA.

Martín y R. B, C. (2018): *Diagnóstico del potencial cicloturístico del territorio de Andalucía*.

Mohino Sanz, I. y Coronado Tordesillas, J.M. (2010): *Proyecto de recuperación de la carretera histórica de Despeñaperros*. I Congreso Internacional de Carreteras, Cultura y Territorio.
[https://www.researchgate.net/publication/269168107 Proyecto de recuperacion de la carretera historica de Despenaperros](https://www.researchgate.net/publication/269168107_Proyecto_de_recuperacion_de_la_carretera_historica_de_Despenaperros)

Molina, J, R. V. y. R. B. (2015): *Guía de cicloturismo de Andalucía*. Junta de Andalucía.
<https://www.juntadeandalucia.es/turismoydeporte/publicaciones/143531124.pdf>

Normativa de referencia de Establecimientos y Servicios Turísticos. (s/f). Junta de Andalucía
<https://www.juntadeandalucia.es/organismos/turismoregeneracionjusticiayadministracionlocal/areas/turismo/registro-turismo/paginas/normativa-turistica.html>

Ortega López, D. Collado Moreno, Y (2018): Arqueoturismo ¿un fenómeno en auge? Reflexiones acerca del turismo arqueológico en la actualidad en España. *PASOS Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 18(3), 599–615.
<https://doi.org/10.25145/j.pasos.2018.16.044>

Registro de Establecimientos Turísticos de Andalucía. Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local.
<https://juntadeandalucia.es/organismos/turismoregeneracionjusticiayadministracionlocal/servicios/app/buscador-establecimientos-servicios-turisticos.html>

Roll Grande, M. (2013): Ventas y caminos en el entorno de Despeñaperros: vertiente norte de Sierra Morena. *I Congreso Virtual sobre Historia de las vías de comunicación*, Jaén.

Roll Grande, M. (2017): Puentes y obras de fábrica en la antigua carretera borbónica de Madrid-Andalucía por Despeñaperros. *V Congreso Virtual sobre Historia de las vías de comunicación*, Jaén.

Roll Grande, M. (2013): Caminos y lugares de Sierra Morena en torno a la Batalla de las Navas de Tolosa. *Alcazaba* 12-13 (85-116), Jaén.

Sánchez Sánchez, J (2002): Los caminos del Muradal (I). *El Miliario extravagante*, 82 (7-13). https://www.academia.edu/1190455/Los_caminos_del_Muradal_I

Sánchez Sánchez, J (2002): Los caminos del Muradal (II). *El Miliario extravagante*, 83 (8-14). https://www.academia.edu/1190459/Los_caminos_del_Muradal_y_II

Tierra de Minas: de Sierra Morena al Valle del Guadalquivir (2007). Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico, Revista PH Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, 61.

https://www.researchgate.net/publication/332562066_Tierra_de_minas_de_Sierra_Morena_al_valle_del_Guadalquivir_seccion_completa

Vara Thorbeck, C. (1998): *La batalla de Las Navas de Tolosa. Mito y realidad*. Universidad de Málaga, Málaga.

¡GOBERNAR NO ES ASFALTAR!

LA RED NACIONAL DE CARRETERAS ESPAÑOLAS EN EL DIRECTORIO MILITAR Y CIVIL DE MIGUEL PRIMO DE RIVERA ORBANEJA (1923-1930), A TRAVÉS DEL RELATO DEL VIAJE de 5.000 Millas por ESPAÑA EN 1929, EN AUTOMÓVIL, CONDUCTIDO POR EL INGLÉS CHARLES FREESTON.

Jacinto Contreras Vázquez

Ingeniero Técnico en Química Industrial

Técnico de Seguridad e Higiene en el Trabajo

En recuerdo y homenaje a Miguel Mesa Molinos, Ingeniero Técnico Industrial, autor del blog “El chilanco de Elías”, donde escribía sobre historia de la provincia de Jaén

y de la trashumancia ganadera, que falleció en abril de 2024.

El golpe de Estado de Primo de Rivera tuvo lugar en España entre el 13 y el 15 de septiembre de 1923 y estuvo encabezado por el entonces capitán general de Cataluña, **Miguel Primo de Rivera y Orbaneja**. Tuvo como consecuencia la instauración de la dictadura de Primo de Rivera gracias sobre todo a que el rey Alfonso XIII no se opuso al golpe y nombró al general sublevado Jefe del Gobierno al frente de un Directorio Militar y luego Directorio Civil.



REAL DECRETO-LEY de 9 de febrero de 1926 creando el Circuito Nacional de Firmes especiales. MINISTERIO DE FOMENTO. (Gaceta de Madrid nº. 41, de 10-02-1926, págs. 723-725).

EXPOSICION

SEÑOR: El alto interés nacional de fomentar el turismo, enalteciendo las bellezas naturales y la riqueza artística de España, proporcionando para ello los medios fáciles y gratos de simultanear la seguridad de la circulación ante una esmerada conservación de las carreteras, con la grata impresión

que supone abandonar la lucha secular con los baches y con el polvo, enemigos poderosos de la circulación de automóviles, y al propio tiempo la imperiosa necesidad de cambiar el sistema técnico de la construcción de los firmes con sujeción a las características exigidas por cada localidad y por la intensidad y condiciones del tráfico moderno, obligan a preparar una organización especial que facilite la realización de esta mejora, de este cambio radical de sistema, que si no permite abordar la rápida transformación de toda la red de carreteras españolas, sea suficiente a lograr la, reforma y conservación de las comunicaciones principales, las que constituyan el enlace de las poblaciones de mayor importancia y los circuitos de gran valor histórico y artístico.

Para lograr este fin se segregará de la red de carreteras generales los itinerarios principales, y agrupados en circuitos parciales, se formará con su conjunto el *Circuito Nacional de Firmes Especiales*, para cuya construcción y conservación se creará un Patronato administrativo y una Dirección técnica anexa, a cuyo organismo se dotará de recursos especiales y de facultades amplias para su funcionamiento.

Los recursos serán aportados por el Estado y las Diputaciones y Ayuntamiento interesados, con cuyas aportaciones y los impuestos especiales que sobre la rodadura podrán establecerse, se formará una anualidad suficiente a atender el interés y amortización del capital empleado en la reparación y conservación en los años en que se convenga.

Los circuitos especiales comprendidos en el Circuito Nacional de Firmes Especiales, se ordenarán por una preferencia de interés general, primero, y después en relación a las mayores facilidades y cooperaciones que las provincias interesadas ofrezcan; el número

total de los circuitos a construir se ajustará a los medios económicos que se reúnan, pudiendo extenderse a cuantos en este Real decreto se enumeran, o bien a mayor número, si posible fuera atenderlos.

Es base fundamental de esta propuesta que no haya de imponerse el Estado ningún nuevo sacrificio, y tenga que contribuir tan sólo con los recursos que figuran en los Presupuestos ordinarios debiendo ser las Diputaciones y Ayuntamientos beneficiados con el turismo y los automóviles y carros, que en la economía de la tracción han de encontrar amplia compensación, los que deberán cooperar y completar las cantidades necesarias.

Fundado en las consideraciones expuestas, el Ministro que suscribe tiene el el honor de someter a la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de Decreto-ley.

Madrid, 9 de Febrero de 1926.

SEÑOR:

A. L. R. P. de V. M.

Rafael Benjumea y Burín.

REAL DECRETO -LEY

De acuerdo con mi Consejo de Ministros, y a propuesta del de Fomentó,
Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º

Se crea el Circuito Nacional de Firms Especiales, formado por las Secciones siguientes:

Sección Noroeste.

Itinerario 1.º — Madrid-Irún.

Itinerario 3.º — San Sebastián, Bilbao, Santander. Oviedo, León. Astorga, Ponferrada,
Barco de Valdeorras, Orense, Vigo.

Itinerario 14. — Vigo, Pontevedra, Santiago, Coruña, Betanzos, Ferrol, Oviedo.

Itinerario 4.º — Madrid, Ávila, Salamanca.

Itinerario 5.º — Salamanca, Valladolid, Burgos.

Itinerario 13. — Burgos, Santander.

Sección Este

Itinerario 2.º — Madrid, Guadalajara, Zaragoza, Lérida, Barcelona, Gerona, Frontera francesa.

Itinerario 10. — Madrid, Tarancón, Roqueña, Valencia.

Itinerario 11. — Ocaña, Albacete, Murcia, Cartagena.

Itinerario 12. — Barcelona, Tarragona, Castellón, Valencia, Alicante, Murcia, Almería, Motril.

Sección Sur.

Itinerario 1.º — Madrid, Bailen, Jaén, Granada, Motril, Málaga, Algeciras, Cádiz, Sevilla, Córdoba, Bailen.

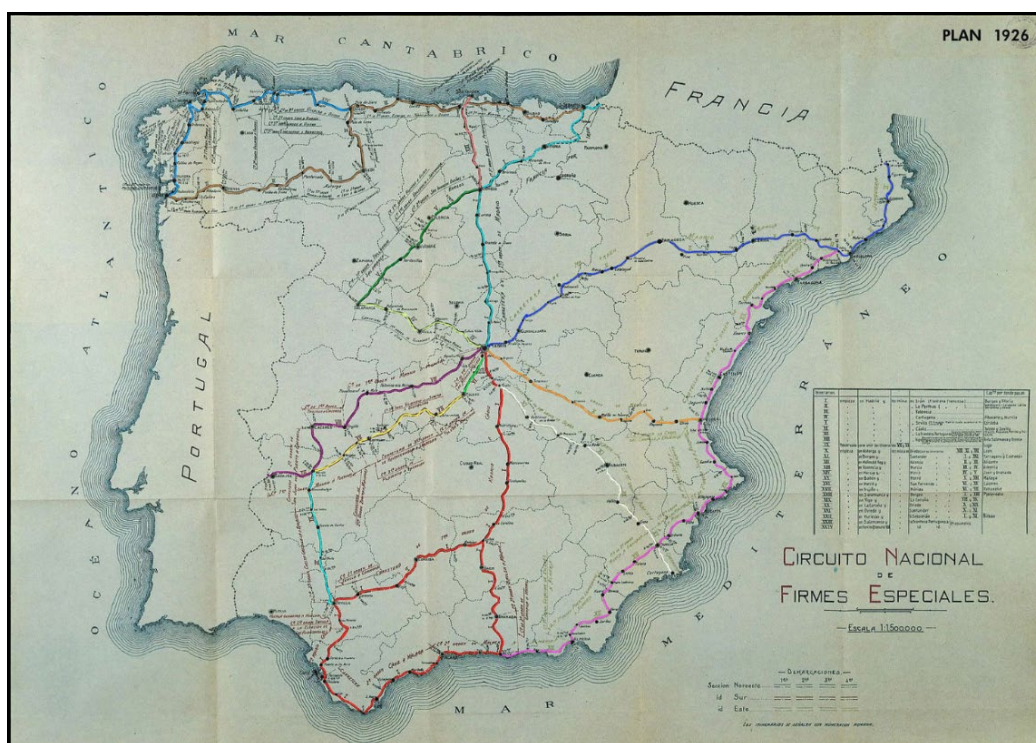
Itinerario 6.º — Madrid, Illescas, Toledo.

Itinerario 7.º — Toledo, Guadalupe, Mérida.

Itinerario 8.º — Madrid, Cáceres, Badajoz, Frontera portuguesa.

Itinerario 9.º — Mérida, Sevilla.

A estos itinerarios se podrán agregar los que proponga el Patronato que por este Decreto-ley se crea, así como modificar los anteriores o añadir los que estime el Gobierno de interés general mediante el oportuno Decreto.

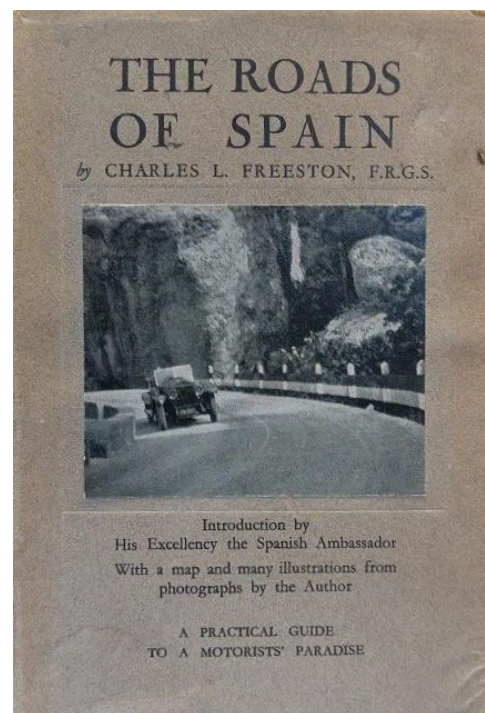
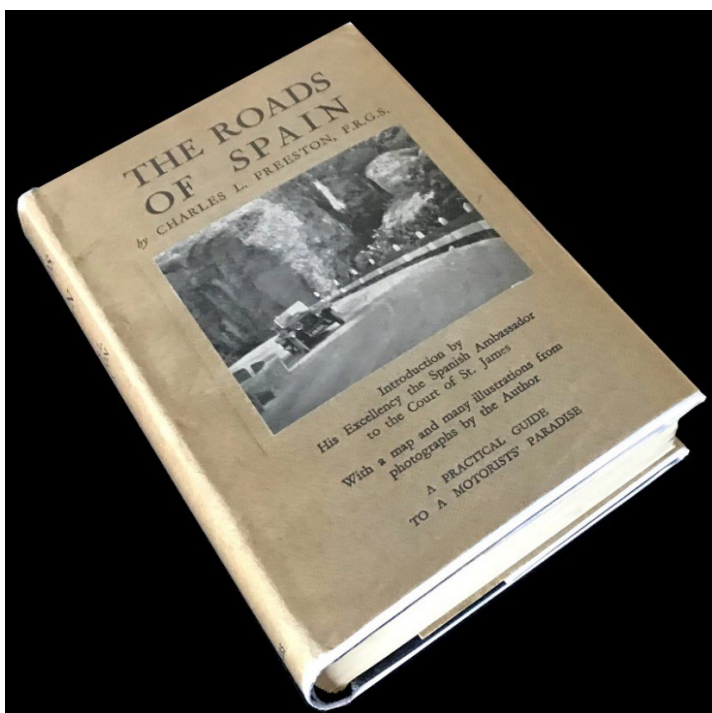


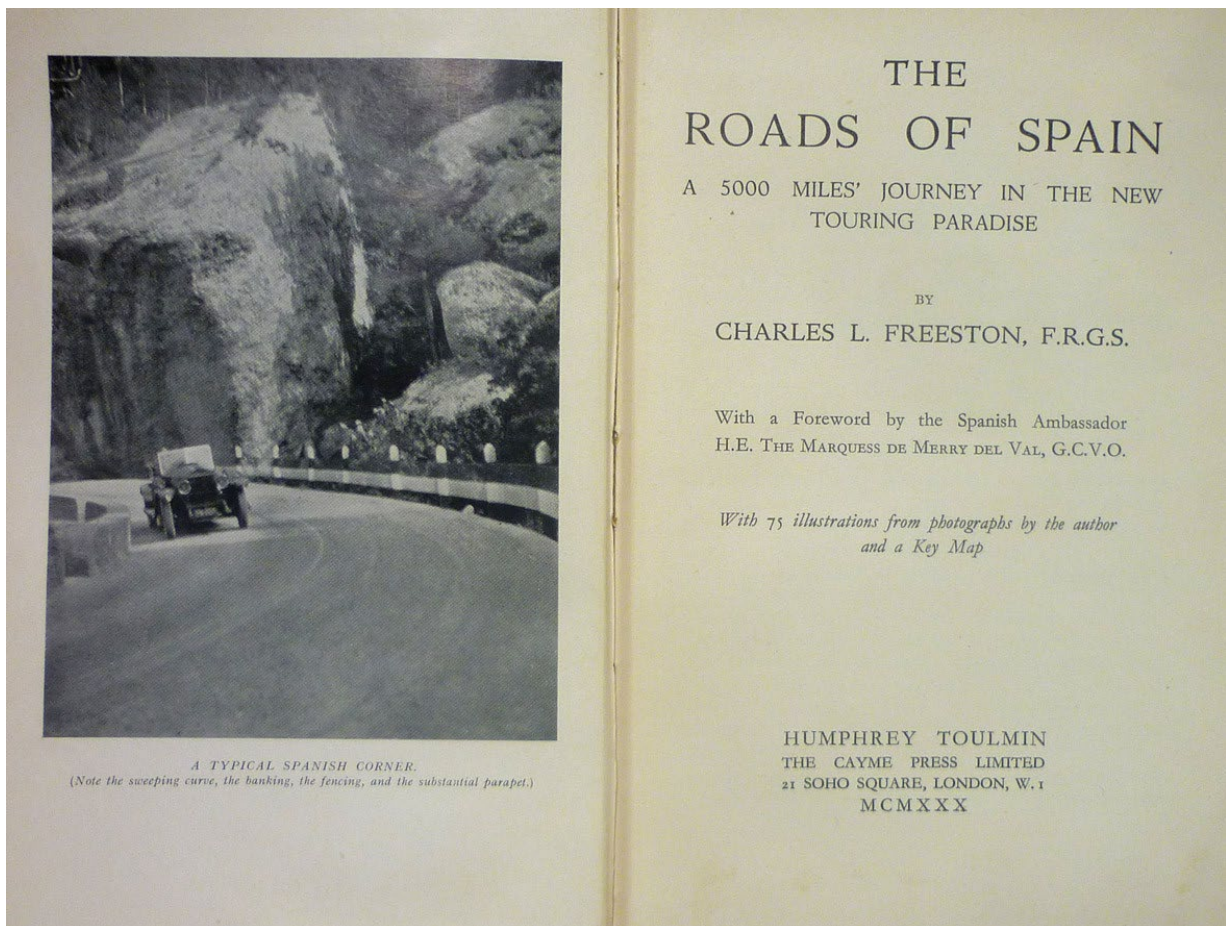
Para confirmar de forma imparcial la ejecución práctica del Circuito Nacional de Firmes Especiales del Ministerio de Fomento del Directorio Militar y Civil de Miguel Primo de Rivera Orbaneja, en el año 1930, se publicó el libro siguiente libro:

“The Roads of Spain: A 5000 Miles Journey in the New Touring Paradise // Charles L. Freeston // Editorial Charles Scribner's Sons, 1930, 270 págs.”

Cuya traducción sería: ***Las carreteras de España, un viaje de 5000 millas al nuevo paraíso del turismo // Charles L. Freeston.***

El inglés **Charles L. Freeston**, en primavera del año 1929, había recorrido como turista más de 5000 km por España a bordo de su **Rolls-Royce Phantom, 40-50 HP**, de más de 6 metros de largo, ya que el **Patronato Nacional de Turismo** y el embajador español **Merry del Val** le invitaron a recorrer España y contar a los viajeros de todo el continente europeo las bondades de la nueva red nacional de carreteras como prueba de la modernización de la imagen de España.





RESEÑA DEL LIBRO

“El innovador relato de viaje del prolífico escritor de viajes **Charles L. Freeston**, ***The Roads of Spain, A 5000 Miles Journey in the New Touring Paradise***. 75 fotografías históricas. Vistas de automóviles, paisajes, ciudades, calles, arquitectura, españoles nativos y mucho más. Incluye una recopilación detallada de itinerarios, un listado de oficinas de información general y local y un índice excepcionalmente detallado. En 1930, los diarios de viaje de Freeston se habían convertido en estándares, si no en clásicos por derecho propio, y estaban repletos de imágenes sorprendentes y descripciones precisas. También se incluye: un mapa desplegable de 16 1/2" x 12 1/2" en el bolsillo trasero de las rutas españolas. Encuadernado en tela revestida de color azul oscuro con letras doradas en el lomo. Sobrecubierta casi impecable en funda de archivo Brodart. 270 págs. 7 1/4" x 5". Ejemplar impecable y ajustado con encuadernación en azul intenso y letras doradas brillantes. Extremidades casi crujientes. Sin marcar de adelante hacia atrás con partes internas brillantes. Una copia notablemente presentable de un diario de viaje europeo coleccionable publicado poco antes de que se desatara el infierno en España. Fotografías o información adicional sobre este artículo están disponibles bajo petición. Todas las consultas respondidas con prontitud”.

COMENTARIOS

El libro consta de veinticuatro capítulos y dos apéndices, en los que se realiza una pormenorizada exposición de los lugares visitados. Charles L. Freeston recorrió todas las provincias españolas, a excepción de la entonces provincia de Logroño, y es posiblemente uno de los mejores testimonios que se pueden encontrar de dicha época para evaluar la labor realizada en las carreteras a lo largo de la Dictadura de Primo de Rivera, tanto las incorporadas al Circuito Nacional de Firmes Especiales como a otras.

En el capítulo primero, que es introductorio, relata su experiencia en el viaje de la manera siguiente:

«Las sorpresas no son invariablemente agradables, pero los turistas que visiten España se asombrarán por la cantidad y calidad de las carreteras españolas. Es justo decir que España ha sufrido una absoluta revolución en el acondicionamiento de sus carreteras, y que con tal energía se ha llevado a cabo los trabajos, y con tan buen sentido, que estas carreteras pueden ser consideradas las mejores del mundo. No solamente en cuanto a calidad, comparables a las de otros países, sino que presentan ciertas características que son bastantes desconocidas en otros lugares. [...]

Antes de iniciar el viaje que he realizado por España, estaba preparado para encontrar obras de mejora, sobre todo por la información obtenida de los residentes. No obstante, uno debe contar con que dicha información esté exagerada por el orgullo local, y por tanto habría que aplicar un coeficiente reductor para que sea igual que en la realidad.

»Pero en este viaje comprobé que las mejoras eran superiores a lo que yo había supuesto y también a lo que me habían dicho mis informadores, que lejos de haber exagerado, se habían quedado cortos en contarme la forma en que se habían realizado las obras. En una palabra, las nuevas carreteras de España no han sido acondicionadas para el tráfico, han sido concebidas para el tráfico motorizado, conociendo los factores necesarios para conducir con confort, seguridad y velocidad.

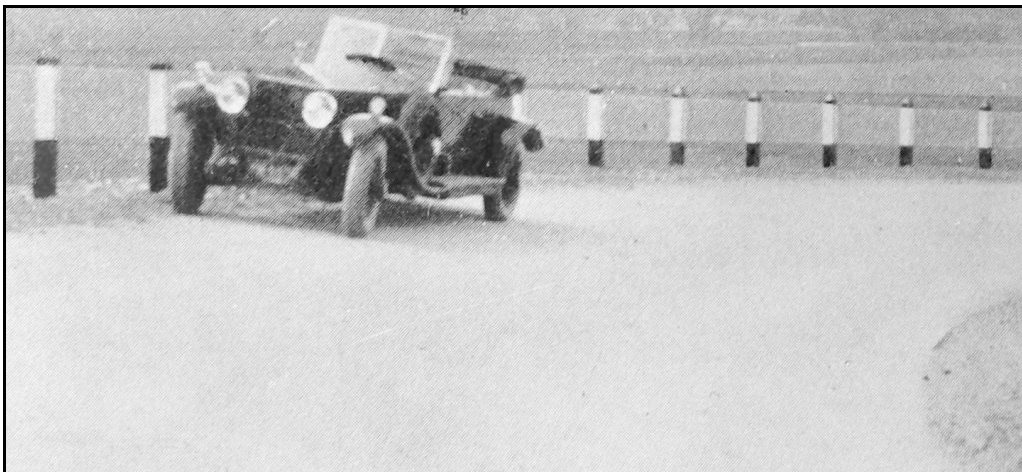
«Cabría preguntarse ¿Por qué se ha realizado este maravilloso acondicionamiento de las carreteras españolas? La respuesta es simple. El Gobierno español se dio cuenta de que estamos inmersos en los tiempos de los viajes por carretera y que, por tanto, para atraer turistas, haciendo la competencia a otros países, hay que ofrecerles buenas carreteras para

sus vehículos. Y mientras Francia ha dejado que sus carreteras napoleónicas se encuentren muy mal conservadas, España ha reconocido que su red no era buena y puso en marcha un programa completo para ponerla al día.

Para tal fin el Gobierno tomó un préstamo de no menos de 600 millones de pesetas, que fue asignado para la mejora de carreteras, y en vez de realizar el trabajo en un tiempo indefinido de años, se dirigieron a la tarea de construir y mejorar las carreteras tan rápido como un ejército de hombres podía llevarlas a cabo.»

Para **Charles L. Freeston** las carreteras, de España de 1929, eran un despliegue de modernidad y tecnología sin igual parangón en Europa: «...*la etapa inicial entre la frontera y San Sebastián sirve para darse cuenta de cómo los ingenieros de carreteras de España se han colocado por encima de los de los demás países*», escribe, destacando cómo dichos ingenieros habían entendido que los coches a motor requerían un tipo de carreteras diferente a los carros de tiro animal. La forma de dibujar las curvas con una pequeña inclinación (el peralte) fue una de las cosas que más le impresionaron: «*En España no se han conformado con eliminar las curvas peligrosas; su borde exterior está peraltado en mayor o menor medida, de acuerdo con las necesidades de cada caso, para que el conductor pueda tomar la curva sin una gran merma de velocidad*».

A la seguridad en las curvas no sólo ayudaba el peralte sino la señalización viaria, que estaba confiada a «...*una fila de postes rojos unidos por una valla blanca que no sólo se ve a gran distancia de día sino también bajo la luz de los faros en la noche. Está puesta para indicar una curva peligrosa*».



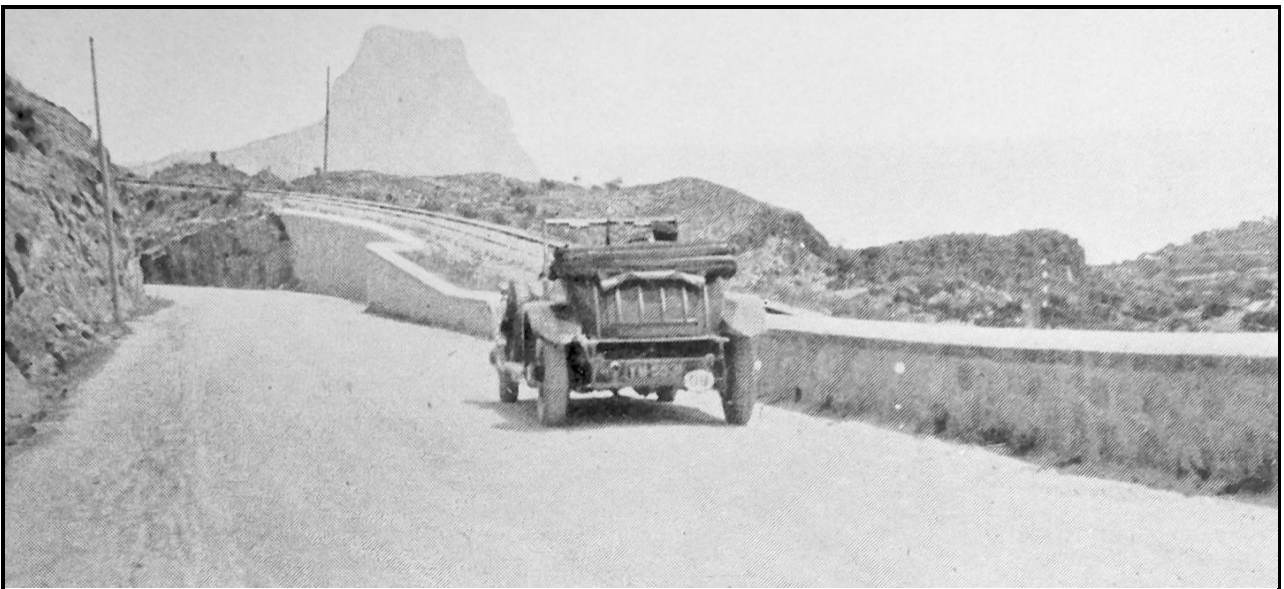
Y, asimismo, describe como en las casetas de los peones camineros dice: *«En las paredes blanqueadas de las casetas cuelgan carteles con grandes letras que indican la distancia a las siguientes ciudades, un método que eclipsa a la señalización convencional».*





Puerto del Alto del León entre Segovia y Madrid.





Carretera de la costa mediterránea, con el Peñón de Ifach al fondo.



**CENTRAL HIDROELÉCTRICA "SAN CAYETANO" EN EL CAMINO ENTRE
ARBUNIEL A MONTEJÍCAR EN LA VÍA AUGUSTA ROMANA.**



@jalopez5mesa

Miguel Mesa Molinos y Juan Antonio López Cordero

Índice

1. PRÓLOGO.	4
2. HISTORIA DEL ENTORNO DEL TERRITORIO DONDE SE UBICA LA CENTRAL.	4
2.1. Arbuniel, lugar ubicado en el antiguo camino de Jaén a Granada.	5
2.2. El antiguo camino de Arbuniel a Montejícar.	7
- Castellón de Arbuniel.	13
- Torre Gallarín.	14
- Cerro de los Allozos.	16
- Cerro del Cántaro – Castillo de Montejícar.	17
- Puente de Triana.	19
- Puente del Barranco de la Noguera.	19
- Cuevas del Torcal.	20
- Necrópolis del Banco.	21
2.3. Los molinos de Arbuniel.	22
2.4. Centrales hidroeléctricas en Arbuniel.	26
2.5. Central Hidroeléctrica San Cayetano.	27
3. DETALLES CONSTRUCTIVOS DEL SISTEMA HIDRÁULICO Y DE PRODUCCIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA.	29
3.1. Introducción.	29
- Energía potencial.	30
- Esquema hidráulico general de la instalación.	31
- Datos y cálculos de la potencia.	32
3.2. Río o nacimiento que abastece de agua a la central.	32
3.3. Canal de alimentación.	33
3.4. Cámara de carga.	34
- La piedra de toba en la cámara de carga.	36
3.5. Tubería forzada.	37
3.6. Edificio.	38
- La arquitectura del edificio.	40
- Edificio principal.	41
3.7. Maquinaria e instalaciones de producción de energía eléctrica.	44
- Central hidroeléctrica, sus elementos principales.	44
- Su regulación y puesta en marcha.	49
- El cuadro eléctrico de protección y maniobra.	49
3.8. Canal de descarga al río.	52

3.10. Transformadores y líneas eléctricas de distribución de M.T. y B.T.	53
- Características de las líneas aéreas de MT y BT.....	54
4. MOLINO HARINERO.....	57
- <i>El Molino de Pepe o de la Central Hidroeléctrica San Cayetano.....</i>	<i>57</i>
Bibliografía:.....	60
Agradecimientos:.....	60

1. PRÓLOGO.

Al leer el enunciado de esta nueva publicación, nos podríamos preguntar qué interés puede tener una central hidroeléctrica antigua y sin uso. La realidad es otra, pues la central, que en sus inicios se denominaba del 'Sacromonte Alto' y que estuvo operativa entre los años 1921 y finales de 1958, figurando en 1936 en el <Censo de las centrales generadoras, líneas de transporte, subestaciones y centrales de consumo > del Ministerio de Industria y Comercio con el nombre o razón social 'San Cayetano', tiene para los que suscriben un gran interés por lo siguiente: En primer lugar, por su ubicación en un territorio en donde se asentaron poblaciones desde el Neolítico-Bronce y anduvieron civilizaciones como la romana, árabe, cristiana...; en segundo lugar por tener la central en su conjunto todo el sistema hidráulico y de producción de energía casi intacto, lo que ayuda a comprender de una manera muy gráfica y didáctica el funcionamiento de la grandes centrales de nuestro país; y en tercer lugar algo insólito, la existencia de un molino harinero en el edificio propiamente dicho, con una historia adyacente en el 'tiempo del hambre' digna de contar y que resalta la imaginación del hombre por su subsistencia.

A tenor de lo expuesto dividiremos este trabajo en:

- Historia del entorno del territorio donde se ubica la central.
- Detalles constructivos del sistema hidráulico y de producción de energía eléctrica.
- Molino harinero.

2. HISTORIA DEL ENTORNO DEL TERRITORIO DONDE SE UBICA LA CENTRAL.

Arbuniel, molinos y centrales hidroeléctricas en el antiguo camino de Jaén a Granada: la Central Hidroeléctrica San Cayetano.

2.1. Arbuniel, lugar ubicado en el antiguo camino de Jaén a Granada.

Junto a la pedanía de Arbuniel (Cambil) se ubica el nacimiento del río de su nombre. Un caudal de agua que, desde tiempos antiguos, ha fertilizado los campos del lugar y movido molinos de rodesno. La zona estuvo ocupada desde el Neolítico-Bronce. En La Vega, próximo al nacimiento, se han hallaron hachas de piedra pulimentadas, cuchillos de sílex y puntas de flecha de bronce.

Por el lugar pasaba una antigua vía de comunicación, que comunicaba el alto valle del río Guadalquivir con el surco Intrabético, en dirección al Sur y Sureste de la Península. En época romana fue el camino de entrada a la Bética desde Carthago Nova (Cartagena). La aparición de lápidas romanas con inscripciones relativas al municipio vergiliense,¹ muestran la ubicación de un asentamiento romano relacionado con la ciudad de Vergilia. Probablemente la zona de Arbuniel formaba parte de su municipio, y su precisa ubicación estaría en relación con la mansión de Viniolis, en relación con el camino que por allí pasaba, entre Acatucci (Iznalloz) y Mentesa (La Guardia de Jaén).

El lugar de Arbuniel probablemente fue conocido como Al-Buniyul en época árabe, lugar donde descansó el ejército del emir de Córdoba en el año 896, en el camino hacia la cora de Tudmir para combatir a los rebeldes de aquella zona. El ejército cordobés seguiría la antigua Vía Augusta hacia Murcia.²

En la incursión de las tropas de Fernando III en 1225 hacia tierras granadinas. El ejército cristiano debió seguir en gran parte la antigua Vía Augusta, por lo que pasó por la zona de Arbuniel, donde se encontraba el castillo

¹FITA COLOMER, Fidel, "Vergilia, ciudad bastetana en Arbuniel de Cambil", *Boletín de la Real Academia de la Historia (BRAH)* 65, 1914, 580; Corpus de Inscripciones Latinas de Andalucía (CILA) III, 582.

ROMERO DE TORRES, Enrique. "Inscripciones y ruinas romanas de Arbuniel", *BRAH* 65, 1914, 572-576; CILA III, 583.

FITA COLOMER, Fidel. "Vergilia, ciudad bastetana en Arbuniel de Cambil", *BRAH* 65, 1914, 577; CILA III, 584.

² AGUIRRE SÁDABA, Javier y JIMÉNEZ MATA, María del Carmen. *Introducción al Jaén Islámico. Estudio geográfico-histórico*. Instituto de Estudios Giennenses. Diputación Provincial. Jaén, 1979, p. 157; y VALLVÉ BERMEJO, J. "La división territorial en la España Musulmana. La cora de Jaén". En *Al-Andalus*, 34 (1969), p. 66

que la crónica denomina como Boniel, ubicado en el Cerro Castellón, que fue destruido por los cristianos,³ y ya no volvió a reedificarse.

También en el lugar de Arbuniel tuvo lugar una batalla entre castellanos y granadinos en 1428. La amplia vega junto al nacimiento del río Arbuniel era el lugar a propósito para desplegar ambos contendientes sus tropas. Los cristianos, en su incursión a tierras granadinas, se encontrarían con las tropas musulmanas en este lugar del camino. En la sangrienta batalla mataron al Comendador Mayor de Calatrava don Lope Carrillo, y el obispo don Gonzalo tuvo que esconderse durante dos días y dos noches entre la vegetación del río para no ser apresado.⁴

Tras las conquistas por los Reyes Católicos de Cambil (1485), la Torre Gallarín (cercana a Arbuniel, 1485) y Montejícar (1486), la frontera desapareció de la zona de Arbuniel comenzó a repoblarse y sus tierras a ser de nuevo cultivadas. La fertilidad de éstas, con abundante agua, junto a la importante vía de tránsito que atravesaba la zona, facilitaron la creación de un grupo de población, formando una pequeña cortijada, por aquella época vinculada a la ciudad de Jaén, hasta que Cambil se independizó jurídicamente en 1558, y en su término se incluyó la zona de Arbuniel.

En la Edad Moderna, el camino continuó siendo una importante vía de tránsito, especialmente durante el siglo XVI, con el movimiento de castellanos hacia las nuevas tierras que se les adjudicaron tras el fin de los conflictos bélicos de la Guerra de Granada (1492), Rebelión de las Alpujarras (1499-1501) y la Guerra de las Alpujarras (1568-1571).

En el siglo XVII, época de crisis socio-económica y regresión demográfica, el camino fue menos frecuentado, pero continuó ejerciendo una notable función

³ AGUIRRE SÁDABA, Javier y JIMÉNEZ MATA, María del Carmen. *Introducción...*, p. 232; y BALLESTEROS GAIBROIS, M. "La conquista de Jaén por Fernando III el Santo". *Cuadernos de Historia de España*, 20 (1953).

⁴ ARQUELLADA, Juan de. *Sumario de proezas y casos de guerra acontecidos en laen y reynos de España, y de Ytalia, y Flandes, y grandeza de ellos desde el año 1353 hasta el año 1590*. Estudio y edición de Enrique Toral y Peñaranda. Diputación Provincial. Jaén, 1996. pp. 145-149.

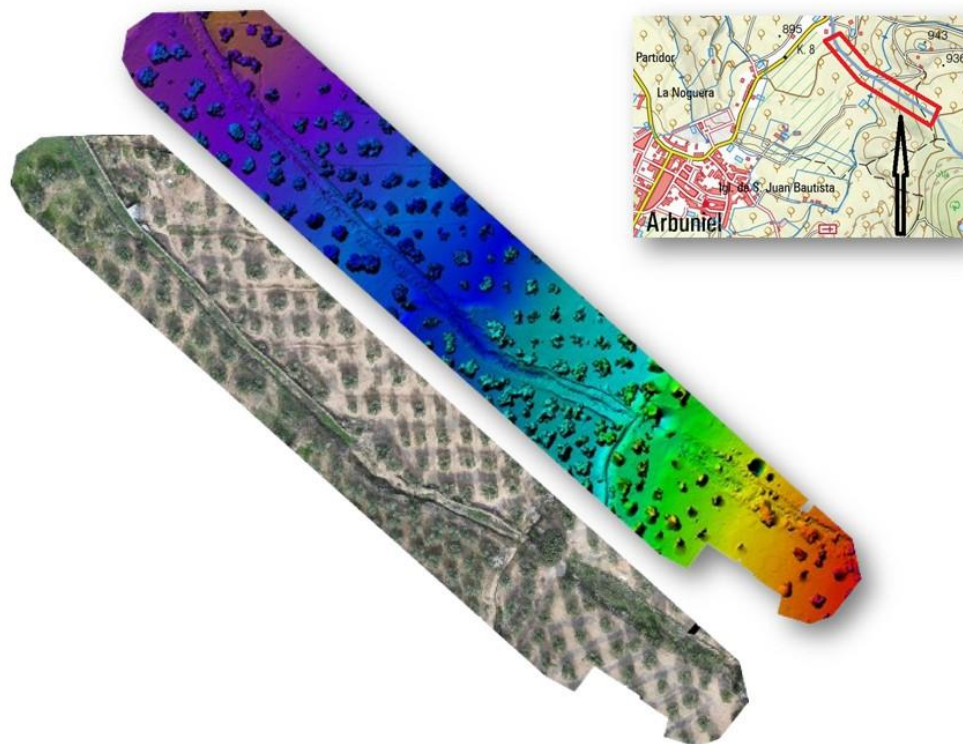
comercial. En un pleito sobre el Molino de Papel en 1640,⁵ un testigo refiere el estado del camino real entre Granada y Arbuniel, pasando por Montejícar, apto para coches, pues él vino en uno hasta Arbuniel, pasando por los cortijos de las Cañadas y Jaralejo, término de Noalejo, trayecto de la antigua vía romana. También relata el tráfico de mercancías por él: “carretas cargadas con tinaxas desde la ciudad de Granada”, “carretas de paxa hasta el molino de papel”, y carretas con piedras de molinos hacía la villa de Calahorra. A partir del siglo XVIII y, sobre todo, en el siglo XIX, el tránsito por Campillo de Arenas hacia Granada fue más frecuentado, disminuyendo el tráfico viajero por Arbuniel.

2.2. El antiguo camino de Arbuniel a Montejícar.

Este tramo de Arbuniel a Montejícar formaba parte de la Vía Augusta romana. Tiene un recorrido de unos 7,750 km. Comienza en la ermita de Arbuniel, a la altura del km. 7,800 de la carretera provincial JA 3204. El primer kilómetro de su tramo está abandonado, de unos cuatro metros de anchura, aún mantiene vallas de piedra seca a ambos lados para evitar el paso de los ganados transeúntes a las zonas de cultivo. Los siguientes 900 m. continúan por un carril hasta llegar a la carretera provincial JA 3205, cerca del km. 2, ya término municipal de Noalejo. Discurre por esta carretera durante un kilómetro. En el kilómetro 3 se desvía a la derecha, camino ya abandonado, entra en el término de Montejícar siguiendo los linderos de las fincas hasta llegar al barranco de la Noguera, donde toma el cordel del Salado, en cuyo cauce hay un antiguo puente de mampostería con un arco de medio punto, hoy en desuso, de primitivo origen romano-medieval. El puente se ubica a unos 400 m. de la carretera JA 3205. Pasado el puente, el camino continuaba por la margen derecha del barranco de la Noguera o del Muerto, siguiendo el cordel. A los 360 m. el camino llega a un carril. El camino, como cordel y carril discurre durante 1,850 m., y como carril

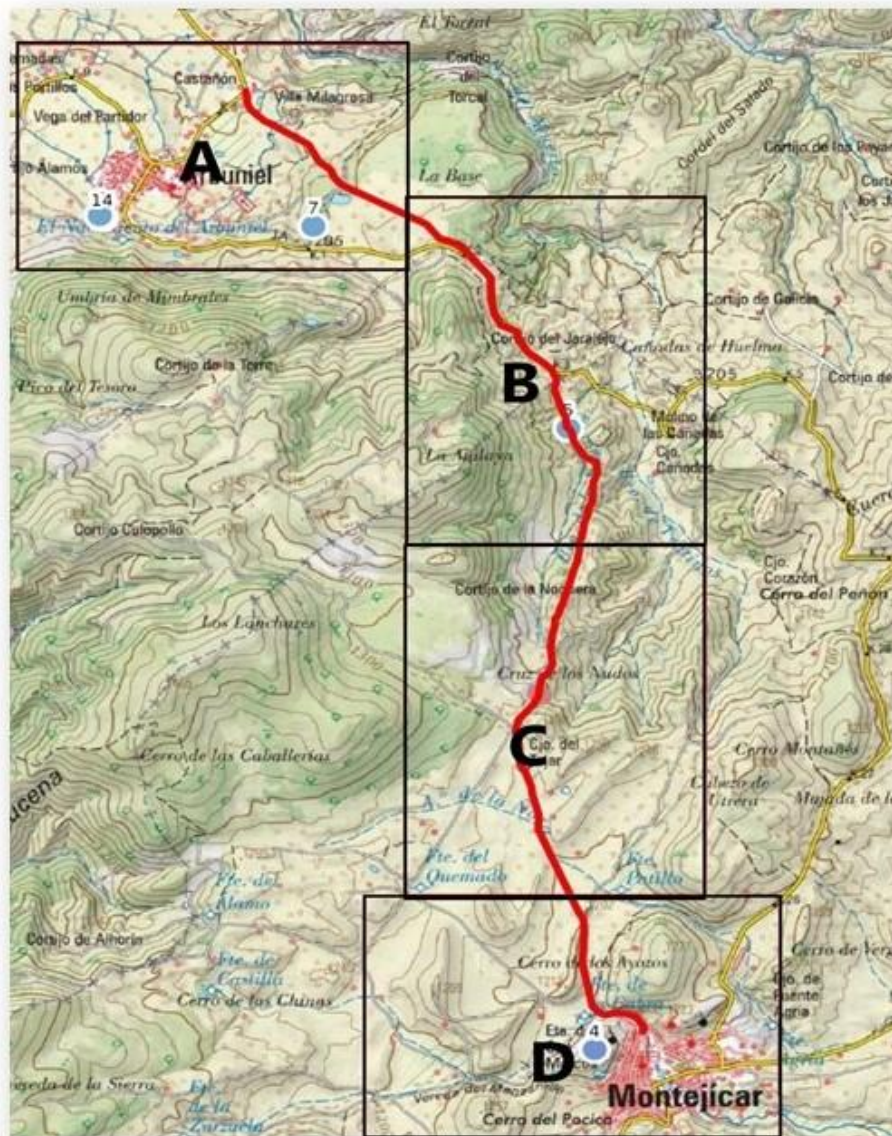
⁵ CABRERA ESPINOSA, Manuel y LÓPEZ CORDERO, Juan Antonio. “Un Molino de Papel en la ribera del río Arbuniel”. *Sumuntán*, nº 32 (2014). CISMA, p. 25-44; y Archivo de la Real Chancillería de Granada, Caja 2780, pieza 11. Luis Gómez de La Vega, vecino de la villa de La Calahorra, con Mariana de Espinosa y su hija, vecinas de Granada, sobre la venta y propiedad de un batán en el río Arbuniel, término de Cambil, unos colmenares, huerto y casa, llamada Venta de Arbuniel, 1640-1641.

continúa otros 2,240 km. hasta llegar a Montejícar, tras pasar el puente romano de Triana.

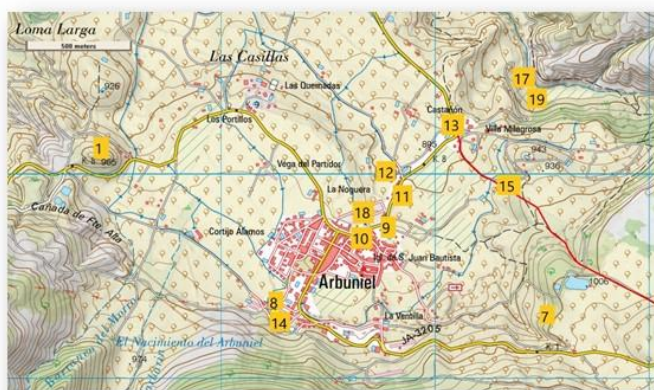


©jalopezmmesa

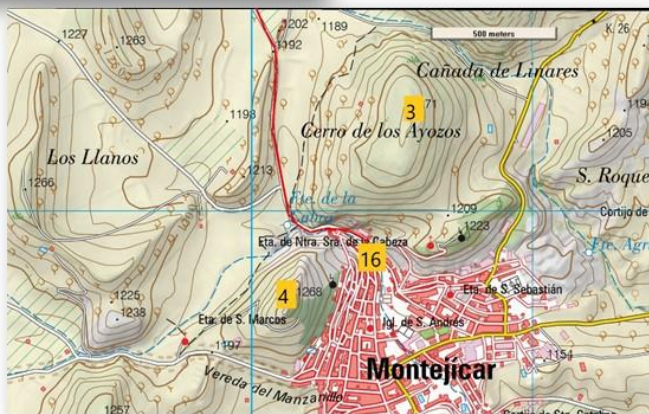
01_Ortofotografía y elevaciones de un tramo perdido del antiguo camino de Jaén a Granada a su paso por Arbúniel. Febrero-2024.



02_ Antigo camino entre Arbuniel y Montejícar. División en tramos.



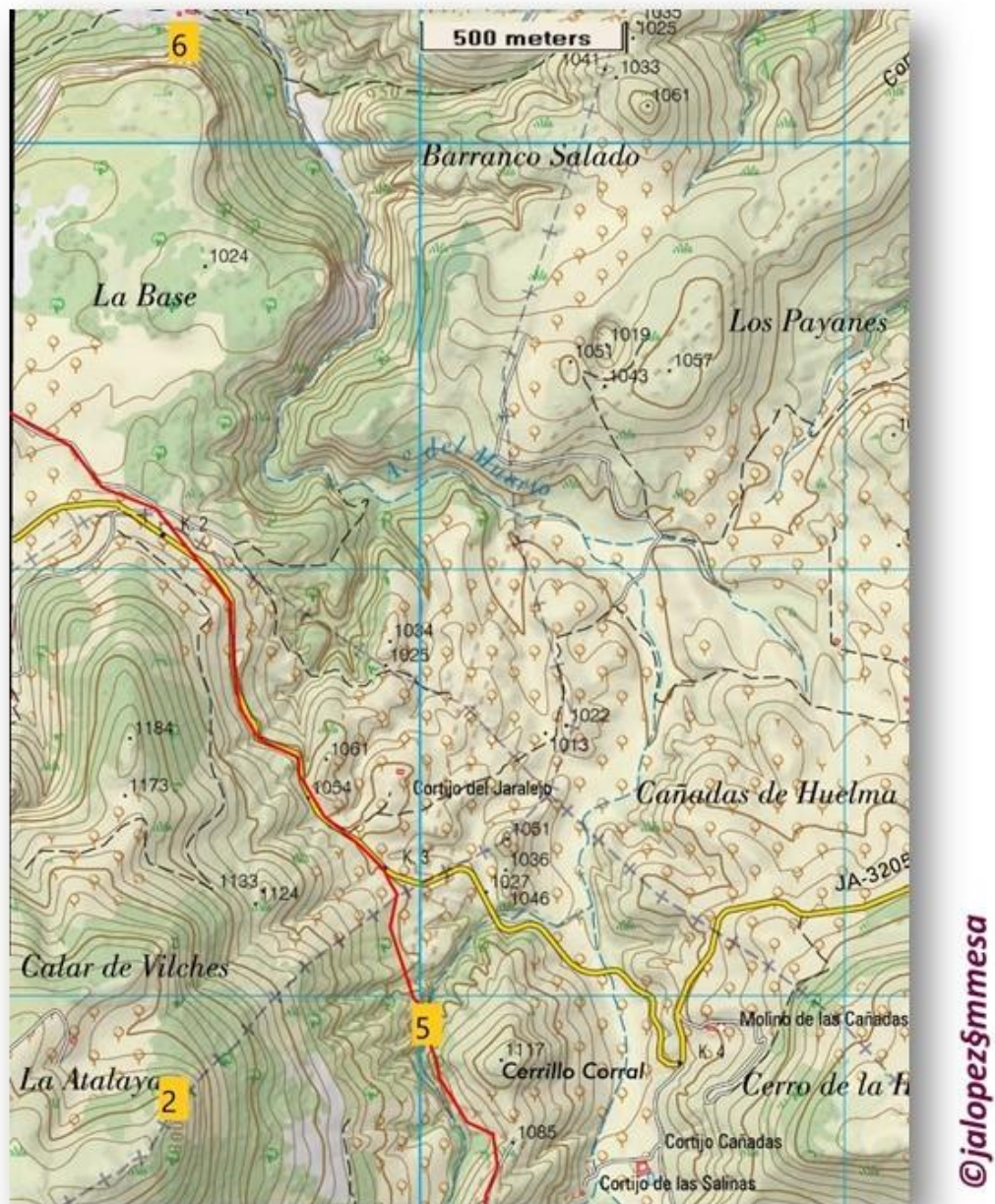
**Tramo A. Camino de
Arbuniel a Montejícar**



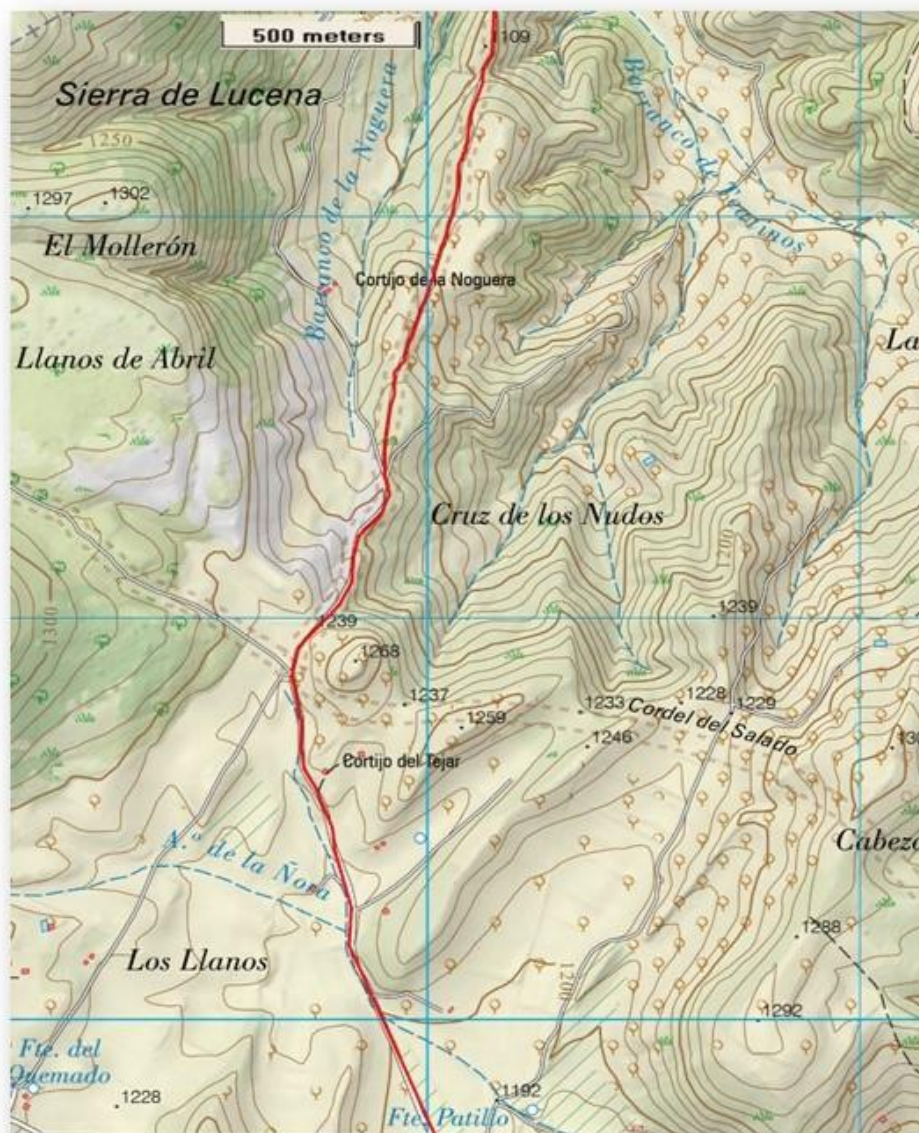
**Tramo D. Camino de
Arbuniel a Montejícar**

@jalopezjmmesa

03_Tramo A y D. Camino de Arbuniel a Montejícar



04_ Tramo B. Camino de Arbuniel a Montejicar.



©jalopez5mmea

05_ Tramo C. Camino de Arbuniel a Montejicar.

Cercanos a este camino entre Arbuniel y Montejícar se encuentran los siguientes lugares de interés histórico-cultural:⁶

Coordenadas UTM Datum ETRS89 30S				
Nº	X	Y	Denominación	Altitud
1	451433	4165086	Castellón de Arbuniel	965
2	454409	4162729	Torre Gallarín	1300
3	455555	4159327	Cerro de los Allozos	1271
4	455144	4158690	Cerro Cántaro - Castillo de Montejícar	1268
5	455011	4162901	Puente del Barranco de la Noguera o del muerto	1041
6	454444	4165192	Cuevas del Torcal	974
7	453503	4164279	Necrópolis altomedieval del Torcal	990
8	452235	4164359	Molino del Nacimiento	924
9	452761	4164803	Molino de la Pepa	909
10	452635	4164746	Molino del Marcao	917
11	452822	4164955	Molino de los Castaños	902
12	452793	4164967	Molino y Central Hidroeléctrica San Cayetano	900
13	453096	4165236	Molino de Papel	886
14	452250	4164342	Central Eléctrica San Manuel	925
15	453330	4164926	Camino viejo de Jaén a Granada	925
16	455434	4158823	Puente de Triana	1142
17	453393	4165419	Molino del Barranco	833
18	452668	4164791	Central Hidroeléctrica Santísima Trinidad	912
19	453467	4165353	Cantera de piedra de molino	835

- Castellón de Arbuniel.

El castillo medieval se encuentra derruido, controlaba la vega del río Arbuniel y la antigua vía de comunicación que comunicaba el Alto Valle del Guadalquivir con el Surco Intrabético. El recinto defensivo ocupa la parte superior del cerro. Fernando III saqueó esta fortaleza en 1225, que se denominaba Boniel, en su regreso de una incursión por tierras de Granada. A partir de entonces esta

⁶ Para un conocimiento complementario de la muchos de estos bienes ver:

- CABRERA ESPINOSA, Manuel. y LÓPEZ CORDERO, Juan Antonio. "Patrimonio histórico-cultural de Arbuniel". *Sumuntán: Revista de Estudios sobre Sierra Mágina*, núm. 20. Cárchelejo, 2004, p. 185-218.
- CABRERA ESPINOSA, Manuel. y LÓPEZ CORDERO, Juan Antonio. "Un Molino de papel en la ribera del río Arbuniel". *Sumuntán. Revista de estudios sobre Sierra Mágina*, núm. 32, 2014. Cárcheles: Colectivo de Investigación de Sierra Mágina (CISMA), 2015, p. 25-44.
- CABRERA ESPINOSA, Manuel. "Caminando por Arbuniel: la vía romana Acci-Cástulo a su paso por Arbuniel". *I Congreso virtual sobre Historia de la Caminería (15 al 30 de septiembre de 2013). Comunicaciones*. Jaén: Asociaciones Orden de la Caminería y Amigos del Archivo Histórico Diocesano de Jaén, 2013

fortaleza debió abandonarse⁷. En este lugar aconteció la batalla del Bunel, en 1428, donde los musulmanes granadinos mataron al comendador mayor de Calatrava don Lope Carrillo, y el obispo don Gonzalo estuvo a punto de ser capturado.⁸



06_Cerro Castellón de Arbuniel.

- Torre Gallarín.

La Torre del Gallarín, hoy derruida, es una torre medieval que se encuentra en la cresta del cerro llamado de la Atalaya, entre los términos municipales de Noalejo y Montejícar. La torre era circular, de unos seis metros de diámetro. Estaba construida en mampostería con mortero. Controlaba el paso del camino entre Jaén y Granada. Fue destruida en 1486, en relación con la toma de Cambil

⁷ BALLESTEROS GAIBROIS, M. "La conquista de Jaén por Fernando III el Santo", *Cuadernos de Historia de España*, 20, 1953.

⁸ ARQUELLADA, Juan de. *Sumario...* p. 145-149.

por los Reyes Católicos. Aparece citada en diversos documentos históricos y de deslindes de términos.⁹

La torre está incluida en la guía digital del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico (IAPH), código 01181360008, caracterización arqueológica y arquitectónica. Es Bien de Interés Cultural en la categoría de Monumento (BOE 29-06-1985).¹⁰



@jalopezsmesa

07_ Restos de la Torre Gallarín.

⁹ *Historia de los Hechos de don Rodrigo Ponce de León, Marqués de Cádiz (1443-1488)*. Capítulo XXX. En FUENSANTA DEL VALLE, Marqués de. *Colección de Documentos Inéditos para la historia de España*. Tomo CVI. Madrid: Imprenta de José Perales y Martínez, 1893, p. 246-247. Archivo casa ducal de Alburquerque, nº 215, leg. 14. Ver: FRANCO SILVA, Alfonso. "Los términos de Huelma. Problemas y conflictos con Jaén, Granada y Úbeda". En SER QUIJANO, Gregorio del; y MARTÍN VISO, Iñaki (editores). *Espacios de poder y formas sociales en la Edad Media. Estudios dedicados a Ángel Barrios*. Salamanca: Universidad, 2007, p. 93. RODRÍGUEZ MOLINA, José. *Colección diplomática del Archivo Municipal de Jaén, siglos XIV y XV*. Jaén: Ayuntamiento, 1895, p. 339. CHAMOCHO CANTUDO, Miguel Ángel. *Cambil, 1485-1558: Génesis Histórica e Institucional de una Villa en la Frontera Castellano-Granadina*. Jaén: Universidad, 1999, p. 233. Archivo Casa Ducal de Alburquerque, núm. 7, caja 7, n1 6ª (a). En FRANCO SILVA, Alfonso. *Personajes, poderes, fortalezas y otros temas de la historia de Andalucía (siglos XIV y XVI)*. Cádiz: Universidad, 2009, p. 215-216.

¹⁰ LÓPEZ CORDERO, J.A.; GONZÁLEZ CANO, J. ESCOBEDO MOLINOS, E. JUSTICIA DÍAZ, E. *Catálogo de los castillos de Sierra Mágina*. Jaén: Asociación para el Desarrollo Rural de Sierra Mágina, 2015.

- Cerro de los Allozos.

El Cerro de los Allozos está situado al Norte de la población de Montejícar, en la margen derecha del río Guadahortuna, en cuya cumbre existe un oppidum íbero, abandonado tras la segunda guerra púnica. Se observan numerosas estructuras y restos de la muralla. Formaría un conjunto defensivo con el cercano Cerro del Castillo de Montejícar, ambos separados por el río por donde cruzaba el antiguo camino. El yacimiento está incluido en la Guía Digital del IAPH, código 01181360004, caracterización arqueológica.¹¹

¹¹ Información documental de la Guía Digital del IAPH:
Archivo Central de la Consejería de Cultura. MALDONADO, Gádor , BRACERO, Gerardo, *Inventario de yacimientos arqueológicos de la Provincia de Granada. Cerro de los Ayosos*, 1992.
Archivo Central de la Consejería de Cultura. *Inventario de yacimientos arqueológicos de la Provincia de Granada. Cerro de los Ayosos*, 1989.
Archivo del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. PEÑA RORDRÍGUEZ, M., J LÓPEZ LÓPEZ, J.M., *Actualización y Revisión del Inventario de Yacimientos Arqueológicos de la provincia de Granada. Cerro de los Ayosos*, 1998.



08_Muralla del oppidum del Cerro de los Allozos.

- Cerro del Cántaro – Castillo de Montejícar.

En la ladera este del Cerro del Cántaro se ubica la población de Montejícar, y en su cumbre el Castillo. En este cerro se encuentra una necrópolis argárica. El cerro tuvo un asentamiento al menos desde el segundo milenio antes de Cristo. Habitado también en época ibérica, romana, medieval y moderna. Como Cerro del Cántaro, el yacimiento está incluido en la Guía Digital del IAPH, código 01181360007, caracterización Arqueológica.¹²

¹² Información documental de la Guía Digital del IAPH: AMÍREZ AYAS, Manuel; CABALLERO COBOS, Alejandro; GARCIA PULIDO, Luis José; BRAZILLE NAULET, Virginia. *Primeros resultados del proyecto de conservación y puesta en valor de las estructuras arqueológicas del Cerro del Castillo de Montejícar (Granada)*, 255-270. Archivo Central de la Consejería de Cultura. MALDONADO, Gábor , BRACERO, Gerardo, *Inventario de yacimientos arqueológicos de la Provincia de Granada. Cerro del Cántaro*, 1992. Archivo Central de la Consejería de Cultura. *Inventario de yacimientos arqueológicos de la Provincia de Granada. Cerro del Cántaro*, 1989.

El Castillo de Montejícar se encuentra en la cumbre del cerro. Hay restos ciclópeos de una antigua fortaleza en su falda oriental, reutilizados en época medieval en la fábrica del actual castillo. Quedan escasos restos de sus recintos. Se corresponde con la fortaleza de Munti Saqir (Montejícar), ubicada en la comarca Baryilat al-Baniyul, que comprendía también los lugares de Arbuniel y Huelma. Fue conquistado por los cristianos en 1486. El castillo está incluido en la Guía Digital de IAPH, código 01181360001, caracterización Arqueológica, Arquitectónica, Está declarado Bien de Interés Cultural, en la tipología de Monumento (BOE 29-06-1985).¹³



09_ Castillo de Montejícar.

Archivo del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. PEÑA RODRÍGUEZ, M., LÓPEZ LÓPEZ, J.M., *Actualización y Revisión del Inventario de Yacimientos Arqueológicos de la provincia de Granada. Cerro del Cántaro*, 1998.

Archivo Central de la Consejería de Cultura. *Inventario de yacimientos arqueológicos de la Provincia de Granada. Cerro del Cántaro*, 1989.

¹³ Información documental de la Guía Digital del IAPH:

BLEDA PORTERO, J.; MARTÍN CIVANTOS, J.M.; MARTÍN GARCÍA, M. *Inventario de arquitectura militar de la provincia de Granada. Siglos VIII al XVIII*. Diputación de Granada, 1999. 447p, 84-7807-269-1.

Centro de Documentación y Estudios. RUIZ JARAMILLO, J; GARCÍA PULIDO, L.J.; ALBA DORADO, M.I., *Revisión, cualificación y actualización de la información sobre arquitectura defensiva de la comunidad autónoma andaluza. Castillo de Montejícar*, 2018.

- Puente de Triana.

El puente de Triana se encuentra a la entrada del pueblo, cruza el río Guadahortuna. Pudo ser un puente romano en la vía de comunicación entre Carthago Nova y Cástulo. Sería modificado en posteriores períodos históricos, pero manteniendo su estructura original. Tiene un solo ojo con arco de medio punto, realizado en mampostería con mortero.



©jalopez\$mmesa

10_ Puente de Triana (Montejícar).

- Puente del Barranco de la Noguera.

También conocido como Puente del Barranco del Muerto. Se ubica en el término municipal de Montejícar. El puente está aislado en el campo, pues el camino ha desaparecido por desuso. Está construido con mampuestos con mortero. Consta de un arco de medio punto. Debió tener un primitivo origen

romano, al estar la vía de Cástulo a Carthago Nova, y ser utilizado el camino hasta época contemporánea. Sería modificado en épocas posteriores.



@jalopezmmesa

11_Puente del Barranco de la Noguera.

- Cuevas del Torcal.

En el lugar de las cuevas y covachas del Torcal han aparecido cerámica y útiles de piedra prehistóricos correspondientes a la primera Edad de los metales, Calcolítico. Es cerámica realizada a mano, sin decoración. Los útiles consisten en molinos de piedra, raederas, cuchillos y puntas de flecha de sílex.



@jalopez5mmesa

12_ Cueva del Torcal (Arbuniel)

- Necrópolis del Banco.

Formada por tumbas altomedievales excavadas en la roca, cerca de la antigua vía que comunicaba Jaén con Granada. Una se aprecia claramente, otros dos están muy deterioradas.



©jalopezšm mesa

13_ Necrópolis del Banco (Arbuniel)

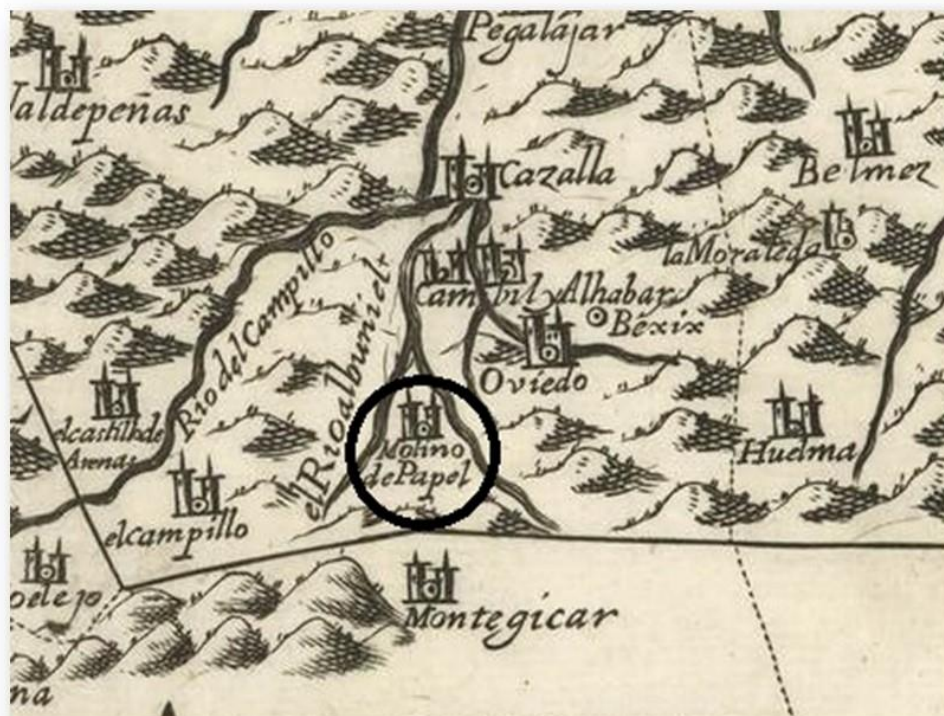
2.3. Los molinos de Arbuniel.

Los primeros molinos debieron construirse en el siglo XVI, facilitados por el abundante caudal de agua y la proximidad al camino. De hecho, en 1581 ya existía un Molino de Papel, según una carta de perdón otorgada por los hijos de Merlo de Scote, difunto propietario de este molino en Arbuniel, a Ginés Cano, procesado por las heridas que infringió al dicho Scote.¹⁴

¹⁴ Archivo Histórico Provincial de Jaén (AHPJ). Legajo (L.) 660, febrero 1581, fols. 123 y ss.

Otro molino, que debió surgir también en el siglo XVI, en relación con el río Arbuniel y el camino, sería el del Barranco, ya citado en un documento de 1603,¹⁵ Este molino carece de pozo, que es sustituido por dos acequias con fuerte desnivel excavadas en la roca, que movían dos piedras. Junto a él existía una cantera, donde aún se puede observar una piedra de molino semilabrada. En la actualidad quedan pocos restos. En este documento aparecen también referencias a otros molinos: el batán de Luisa Pérez, el Molino de Juan Justicia de Robles y el de Sebastián Vílchez.

En 1653, viene representado el Molino de Papel, junto a Arbuniel, en el mapa del reino de Jaén, destacando así su importancia.¹⁶



@jalopezsmesa

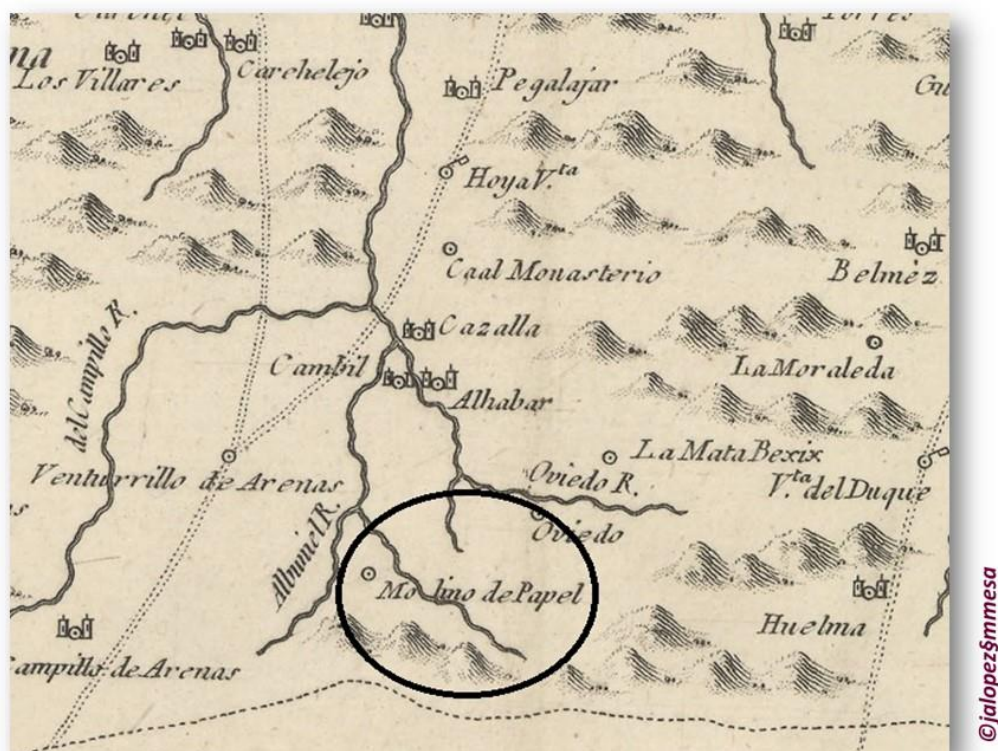
14_Descipción del Obispado de Jaén, 1653. Gregorio Forst.

¹⁵ GALIANO PUY, Rafael. *Cambil apuntes para su historia*. Jaén, 2013, p.180.

¹⁶ FORST MAN, Gregorio. *Descripción del Obispado de Jaén*. Matriti, 1653. Se refiere a Gregorio Fosman y Medina, grabador en dulce, buril y pintor (Madrid, 1635 – 1713).

En el censo del Marqués de la Ensenada de 1752, aparecen residiendo en Arbuniel 28 vecinos, cabezas de familia, algo más de cien habitantes. De los siete molinos harineros que tenía Cambil, al menos uno de ellos se ubicaba en Arbuniel, de dos piedras, propiedad en aquella época de Pedro del Río, que tenía en arrendamiento Sebastiana Sánchez, viuda de Francisco Moreno, que pagaba 20 fanegas de trigo al año. También se documenta la existencia del Molino de Papel de Estraza, que ya existía anteriormente, desde el siglo XVI. El Molino de Papel vuelve a ser representado en la cartografía del reino de Jaén de Tomás López en 1761 y 1787.¹⁷

A finales del siglo XVIII, Bernardo Espinalt, recoge la existencia de cinco molinos en el río Arbuniel: “Nacen en su término [Cambil] los dos mencionados ríos, juntamente con otro que llaman Albuniel, sobre el qual hay cinco Molinos, uno de ellos de papel de estraza...”¹⁸



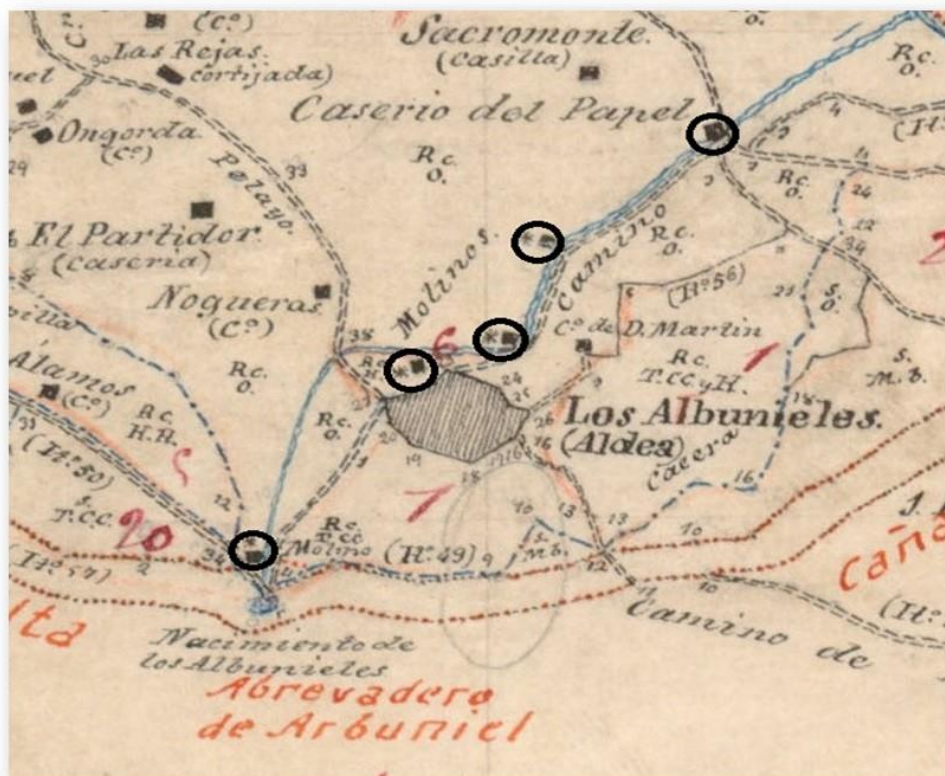
15_Mapa del reino de Jaén, 1761. Tomás López.

¹⁷ LÓPEZ, Tomás. *Mapa del reino de Jaén*. Madrid, 1761 y 1787.

¹⁸ ESPINALT Y GARCÍA, Bernardo. *Atlante español o descripción general de todo el reino de España*. Madrid, 1787 (Cambil).

A mediados del siglo XIX, crece la población de Arbuniel. Tiene ya más de veinte casas de campo, y otras veinte casillas de vecinos pobres. El Diccionario de Pascual Madoz recoge que el río Arbuniel “da impulso por distintas acequias, sin necesidad de presas á cinco molinos harineros que reúnen 14 piedras, y otros 5 de aceite”.¹⁹

Estos cinco molinos, incluido el del papel, vienen representados en el plano del término de Cambil de 1875. Continuarán en funcionamiento hasta que desaparecieron en la segunda mitad del siglo XX. Estos molinos solían tener dos juegos de piedras, eran los **conocidos** de arriba abajo **del siguiente** mapa como: del Nacimiento, del Marcao, de la Pepa, de los Castaños o de Juan Valdivia, y de Suca (antiguo Molino de Papel).



16_ Los molinos de Arbuniel en el Plano de Cambil de 1878, hoja 2. IGN.

¹⁹ MADOZ, Pascual. *Diccionario Geográfico Estadístico Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Madrid, 1845-50 (Arbuniel / Cambil).

Tras la Guerra Civil, fueron cerrados muchos molinos por decreto del 30/junio/1941, debido a la política de racionamiento y control a través de la Fiscalía de Tasas y del Servicio Nacional del Trigo. El 14/ junio/1952, por otro decreto, se levantó la clausura, aunque con un control que limitaba la libre molienda. En 1960 surgió un nuevo molino, el conocido como de Pepe, en el lugar que fue antes la central hidroeléctrica San Cayetano.

2.4. Centrales hidroeléctricas en Arbuniel.

A comienzos del siglo XX, la electricidad, que ya había llegado a finales de la centuria anterior a muchas ciudades de España, comienza a extenderse por el mundo rural. El transformador fue lo fundamental para el desarrollo de las redes de distribución, permitiendo la instalación de centrales generadoras alejadas de los núcleos de consumo.

La zona de Arbuniel, junto al histórico camino entre Jaén y Granada, y su canal de agua encauzado desde el nacimiento, presentaba una idoneidad para el establecimiento de las pequeñas centrales hidroeléctricas de la época, al existir un volumen abundante de agua, libre de avenidas y torrentes que periódicamente acontecían en los cauces de los ríos. Desde principios del siglo XX se iniciaron proyectos de construcción de centrales hidroeléctricas en Arbuniel, que culminaron con la instalación de tres centrales: las de San Manuel, Santísima Trinidad y San Cayetano.

En 1901 se construyó la primera línea de alta tensión con una longitud de tres kilómetros en Zaragoza. A comienzos de 1903, Manuel Contreras Molina recibe autorización del Gobernador Civil para cambiar el aprovechamiento de aguas en el nacimiento del río Arbuniel, que ya tenía del antiguo molino de harinas llamado de San Manuel, para una fábrica de electricidad que había de abastecer al pueblo de Montejícar y a una fábrica de harinas que pensaba establecer en Arbuniel, obra que debía realizarse en seis meses.²⁰ Sin embargo, tardó mucho más tiempo en entrar en funcionamiento.

²⁰ Boletín Oficial de la Provincia de Jaén (BOPJ), 19-02-1903.

Por R. O. de 30/11/1910, Manuel Contreras Molina fue autorizado, junto con Diego Sánchez Mendo, a instalar una línea eléctrica de alta tensión desde esta central a Campillo de Arenas y Noalejo, con destino al suministro para alumbrado y fuerza motriz. Dos años después, en 1913, Diego Sánchez Mendo, como gerente de la sociedad Contreras Sánchez y Cía., solicitó autorización para construir otra nueva línea de alta tensión desde la Central de San Manuel a los pueblos de la provincia de Granada: Montejícar, Guadahortuna y Torre-Cardela. La longitud de la línea de la Central de San Manuel a Montejícar sería de 7184,23 m., de Montejícar a Guadahortuna de 9607,40 m., y de Guadahortuna a Torre-Cardela de 7342,45 m.²¹

Otra central ubicada en Arbuniel era la Hidroeléctrica Santísima Trinidad. Se encontraba cerca de los molinos de la Pepa y el Cortao. En el lugar que ocupa en la actualidad una plaza central de nuevo suelo urbano, cerca de donde se ubicaba el antiguo Molino del Cortado. El propietario era el mismo que el de la Central Hidroeléctrica de San Manuel.

2.5. Central Hidroeléctrica San Cayetano.

La tercera central hidroeléctrica de Arbuniel fue la de San Cayetano. Se construyó junto al río Arbuniel, en el pago la Ermita o del Sacromonte Alto, junto al camino de Los Callejones, en un terreno que se segregó del Molino harinero de Juan Valdivia, por compra de la Sociedad San Cayetano de Arbuniel a Narcisa

También en 1903, el Gobernador Civil de la provincia autorizó a Esteban Saenz y Saenz, vecino de Jaén, el aprovechamiento de 1600 litros de agua del arroyo de Arbuniel para una fábrica de energía eléctrica en el sitio conocido como Casera o Cueva de la Zorra, que habría de abastecer de luz y fuerza motriz a las minas y ciudad de Linares, obras que debían realizarse en tres años (BOPJ, 31-03-1903). En 1920, otro nuevo intento de central hidroeléctrica tuvo lugar en el río Arbuniel en el mismo lugar. Domingo Puga Cobos e Hilario Sáenz y Sáenz, herederos de Tomás Cobos Varona solicitaron un aprovechamiento de 1500 l/s. La toma se realizaría en una presa ubicada en el sitio Cueva de la Zorra (BOPJ, 12-8-1920).

Otro intento de construcción de Central Hidroeléctrica en Arbuniel se realizó en 1903, cuando el Gobernador Civil autorizó a Tomás Cobos Varona la concesión de 900 litros de agua por segundo del río Arbuniel para producir energía eléctrica, en un lugar situado “después del desagüe del molino de D. Ángel Camacho” para el alumbrado eléctrico de Huelma, Cambil y Arbuniel, y el resto a la fabricación de carburo de calcio (BOPJ, 4-4-1903). Dos años después, en 1905, Tomás Cobos Varona recibió otro permiso para captar 1200 l/s de agua para energía eléctrica en un lugar situado aguas arriba de la presa de los propios (BOPJ, 20-5-1905).

²¹ BOPJ, 27-09-1913.

Vílchez, constituida por noventa y nueve años para la producción de energía eléctrica, por escritura de fecha 03/05/1921.²² Recibió el nombre de San Cayetano, por ser el antiguo patrón de Arbuniel. La central hidroeléctrica estuvo en explotación hasta 1958, cuando cerraron la instalación.²³

La Central utilizaba como fuerza motriz el agua del río Arbuniel, que recogía en una cámara de carga, de la que partía una tubería al emplazamiento de turbinas, ubicadas en el edificio, salvando un desnivel de nueve metros, y desembocando en un canal subterráneo de unos ciento cuarenta metros de longitud, por donde discurría el agua hacia el Molino Nuevo.

A partir de 1942, la Compañía Hidroeléctrica San Cayetano de Arbuniel, de junto con la Electra de Cambil, solicitaron de forma conjunta el suministro de energía eléctrica a Huelma, lo que fue aprobado por la Corporación Municipal.²⁴

Por escritura pública realizada en Cambil con fecha 10/09/1960, Antonio Padial Vico, ingeniero, vecino de Granada, presidente del Consejo de Administración de la Sociedad Anónima Hidroeléctrica de San Cayetano de Arbuniel, vendió a Diego Puñal Quesada, representante de la familia formada por su madre y cuatro hermanos, vecinos de Arbuniel, la central eléctrica, que ya no estaba en explotación, con la idea de utilizar el edificio como molino harinero, pues los nuevos dueños eran panaderos.

...

²² Fue inscrita en el Registro Mercantil de la provincia, folio 88, tomo 12 de Archivo y 11 de Sociedades, hoja 582, y adaptada a la Ley reguladora de las Sociedades Anónimas de 17-07-1951 por escrita ante notario de Cambil.

²³ OGÁYAR, B.; GÓMEZ, P.; LÓPEZ, A.; MEDINA, M.A.; LA CAL, J.A. "Introducción histórica a las centrales generadoras de energía eléctrica en la comarca de Sierra Mágina". *Sumuntán*, núm. 23. Carchelejo: CISMA, 2006, p. 60.

²⁴ BOPJ., 30-12-1942.

3. DETALLES CONSTRUCTIVOS DEL SISTEMA HIDRÁULICO Y DE PRODUCCIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA.

3.1. Introducción.

En este capítulo trataremos de explicar las partes que componen una central hidroeléctrica, lo que nos permitirá acometer el conjunto de obras e instalaciones que forman parte de la ``Central de San Cayetano`` y que detallamos:

- Río o nacimiento que abastece de agua a la central.
- Canal de alimentación.
- Cámara de carga.
- Tubería de carga.
- Edificio.
- Maquinaria e instalaciones de producción de energía eléctrica.
- Canal de descarga al río.
- Transformadores y líneas eléctricas de distribución de M.T. y B.T.

Antes de acometer estos apartados, transcribo el inicio del libro: *Centrales Hidroeléctricas, su estudio, montaje, regulación y ensayo*, de G. Zoppetti, que formó parte de mis estudios de Ingeniero Técnico Industrial en la especialidad de Centrales y Líneas:

<<<... Conceptos generales: Distintas clases de saltos de agua.

El aprovechamiento de las fuerzas naturales fue constante preocupación de la humanidad que vio en ellas un medio de aliviar el trabajo muscular con el ahorro consiguiente de las energías del hombre, quien de este modo podría realizar cantidades de trabajo importantes que hubieran precisado abundante mano de obra.

Refiriéndonos a las caídas de las masas de agua, producidas por los desniveles existentes en los cauces por donde aquellas discurren, fueron de antiguo utilizadas para producir energía mecánica por medio de ruedas de paletas y de

cajones que, aunque eran artefactos rudimentarios, tenían adecuadas aplicaciones, entre otras, para elevar agua en los riegos, para mover molinos harineros, también movidos por rodeznos, para el trabajo de batanes, etc.

- Energía potencial.

*Una masa de agua de peso **P** (kilogramos), al caer desde una altura de **h** (metros), produce trabajo de **P.h** (á kilográmetros) que, estimado en caballos de vapor [CV], vale:*

$$P.h/75$$

Desde luego esta energía no es toda útil porque existen pérdidas de la misma con el funcionamiento del receptor y por ello, los antiguos artefactos solamente aprovechaban una reducida fracción de la producida por la caída del agua.

*A medida que la técnica fue progresando se perfeccionaron los aparatos para aprovechar el salto de agua en su producción de energía, y con ellos se logró que se perdiese de ésta la menor cantidad posible. Anteriormente y con artefactos primitivos, se llegaba a perder hasta 70% de la energía potencial, mientras que en la actualidad las turbinas modernas permiten **rendimientos (η)** de 85 a 91%.*

Resulta pues, que la potencia realmente útil se obtendrá multiplicando la potencia teórica por un coeficiente η , menor que la unidad, al cual se le denomina rendimiento. La potencia será pues:

$$\eta.P.h/75$$

Fácilmente se comprende que el agua que discurre por los cauces de los ríos y arroyos, en virtud del desnivel existente entre el origen y el final del tramo considerado, produce un trabajo que se invierte en vencer los frotamientos de unas moléculas contra otras, y también contra las superficies más o menos rugosas del cauce de la corriente de agua, a las que corroe lentamente y las arrastra en forma de canto rodado; entretiene asimismo, los remolinos y bate el agua.

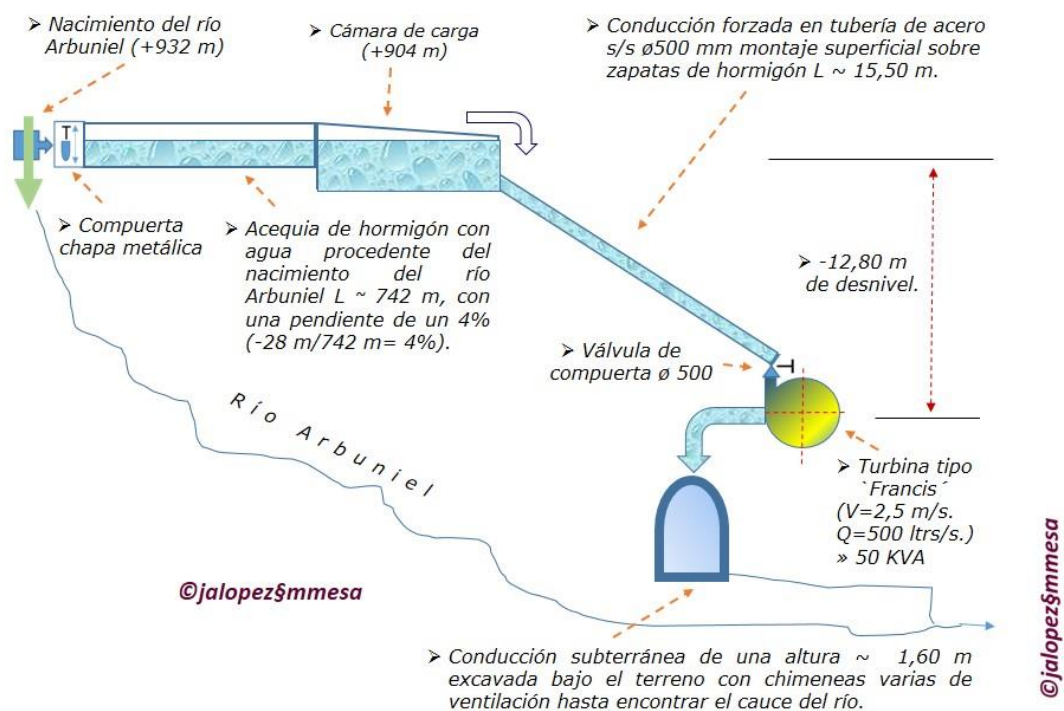
De lo expuesto se deduce que, para utilizar mejor la potencia teórica del salto, es preciso evitar toda pérdida inútil de energía, procurando un movimiento del

agua tan regular y en calma como sea posible, y creando al propio tiempo el salto de un modo racional.

El aprovechamiento de los saltos de agua tiene lugar, no por la velocidad de ésta, sino por la presión que puede obtenerse conduciéndola a un punto elevado en relación con la altura de la toma de agua y desde donde desciende para obtener en su caída el trabajo aprovechable...>

- Esquema hidráulico general de la instalación.

En nuestro caso, y a la luz de lo expuesto, el esquema hidráulico general de la instalación desde que nace el agua hasta que llega a la turbina de la central se detalla en la diapositiva:



17_ Esquema unifilar del sistema hidráulico general central.

- Datos y cálculos de la potencia.

Atendiendo a la concesión de agua que le fue concedida en su momento (500 ltrs/segundo), al desnivel existente entre la cámara de carga y la turbina (12.80 m) y al ϕ de la conducción forzada (500 mm), tendremos:

➤ Velocidad media del agua

$$V = Q / S; V = 0,5 \text{ m}^3 / \pi r^2; V = 0.5 / 3.14 * 0.250^2 = 2.54 \text{ m/segundo}$$

[Q= Caudal en m^3 , S = Superficie tubería forzada de ϕ 500 mm en m^2]

➤ Potencia teórica del salto

$$P = \mu \times Q \times h \text{ (en kW)}; P = 9.81 \text{ m/seg} \times 0,5 \text{ m}^3/\text{seg} \times 12.80 \text{ m} = \underline{\underline{62,78 \text{ KW}}}$$

(1 kW = 0.75 KVA), es decir 62.78 kW X 0.750 = **50 KVA**

[μ = Gravedad (9.81 m/s^2 x densidad del agua (1000 k/m^3); Q= Caudal en m^3 , h = desnivel existente entre la cámara de carga y la turbina en ms.]

3.2. Río o nacimiento que abastece de agua a la central.

Es una central de agua fluyente que toma el agua del nacimiento de río Arbuniel y mediante un canal de ~ 0,750 Km de longitud la conduce a una cámara de carga. Posteriormente mediante una tubería de unos 15 metros de longitud y un ϕ de 500 mm llega a la central.



18. Ubicación nacimiento, canal y central.

Nacimiento de río Arbuniel y canales de distribución del agua a los molinos harineros, centrales hidroeléctricas, hortales...



©jalopez5mmesa

19_ Nacimiento que abastece de agua a la central y canal de alimentación.

Del nacimiento parte una serie de canales de obra de fábrica que distribuyen agua a través de maniobras de apertura y cierre de compuertas existentes a varias centrales hidroeléctricas, entre ellas la de San Cayetano, a molinos harineros, hortales, olivares..., según se puede apreciar en la imagen anterior.

3.3. Canal de alimentación.

¿Cómo llega el agua al complejo? El agua se toma como ya hemos indicado del nacimiento del río Arbuniel y a través de una canalización que llamamos `el caz´ llega hasta una arqueta muy próxima a la central (cámara de carga), y desde esta, se distribuye mediante una tubería forzada de acero a la turbina de la central hidroeléctrica, vertiendo de nuevo al río Arbuniel a través de una canalización subterránea de ~ 145 metros, pero a una cota más baja.

La canal de alimentación de sección rectangular, está construida a base de muros de carga, con mampostería de piedra natural, concertada y rejuntada mediante mortero de cemento. Las esquinas y huecos van reforzadas por sillería de piedra natural.



Canal de distribución del agua a la central hidroeléctrica de San Cayetano.



@jalopez5m Mesa

20_ Canal de alimentación o 'caz' a la central hidroeléctrica.

3.4. Cámara de carga.

La cámara de carga es un depósito de forma rectangular en obra de mampostería de piedra natural, concertada y rejuntada mediante mortero de cemento. Las esquinas y huecos van reforzadas por sillería de piedra natural, semiempotrada en el terreno y con un forjado de vigas y rejillas metálicas que hace de tapa de protección.



21_ Cámara de carga.

Entre la cámara y el canal descrito anteriormente, existe una arqueta intermedia dotada de dos compuertas, que o bien permiten el paso del agua a la cámara, o bien la vierte a un aliviadero formado por una canal abierta de hormigón que discurre paralela a la conducción forzada de acero, y que conecta con el arroyo que discurre a pie de la central. La cámara también está dotada de un rebosadero que a su vez vierte el agua sobrante al aliviadero descrito.



Arqueta intermedia dotada de compuertas, que o bien permiten el paso del agua a la cámara, o bien la vierte a un aliviadero.



©jalopez\$mmesa

Aliviadero formado por una canal abierta de obra de fábrica que discurre paralela a la conducción forzada de acero, y que conecta con el arroyo que discurre a pie de la central.



22_ Arquetas distribución cámara de carga – aliviadero

- La piedra de toba en la cámara de carga

No queremos dejar de resaltar, por su peculiaridad, un tipo de piedra que existe en la escalera de acceso a la parte superior de la cámara de descarga desde el edificio de la central, en concreto la piedra de toba. La toba es una piedra caliza, muy porosa y ligera, formada por la cal que llevan en disolución las aguas de ciertos manantiales y que van depositándose en el suelo o sobre las plantas u otras cosas que hallan a su paso. Cuando el apoyo vegetal muere y desaparece, deja el sitio que antes ocupaba vacío, y queda sobre la roca el negativo de ese vegetal que es el responsable de la porosidad de aspecto cavernoso de la toba. En realidad esta piedra es un fósil.



23. Piedras de toba en las escaleras de acceso a la cámara de carga.

3.5. Tubería forzada.

Es la tubería que alimenta de agua, a un caudal y presión constante, a las turbinas de la central. Es de chapa de acero laminada en caliente y unida mediante remaches de roblones de un \varnothing 50 cm y $e= 15$ mm, su longitud es de ~ 15.80 m constituida por tramos y apoyada sobre zapatas de hormigón.



@jalopezmmesa

24. Tubería forzada.

3.6. Edificio.

El edificio se encuentra en el término municipal de Cambil, en la pedanía de Arbuniel. Este edificio está ubicado en una parcela de uso agrícola de 613 m², con una superficie total construida de 198 m².

Según los datos que figuran en el catastro, el edificio se construye en 1900 del pasado siglo. Una parte de este edificio tiene dos plantas: baja y primera. En la planta baja se aloja la maquinaria de la central formada por dos turbinas con sus alternadores y el molino harinero con su piedra de molienda, la tolva, el guardapolvos, la cabría...y en la planta superior, que llamamos 'el terrado o soberado', las máquinas de limpieza (semilleros) y cernido de los cereales en general, trigo, centeno, etc...

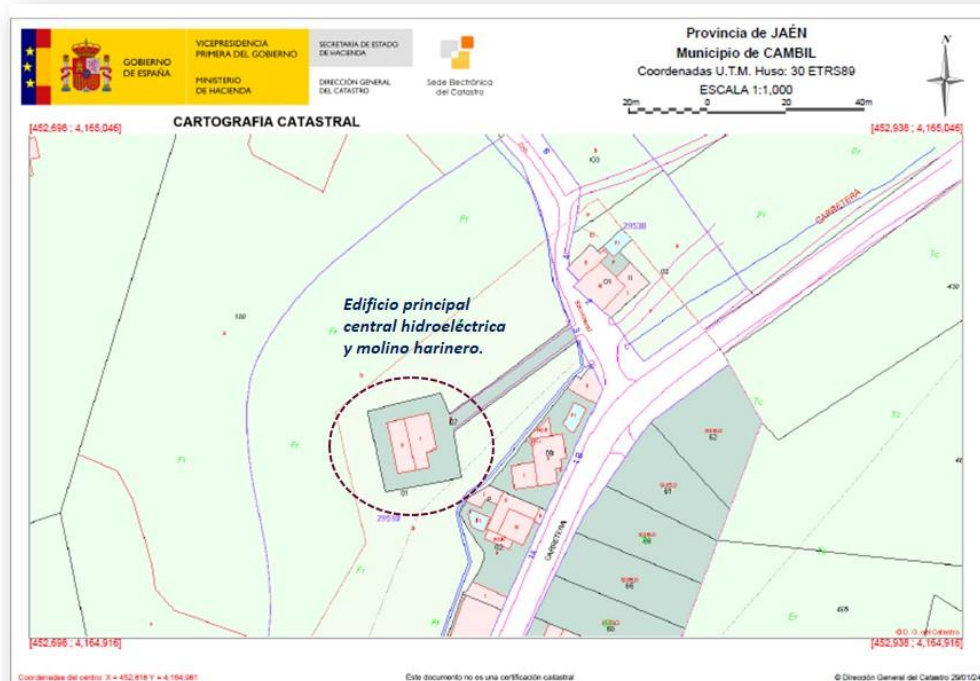


Fachada del edificio de la central con una superficie de 198 m² en un parcela de 613 m², construido en el año 1900 (Datos catastrales)



©jalopez5mimesa

25. Fachada principal edificio central.

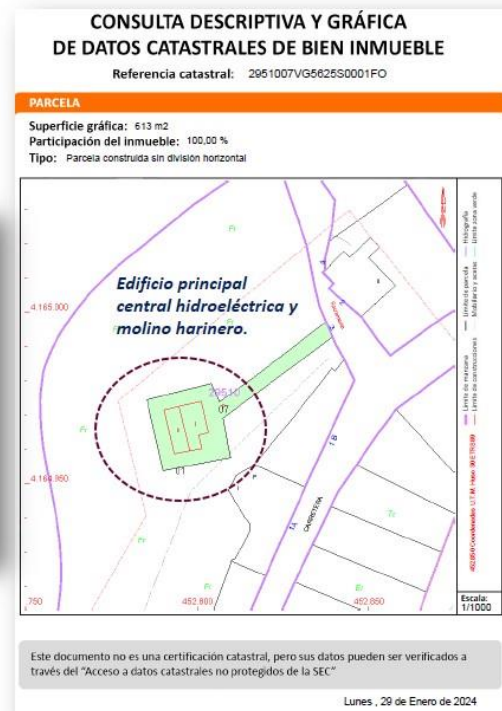


©jalopez5mimesa

26. Cartografía Catastral.

DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE		
Localización:		
CM SACRAMENTO 3		
23193 CAMBIL [JAÉN]		
Clase: URBANO		
Uso principal: Industrial		
Superficie construida: 198 m ²		
Año construcción: 1900		
Construcción		
Destino	Escala / Planta / Puerta	Superficie m ²
ALMACÉN	1/00/01	136
ALMACÉN	1/01/01	62

- ✓ Parcela: 613 m²
- ✓ Edificio principal: 196 m²
- ✓ Año de construcción: 1900



27. Datos catastrales parcela y edificio.

- La arquitectura del edificio

Antes de entrar a describir cómo está construido este edificio, transcribo de la web www.arquitecturapopular.es, el inicio de un artículo publicado con el título: <Edificios tradicionales. Descripción constructiva>: “... *En la arquitectura popular, los materiales empleados son los de más fácil adquisición, los que se tienen más a mano. La tierra, la cal, la madera, la piedra o la paja, solían ser los más utilizados por el pueblo para construir sus viviendas. La arcilla cocida, especialmente tejas y baldosas, era también muy extendida. Durante siglos, el uso casi en exclusiva de los materiales que se podían encontrar en una zona y las condiciones climáticas de la misma, fueron creando un sistema de construcción propio, unas reglas comunes a cada comarca, que se perfeccionaron con el paso del tiempo. La arquitectura popular se adaptó a lo que había...*”

- Edificio principal

Describiremos aquí las partes principales del edificio: La cimentación, los muros de cerramiento (fachadas), los forjados, la cubierta, los acabados, los pavimentos...

La cimentación aunque no está visible, estaría hecha mediante pozos y vigas de arrostramiento rellenas de hormigón (piedras, arena, cemento y cal), enrasando hasta una cierta altura con aparejo de sillares de piedra de un espesor de 1 m aproximadamente.

La fachada exterior (muros perimetrales) o de cerramiento interior (muros de carga) del edificio de unos 50 cm de espesor, están formados por mampuesto de piedra regular ligados con argamasa o mortero de cemento. Es de suponer que estos muros estarán arriostrados en su parte superior, así como un refuerzo en las esquinas mediante un aparejo, tal vez de ladrillo macizo. En los huecos de puertas y ventanas se emplean dinteles de madera o pequeños arcos de piedra o ladrillo.



@jalopez5m Mesa

28. Cerramientos exteriores y cubierta con faldón de teja árabe y de hormigón (renovada).

Las paredes exteriores, están maestreadas con un recubrimiento de mortero de cal y arena, e interiormente con una capa de yeso bastardo, de un espesor considerable, maestreadas y con una terminación de pintura a la cal con un tinte de color.

Los forjados del piso intermedio también se construyeron en madera. Se observa el entramado de las vigas del forjado apoyadas sobre una jácena de carga (viga de madera), que estará empotrada en los muros maestros del edificio. Para rellenar el espacio entre el entramado de vigas del forjado (el cielo raso), se colocaron unas piezas de cerámica, al parecer ladrillos macizos de barro, formando un vértice.

La cubierta, construida por vigas y faldones totalmente en madera. Sobre el faldón formado por cañas, se colocó un elemento intermedio compuesto por barro mezclado con paja, que servía de nivelación y aislamiento térmico, sobre el que posteriormente se instaló la cubierta de teja árabe.



Detalle de la cubierta, construida por vigas y faldones en madera.

Sobre el faldón formado por cañas, se colocó un elemento intermedio compuesto por barro mezclado con paja, que servía de nivelación y aislamiento térmico, sobre el que posteriormente se instaló la cubierta de teja árabe.

©jalopez5mmesa

29. Detalles interior de la cubierta y piso del forjado.

Los pavimentos. En el conjunto se pueden apreciar tres tipos de pavimentos: El patio exterior que rodea al edificio, está empedrado con chinos de canto rodado de río. Este pavimento de gran resistencia tiene una antigüedad de casi 100 años y se mantiene en un buen estado de conservación, a pesar del paso de los animales de carga con los sacos de cereal, el trajín de la descarga y carga, etc. En la planta baja, existe un pavimento con losetas hidráulicas (cemento, áridos y pigmentos) de 20x20 y en el forjado superior un piso con barro mezclado con cal para nivelar y un entablado de listones de madera sobre el que se instala una mortero de unos 4 centímetros de espesor de arena, chino pequeño y cal.



Detalle del pavimento de losetas hidráulicas, de 20 x 20, hechas de cemento, áridos y pigmentos (rojas y blancas), instaladas en la planta baja o sala de máquinas del edificio.



Empedrado con chinos de canto rodado de río sobre una capa de mortero de arena y cal, en el patio exterior circundante.

©jalopez@mmesa

30. Detalle de los pavimentos.

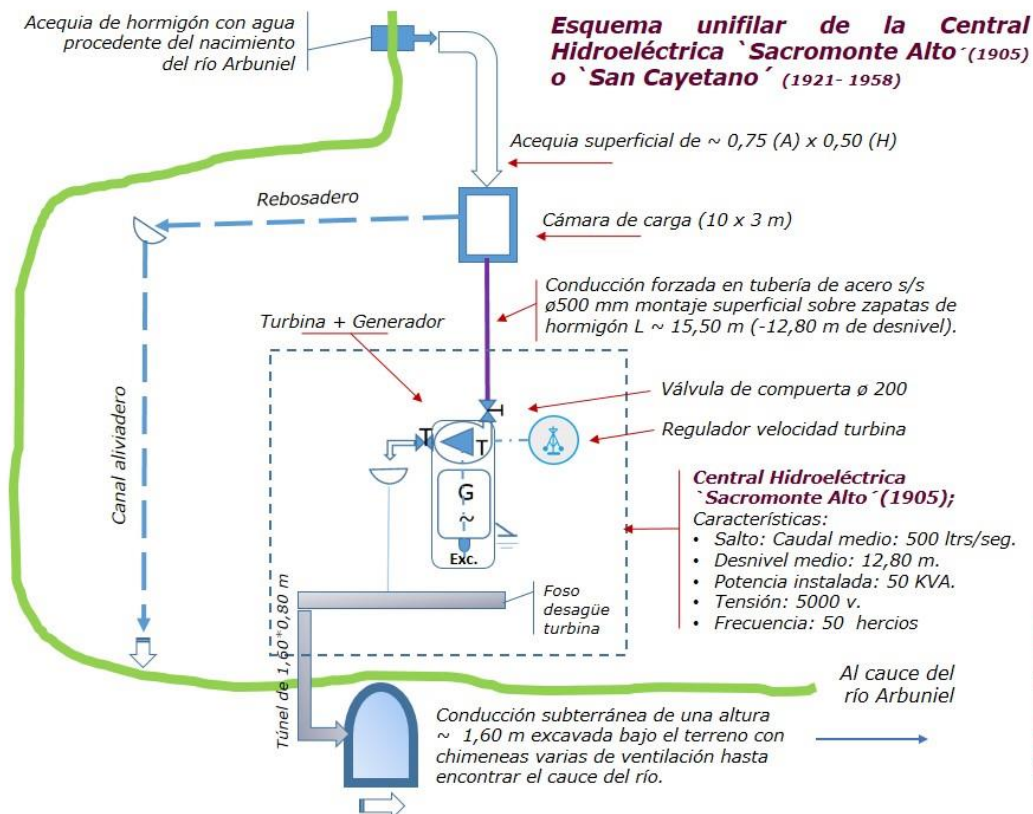
3.7. Maquinaria e instalaciones de producción de energía eléctrica.

- Central hidroeléctrica, sus elementos principales

En la central existen dos grupos de maquinaria de producción de energía eléctrica que denominaremos Grupo I y II. El primero se instaló en 1921, fecha de creación de la central de San Cayetano, y el segundo en 1958. Los dos tienen la misma potencia: 50 KVA, aunque el generador o alternador del I, la tensión de salida de la corriente es de 5.000 voltios / 50 HZ (Media Tensión), y el II, a 220/127 V III + N (Baja Tensión), teniendo las turbinas diferentes potencias: 67,50 CV y 41 CV, respectivamente.

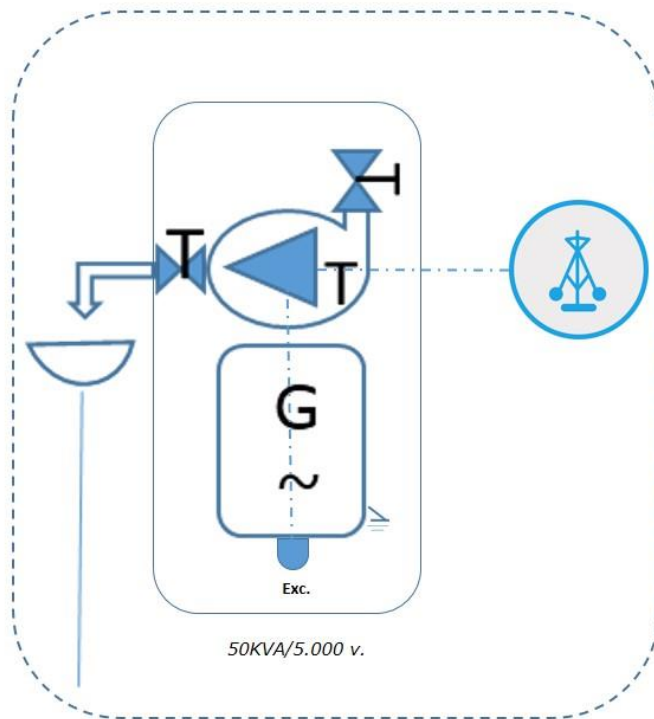
Evitamos aquí dar más datos, tanto en lo referente a la instalación hidráulica, características de la maquinaria, esquemas de funcionamiento..., pues en las fichas que se adjuntan se detallan.

Grupo I



31_Esquema unifilar central año 1921.

Esquema Grupo I de la Central Hidroeléctrica 'Sacromonte Alto' (1905)



Turbina (T)

- ✓ Mod: Piccard Pictet
- ✓ Rendimiento: 79%
- ✓ Instalación: 1922
- ✓ Potencia: 67,50 CV
- ✓ RPM: 750

Alternador (G)

- ✓ Fabricante AEG
- ✓ Tensión generación: 5000 V.
- ✓ RPM: 750
- ✓ Intensidad: 5,77 A
- ✓ Coeficiente: 0,80
- ✓ Conexión: Estrella
- ✓ Potencia: 50 KVA

Excitatriz (Exc)

- ✓ Tipo: MPM - 25
- ✓ Voltios: 115 cc.
- ✓ AMP: 20,9
- ✓ Potencia KW: 2,40
- ✓ RPM: 750

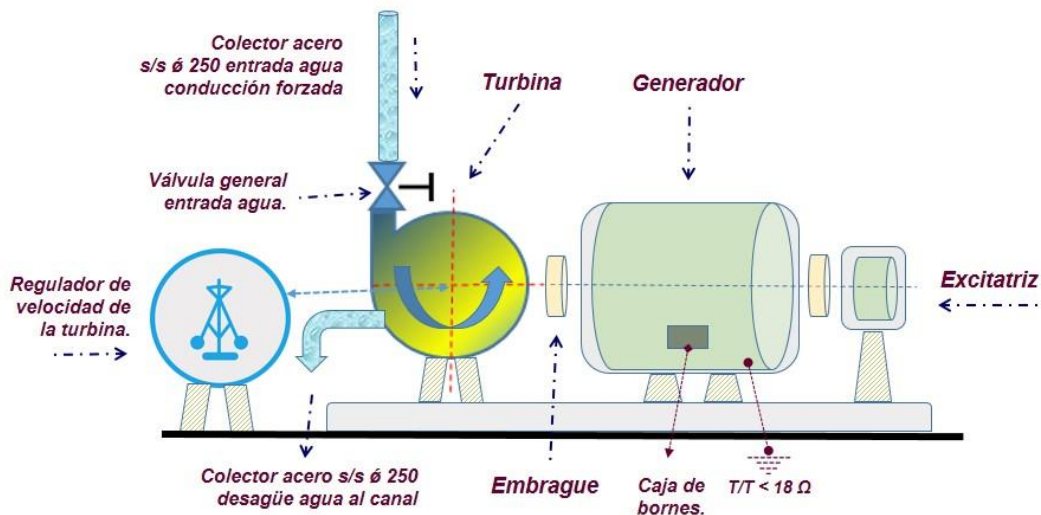
Regulador de velocidad

- ✓ Tipo: Mod: Piccard Pictet

©jalopez\$mmesa

32_Esquema unifilar turbina – generador grupo I.

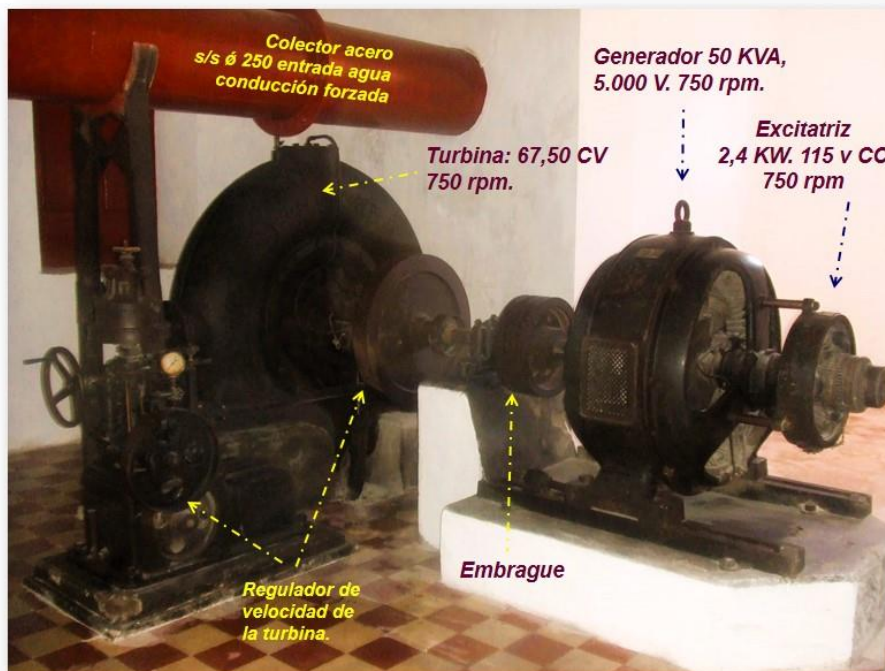
Generador – Turbina <central hidroeléctrica>



©jalopez\$mmesa

33_Esquema grupo: Turbina, generador, regulador, excitatriz.

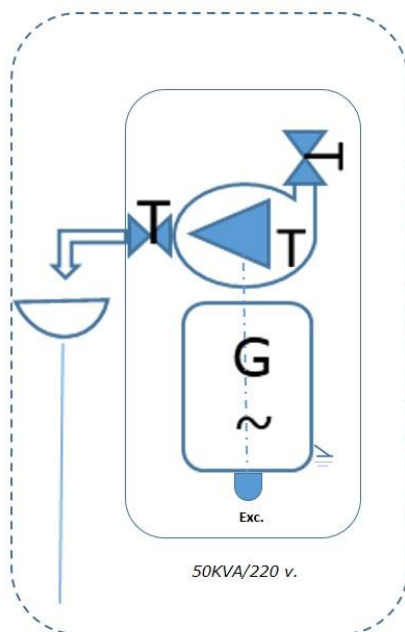
Grupo I Central Hidroeléctrica 50 KVA/5 KV/50 Hz



34_Vista real maquinaria Grupo I.

Grupo II

Esquema Grupo II de la Central Hidroeléctrica 'San Cayetano' (1921- 1958)



Turbina (T)

- ✓ Mod: J.M.VOITH:HIDENHEM
- ✓ Rendimiento: 80%
- ✓ Instalación: 1948
- ✓ Potencia: 41 CV
- ✓ RPM: 750

Alternador (G)

- ✓ Fabricante COMP.INT.ELEC.
- ✓ Tensión generación: 220 V.
- ✓ RPM: 750
- ✓ Intensidad: 135 A
- ✓ Coeficiente: 0,80
- ✓ Conexión: Estrella
- ✓ Potencia: 50 KVA

Excitatriz (Exc)

- ✓ Tipo: No existe
- ✓ Voltios: No existe
- ✓ AMP: No existe
- ✓ Potencia KW: No existe
- ✓ RPM: No existe

Regulador de velocidad

- ✓ Tipo: No existe

©jalopez\$mmesa

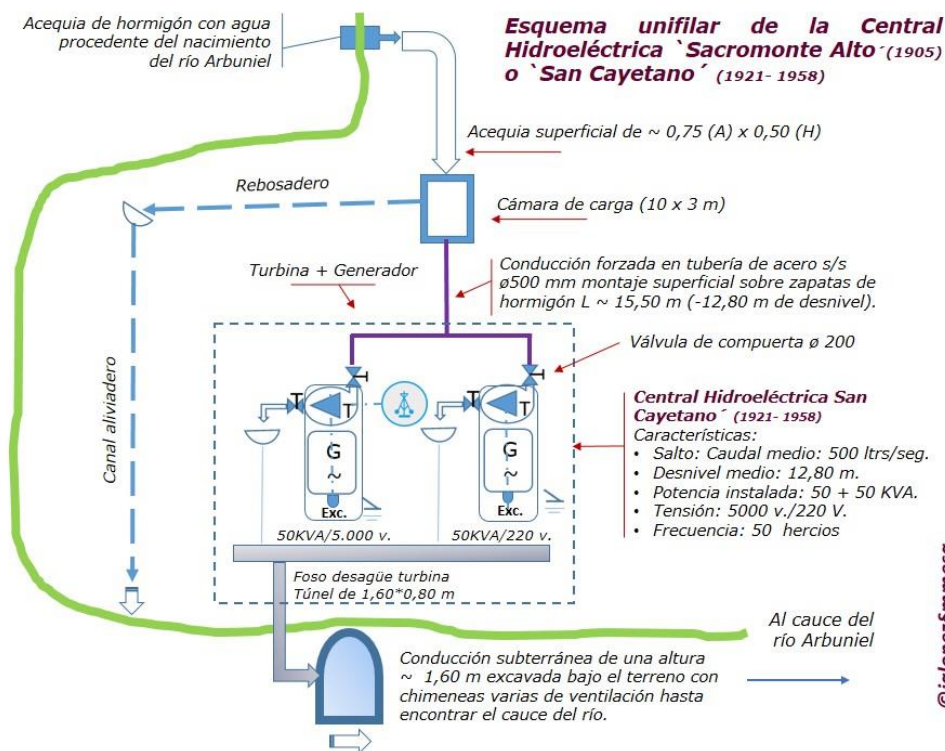
35_Esquema unifilar turbina – generador grupo II.

Grupo II Central Hidroeléctrica 50 KVA/220/127 V III+N/50 Hz

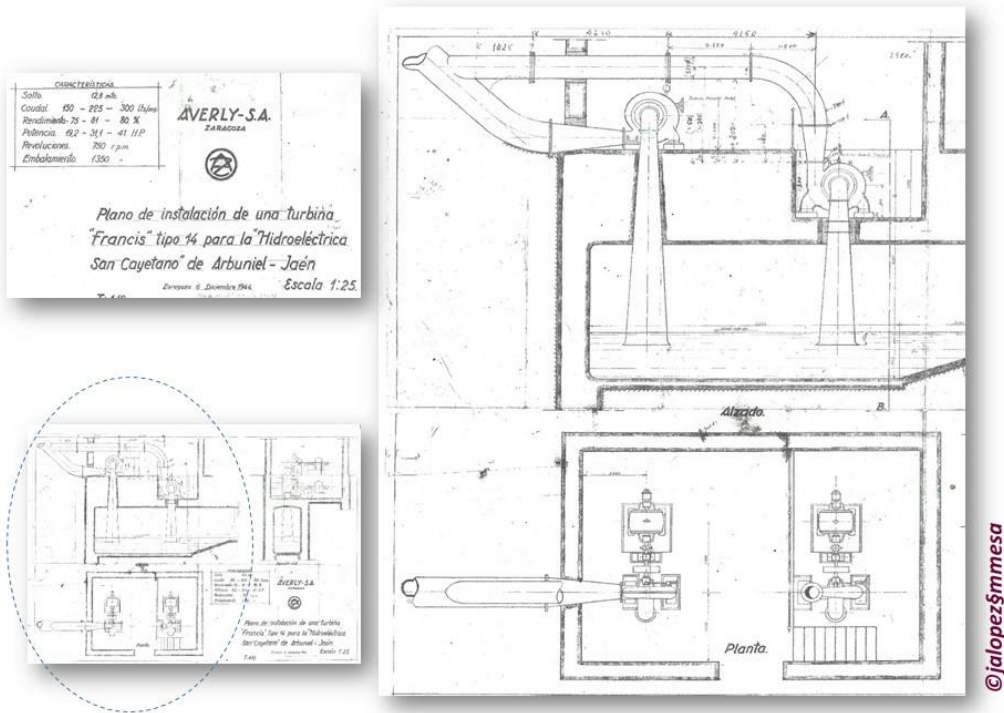


36_Vista real maquinaria grupo II.

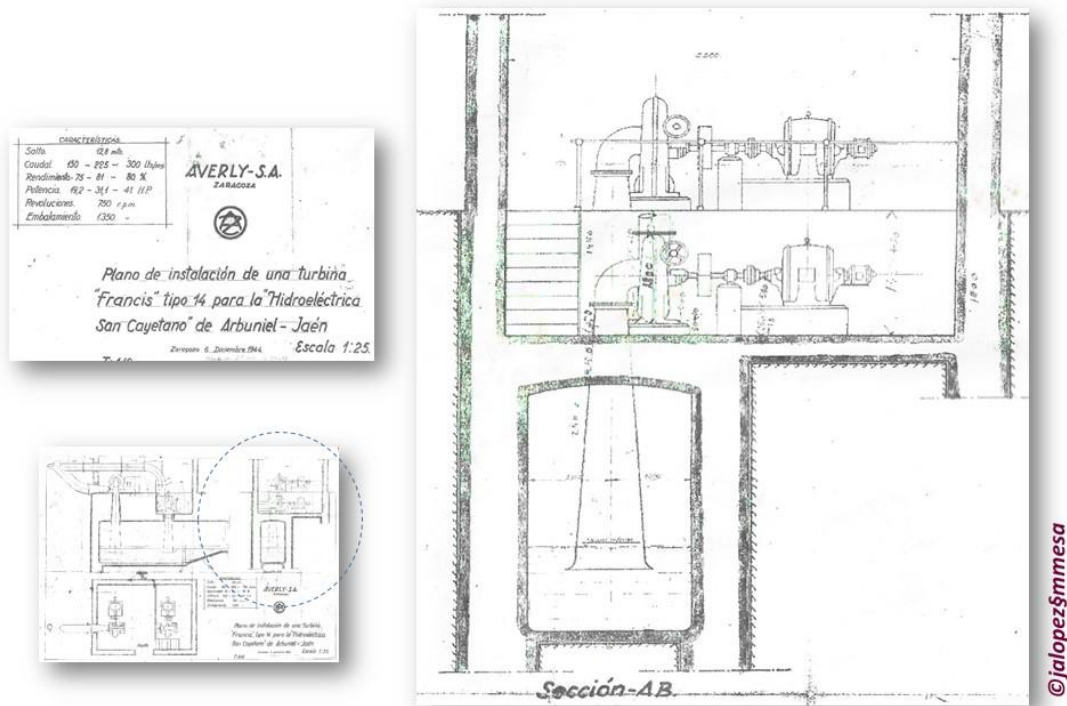
GRUPOS I + II



37_ Esquema unifilar central años: 1921-1958.



38_ Plano alzado y planta instalación turbinas.



39_ Plano alzado instalación turbinas

- Su regulación y puesta en marcha.

En la actualidad una minicentral hidráulica de una potencia similar a la que existe en el molino, está formada por un conjunto monobloc montado sobre una bancada: Generador, embrague y turbina con sus válvulas de corte y regulación dotadas de servomotores, maniobrados todos estos elementos por un cuadro de mando y protección dotado de un sistema electrónico, que es capaz de abrir o cerrar válvulas mediante un software adecuado, y cambiar el caudal y por supuesto la velocidad, así como embragar o desembragar el acoplamiento generador-turbina.

En nuestro caso, esto que se consigue ahora 'sin pestañear', era una verdadera maniobra de paciencia, inteligencia y sobre todo maestría que trataré de explicar.

- El cuadro eléctrico de protección y maniobra.

Antes de avanzar hay que explicar dos temas importantes:

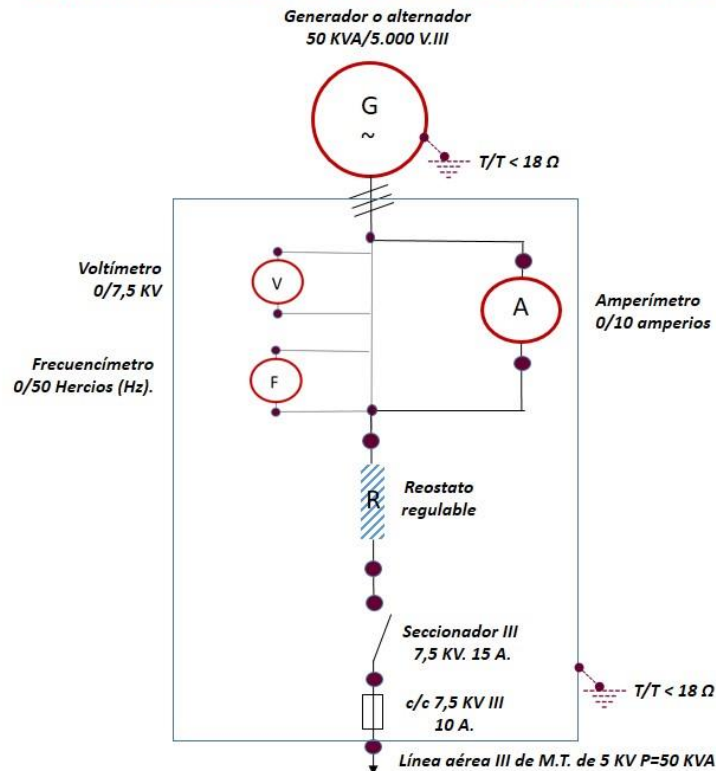
a) **Cuadro eléctrico de mando y protección:** En la instalación no existen los cuadros eléctricos de ambos grupos, es de suponer que sufrieron un expolio en un momento dado.

Estarían formados por una placa de mármol montada verticalmente sobre angulares metálicos que la sujetaban a la pared desplazándola unos 30 cms. En esta placa existiría un voltímetro que nos medía la tensión del generador, así como un amperímetro que medía la intensidad de la corriente. En el trascuadro, un reostato, instrumento que sirve para variar la resistencia eléctrica de un circuito eléctrico, y por último, un interruptor general o seccionador de cuchillas III y tres bases de cortacircuitos, además de los bornes de salida de la línea eléctrica en MT y BT que suministraba corriente a los puntos de consumo que más adelante detallaremos.

b) **El frecuencímetro:** Antes cuando hemos detallado las características del generador, hemos indicado que tenía una frecuencia de 50 Hz o 50 periodos por segundo. Este indicador, que sí es medible a través de un instrumento que se llama frecuencímetro, depende de la velocidad a que gire el rotor del generador,

o lo que es lo mismo, a la velocidad a la que gire la turbina cuando esté acoplada por mediación del embrague. La velocidad la podemos regular, a caudal constante, por mediación de la válvula que actúa sobre la incidencia del 'chorro' sobre los álabes. En resumen, actuando sobre la válvula, podemos variar la frecuencia de salida de la corriente del generador, que debe ser constante a 50 Hz.

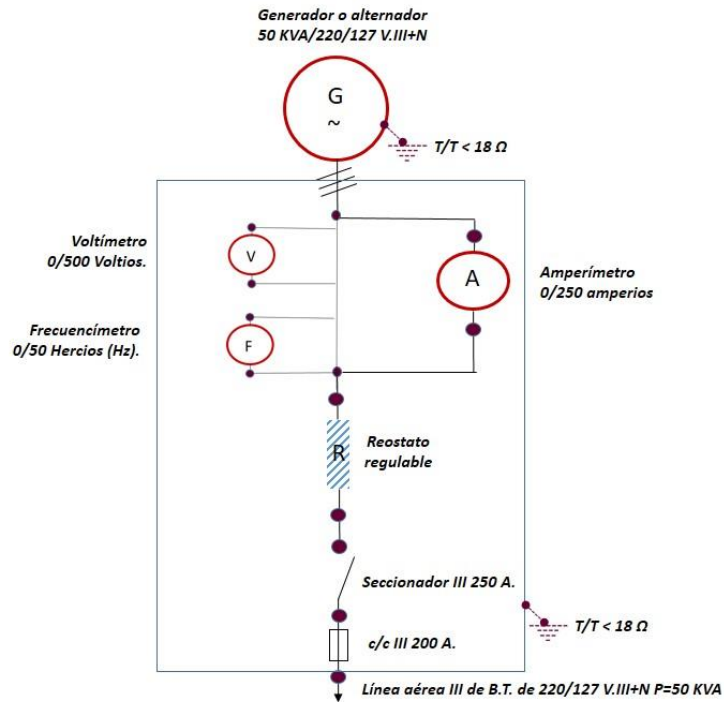
Esquema eléctrico del cuadro maniobra y protección Grupo I



©jalopez@mmsa

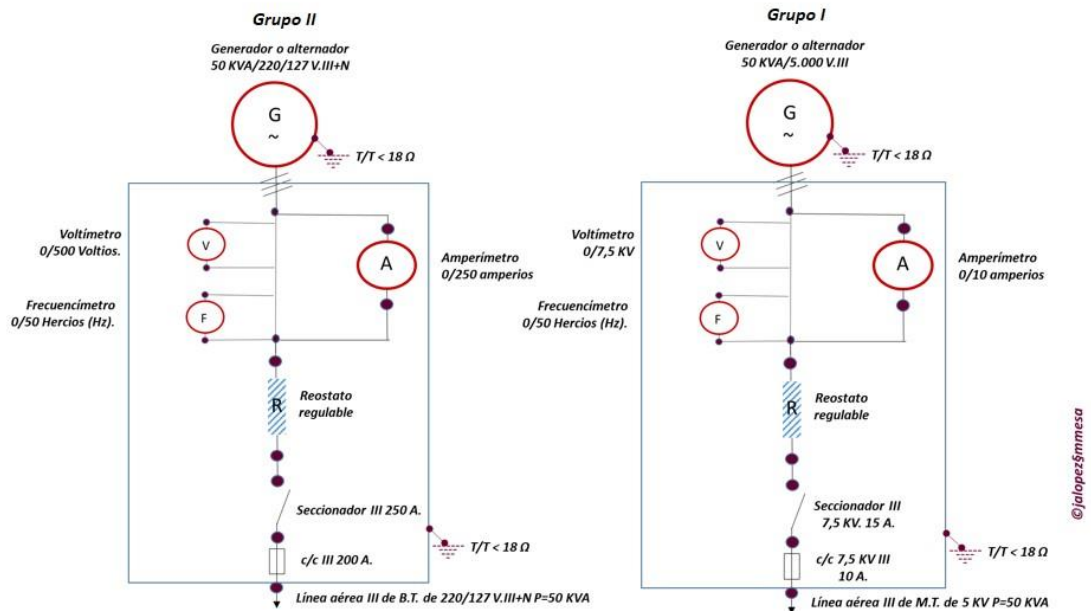
40_Esquema unifilar del cuadro de mando y protección grupo I

Esquema eléctrico del cuadro maniobra y protección Grupo II



41_Esquema unifilar del cuadro de mando y protección grupo II

Esquemas eléctricos de los cuadros de maniobra y protección Grupo I y II



42_Esquemas unifilares de los cuadros de mando y protección grupo I y II

Una vez aclarados los dos puntos anteriores nos ponemos mano a la obra, no obstante hay que decir que el grupo I tenía instalado un regulador de velocidad de la turbina casi automático, en cambio, el grupo II, era manual su regulación.

Centrándonos en el grupo II. El maquinista, con la ayuda de otro operario (¿?), una vez embragada de forma manual la turbina con el generador y con el interruptor general de cuchillas abierto, iba abriendo la entrada de agua a la turbina, el generador se ponía en marcha y el maquinista en el cuadro se fijaba en el valor de la frecuencia, de tal manera que le decía al otro operario que abriera o cerrara la válvula. Había además otro indicador que era la tensión de salida que en el inicio se disparaba y ¿cómo lo solucionaba?, pues actuando en el regulador del reostato. Una vez que tenía estabilizada la frecuencia a 50 Hz y la tensión, `metía` el seccionador y empezaba a circular los amperios por la línea hasta los puntos de consumo, y aquí vuelta otra vez a regular la velocidad de la turbina y el reostato, hasta conseguir estabilizar la tensión y la frecuencia con los receptores ya consumiendo ¡Ah! se me olvidada, la famosa aguja de las revoluciones de la turbina ¡faltaban manos y ojos! Por eso decía al principio que era de una maestría poner el `artilugio` en marcha. En fin, no sé si habré conseguido explicar el funcionamiento de esta central hidroeléctrica en toda regla.

3.8. Canal de descarga al río.

En el punto 2.5) decíamos: <...La Central utilizaba como fuerza motriz el agua del río Arbuniel, que recogía en una cámara de carga, de la que partía una tubería al emplazamiento de turbinas, ubicadas en el edificio, salvando un desnivel de nueve metros, y desembocando en un canal subterráneo de unos ciento cuarenta metros de longitud, por donde discurría el agua hacia el Molino Nuevo...>

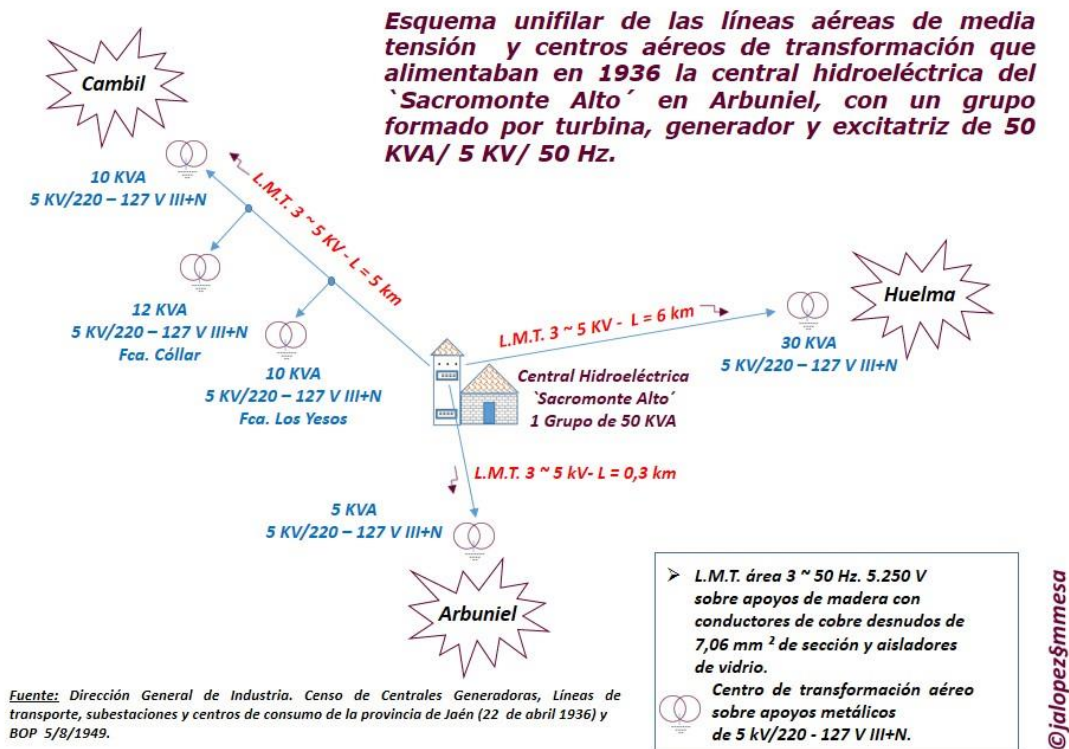
En la diapositiva: <37_ Esquema unifilar central años: 1921-1958>, queda reflejado el sistema de desagüe de la central al río. La canalización subterránea tiene una altura de ~ 1,60 m y una longitud de 140 m, excavada bajo el terreno de labor, con una entrada anexa al edificio de la central y varias chimeneas de ventilación hasta encontrar el cauce del río.



43_ Trazo de la conducción subterránea desagüe central.

3.10. Transformadores y líneas eléctricas de distribución de M.T. y B.T.

En puntos anteriores hemos estudiado la producción de energía eléctrica utilizando la energía potencial del agua a través de una tubería de conducción forzada, una turbina y un generador; ahora nos quedaría estudiar las líneas de distribución de energía eléctrica a los consumidores, en nuestro caso a las poblaciones de Huelma, Cambil y Arbuniel.



44_ Traza de la línea aérea de MT y C.T. sobre apoyos de madera.

Hay que resaltar que nuestra central cuando estaba en pleno funcionamiento, el generador del grupo I, producía energía eléctrica a una tensión de 5.000 voltios, energía que se distribuía a varios centros de transformación y a las poblaciones que se detallan en la diapositiva 44), y el grupo II, energía eléctrica en BT: 220/127 V III+N, que alimentaba el alumbrado público y viviendas del caserío de Arbuniel.

- Características de las líneas aéreas de MT y BT

En la actualidad no quedan restos de las líneas. Basándome en mi experiencia como proyectista e instalador eléctrico, y atendiendo al 'Censo de Centrales Generadoras, Líneas de transporte, subestaciones y centros de consumo de la provincia de Jaén' del 22 de abril 1936 y BOP 5/8/1949, las líneas en cuestión estaban formadas por tres hilos de cobre desnudo de 7,06 mm² de sección y aisladores de vidrio templado sobre apoyos de madera de

chopo de 12 ó 16 cms de diámetro y una altura de unos 6 a 7 metros (1 metro de empotramiento o cimentación, y al menos 5 metros libres de altura mínima al suelo del conductor más bajo. En la actualidad este tipo de apoyo se utiliza para trabajos auxiliares tales como: Desvíos provisionales por obras o reformas de líneas eléctricas o de telefonía posadas en fachadas, o en sustitución de algún poste deteriorado en líneas que aún existen. Estos postes están sometidos previamente a un tratamiento de creosotado que los protegen para que no se pudra la madera.

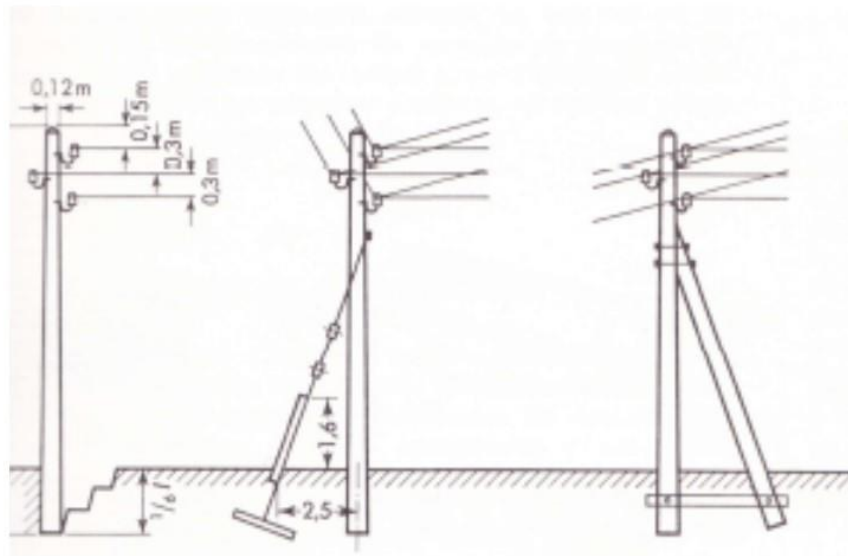
Hay que resaltar que el maquinista, además de sus quehaceres normales, hacía también las funciones de electricista para reparar la línea e incluso sustituir un poste si fuera necesario. Para tal efecto existían choperas de las que sacaban los postes de madera (que criaban) para hacer alguna reforma o ampliación de la línea o para sustituir los que se dañaban por el efecto de las condiciones meteorológicas tan adversas que había en la zona, pues estos postes primitivos no tenían ningún tratamiento de creosotado.

Siguiendo con la línea de MT, los postes que se instalaban tenían tres funciones según su aplicación:

- Postes de alineación (o de sustentación) que son los que están situados en puntos intermedios de una alineación y solo sustentan los conductores.
- Poste de derivación, de los que partían las líneas secundarias para la distribución de la energía en los CT.
- Postes de amarre y final de línea, en los cuales los conductores están sometidos a tensiones mecánicas. Estos postes especiales son necesarios en los cambios de alineación, extremos de línea, u otras condiciones especiales.

En la línea, los apoyos de alineación se colocarían por lo general a una distancia entre 40 a 50 metros, y los de amarre según conviniera por el cambio de pendiente, ángulos, etc.

**DIFERENTES TIPOS DE POSTES DE MADERA EN LA LÍNEA DE BT:
ALINEACIÓN, AMARRE O CAMBIO DE SENTIDO Y DE DERIVACIÓN.**



Poste de alineación

Poste de amarre y cambio de sentido

Poste de derivación de suministro corriente a los centros de consumo.

@jalopez5mmesa

45_ Diferentes tipos de postes de madera

El conductor se amarra al aislador mediante una retención del mismo material (en evitación de corrosión). Para el tensado de la línea había que tener en cuenta en la época del año que se instalaba. Por ejemplo:

- a) En verano la temperatura afecta a la dilatación del material (el cobre) de tal manera que la flecha de la catenaria del cable aumenta y hace que la distancia al suelo sea menor.
- b) En invierno el frío y la lluvia e incluso la nieve, hace que se forme en el cable un manguito de hielo que va aumentando de sección y por consiguiente de peso por metro lineal según las condiciones meteorológicas, de tal manera que puede producir la rotura del cable si no hemos previsto antes la tensión en el montaje.

A la vista de todo lo dicho, teniendo en cuenta los materiales de la época, los medios con que se contaban y sobre todo la zona climática con condiciones

a veces tan adversas, era una verdadera odisea mantener en servicio las líneas, lo que hace valorar y resaltar la valía del maquinista de la central, por decirlo de alguna forma.

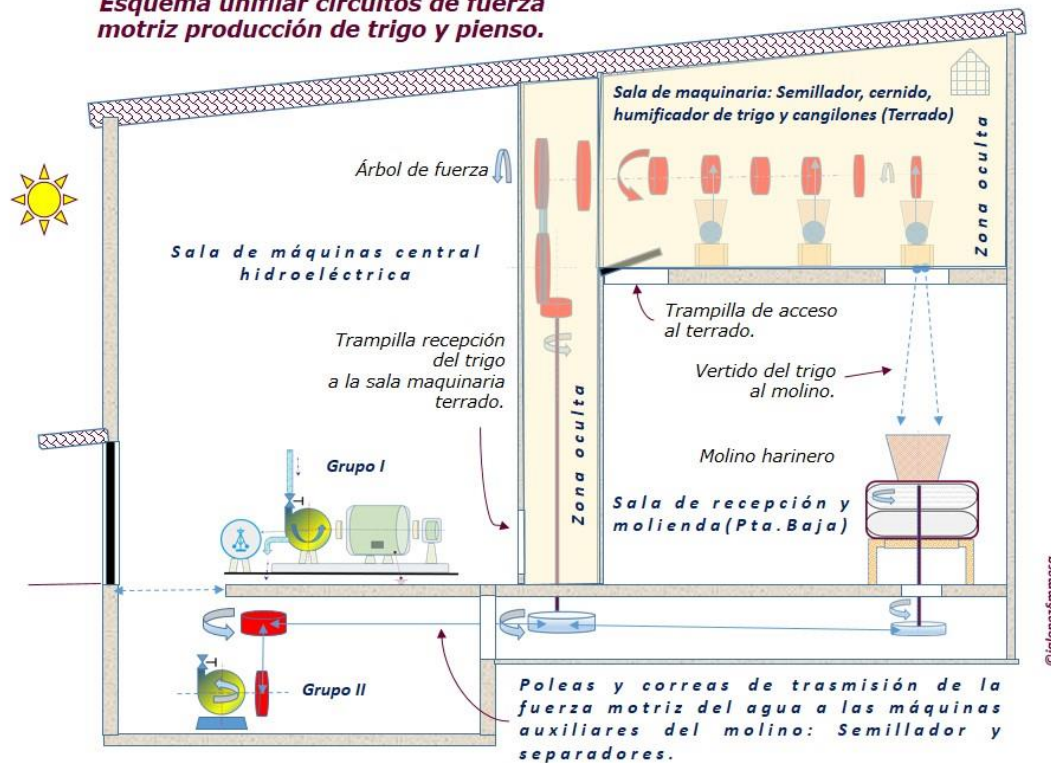
4. MOLINO HARINERO.

- El Molino de Pepe o de la Central Hidroeléctrica San Cayetano.

El nuevo molino harinero de rodezno, surgido en Arbuniel en 1960, en la actualidad conocido por el nombre de su propietario, heredero de la familia Puñal Quesada, que compró el edificio de la Central Hidroeléctrica San Cayetano para nuevo molino harinero, tiene dos juegos de piedras y demás útiles para la molienda, fue traído de La Montillana (Granada). Se instaló en una dependencia del edificio anexa a la Central Hidroeléctrica. Sin embargo, la licencia de molienda de trigo fue denegada por dos veces, mientras que el cercano Molino de Manuel Suca, ubicado en el antiguo Molino de Papel, poseía licencia. Finalmente, al nuevo molino sólo le concedieron permiso oficial como molino de piensos.

Los propietarios, arriesgándose a ser multados y precintadas las instalaciones, molían trigo de noche y escondieron los cernedores en la parte de arriba del edificio, a la que se accedía y aún se accede por una escalera de mano y estrecho orificio en el techo, con elevadores escondidos en falsas paredes. Fueron denunciados por sospechas de molienda de trigo, pero la inspección no pudo encontrar la maquinaria escondida, pero sí vieron que el tipo de piedra utilizada, francesa, más duradera que la blanca, era la utilizada en los molinos de trigo, por lo que le precintaron la piedra. No obstante, el molino continuó funcionando hasta los años 80.

Esquema unifilar circuitos de fuerza motriz producción de trigo y pienso.



46. Esquema unifilar circuitos de fuerza producción de trigo y pienso.

En el esquema anterior queda reflejada la parte oculta de edificio, en concreto el terrado, donde se encontraban las máquinas auxiliares: semilleros, cenadores... con los que podían limpiar, separar y clasificar trigo y cereales y así poder moler de noche ¡De nota!



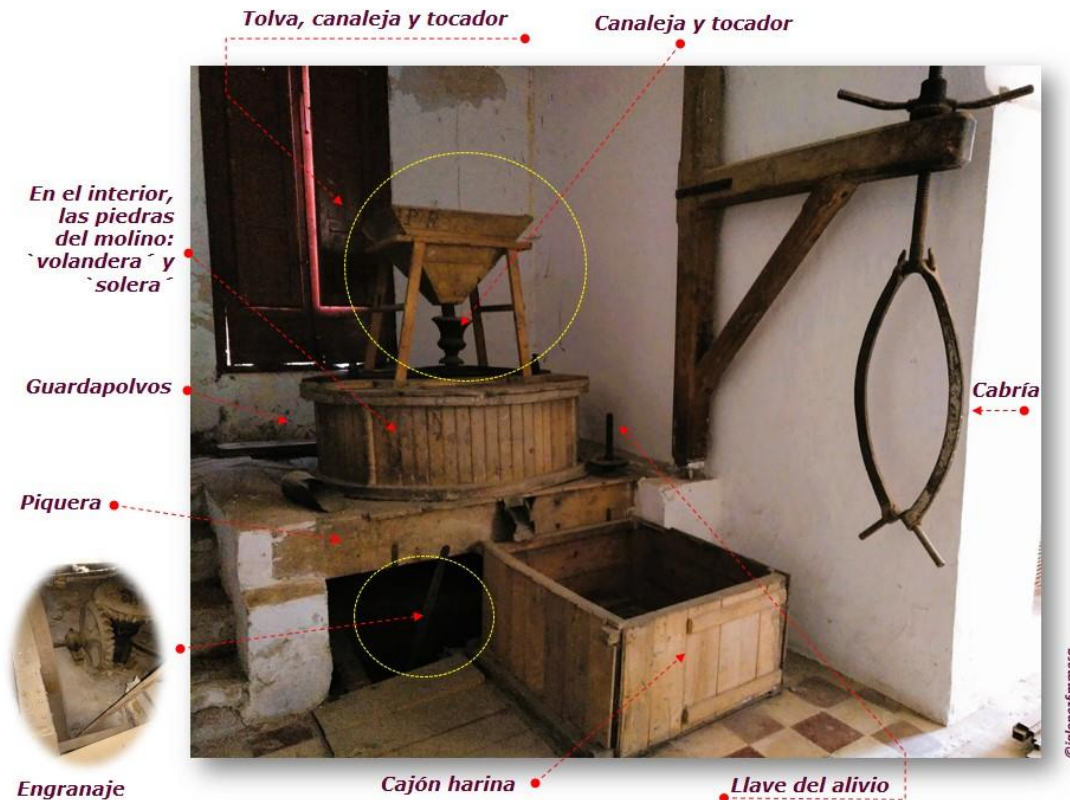
Máquina auxiliar nº 1: <Semillador> Limpia previamente de tierra, elementos extraños, semillas... el cereal que llega al molino antes de proceder a la molienda (Ubicada en el terrado).



Máquina auxiliar nº 2: <Separador> de diferentes clases de cereales desmenuzados por la molienda: Harina blanca fina para la fabricación del pan, moyuelo y salvado (según el tamaño de la molienda).

47. Máquinas auxiliares Semillador y Separador.

Actualmente, el edificio del molino aún conserva toda la instalación de molienda como hace décadas y gran parte de la maquinaria de la instalación eléctrica.



48. Molino harinero y de piensos

Arbuniel, marzo del 2024.

Bibliografía:

- Trabajo de campo, operadores de Dron, textos, fotos, diapositivas y maquetación: Juan Antonio López Cordero, Doctor en Filosofía y Letras (Sección Historia) y Miguel Mesa Molinos, Ingeniero Técnico Industrial, en la especialidad de Centrales y Líneas.

Agradecimientos:

- Agradecer a D. José Puñal por todas las facilidades, explicaciones y enseñanzas, que nos ha dado para poder llevar a cabo esta publicación.

Aproximación simbólica al Camino de Santiago a través de un concierto coral *a capella*: una experiencia estético-musical para público no especializado

Francisco Javier Prego Martínez

*Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Grupo de Geotecnologías Aplicadas-GEOTECH. Universidade de Vigo (UVigo)
Secretario de la Asociación Coro de Cámara de A Coruña-Coro CARABÉ
Miembro de la cuerda de tenores
javiprego@gmail.com*

Palabras clave: Camino de Santiago; música coral *a capella*; Año Santo Compostelano; Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Galicia.

RESUMEN:

Se resume en esta comunicación la planificación y celebración de un concierto de música coral *a capella*, planteado como una peregrinación simbólica o recorrido metafórico por diversos tramos del Camino de Santiago, una de las principales vías de comunicación (física, cultural y espiritual) del continente europeo. Para ello, se recurre a la interpretación de un programa compuesto por obras de música coral muy variado y ecléctico, que alude a motivos tanto religiosos como profanos, los cuales se relacionan con el fenómeno jacobeo.

Celebrado en noviembre de 2022 en A Coruña, el concierto fue organizado conjuntamente por la Asociación Coro de Cámara de A Coruña y el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Galicia, en conmemoración del Año Santo Compostelano 2021, prorrogado a 2022 a causa de la pandemia por COVID. La actividad, impulsada por la Comisión de Cultura del Colegio de Caminos gallego, pretende aproximar al oyente al espíritu del Camino de Santiago a través de una experiencia estético-musical pensada para todos los gustos y sensibilidades, sean o no religiosas.

1. Introducción. Un concierto para conmemorar la finalización del Año Santo Compostelano “Xacobeo 2021”. Origen de la idea.

Esta comunicación es el resultado de la génesis e interpretación de un concierto de música coral organizado por el **Coro CARABÉ** (Asociación Coro de Cámara de A Coruña) y el **Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos-Demarcación de Galicia**, para cerrar el Año Santo Compostelano 2021, prorrogado por el Papa Francisco al año 2022, con motivo de la pandemia por COVID-19 que afectó gravemente a Europa desde marzo de 2020.

La idea de celebrar un concierto conmemorativo del Año Santo Compostelano surge precisamente en plena celebración jacobea, en el seno de la Junta Rectora de la Demarcación de Galicia del **Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos**, que en su Comisión de Cultura trató diversas posibilidades para cerrar el año con algún tipo de actividad cultural de carácter extraordinario, que conmemorase esta efeméride.

De las opciones barajadas, la de celebrar un concierto relacionado con el Camino de Santiago fue la más valorada, dada la inequívoca relación del Camino con la profesión de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos: este técnico superior es el especialista por antonomasia en la planificación y construcción de las infraestructuras del transporte. Y, además, tiene precisamente en la traza del Camino a su Santo Patrón, **Santo Domingo de la Calzada**, en la ciudad riojana homónima [1].

El representante provincial del Colegio de Caminos por A Coruña, **Antonio López Blanco**, anteriormente vicedecano de la Demarcación gallega, trasladó esta idea a la **Asociación Coro de Cámara de A Coruña-Coro CARABÉ**, que la asumió como propia en la primavera de 2022, empezando a configurar entonces un programa musical apto para todo tipo de público y condición.

Existe cierta vinculación entre este colegio profesional y la agrupación coral, ya que varios de sus miembros en activo son Ingenieros de Caminos, lo que se ha traducido en diversas colaboraciones de tipo músico-cultural en los últimos años, en actividades organizadas por la propia Demarcación de Galicia.

Dadas las características del público potencial al que se dirigiría el concierto (inicialmente, colegiados de Galicia de este colectivo profesional), se consideró adecuado configurar un programa musical que acercase al oyente el **espíritu del Camino de Santiago**, sin ceñirse únicamente a aspectos religiosos, pero tampoco ignorándolos.

El resultado de esta reflexión fue la configuración de un programa estético-musical muy variado y atrayente, adecuado para un **público no especializado ni erudito**, que transita desde la música medieval española (representada por las *Cantigas de Santa María*, de Alfonso X *El Sabio*) hasta las vanguardias musicales gallegas de finales del siglo XX.

2. Algunas consideraciones a tener en cuenta. Ubicación del concierto, público al que se dirige y plantel vocal.

2.1 Consideraciones generales.

La selección de un repertorio adecuado para este concierto conmemorativo no era, a priori, una tarea fácil: por un lado, existían multitud de obras centradas exclusivamente en el fenómeno religioso asociado al Camino o a la propia Archidiócesis de Santiago, candidatas a ser interpretadas en el concierto.

La catedral compostelana cuenta con una magnífica tradición musical en su capilla, que daría por sí sola para organizar multitud de conciertos focalizados únicamente en aspectos religiosos y asociados al culto al Apóstol: se trataría, en general, de música muy especializada y que entraría en la categoría de lo que podríamos llamar "*filología musical*", a priori poco adecuada para un público heterogéneo y no especializado o habituado a este tipo de música.

Siendo el Colegio de Ingenieros de Caminos una institución de derecho público con un marcado carácter técnico y profesional, no se consideró idóneo centrar el programa única y exclusivamente en música de temática religiosa, aunque el motivo religioso sea el impulsor principal de la ruta de peregrinación a Santiago.

Por otro lado, en la elección del repertorio se tomaron también en consideración otros aspectos relacionados con la organización del concierto: el

lugar en el que se celebraría era una cuestión importante, junto con el **público potencial** al que se debía dirigir el programa seleccionado (un aspecto fundamental, como ya se ha anticipado).

Por último, el **plantel vocal** con el que contaba la agrupación coral para ejecutar las obras seleccionadas sería, también, otro aspecto a tener en cuenta a la hora de programar un repertorio que pudiese interpretarse de forma idónea, con los medios disponibles.

2.2 El lugar de celebración.

Desde el punto de vista formal, se pensó desde un principio en ubicar el concierto en una iglesia, a modo de **vínculo espiritual** con el **Camino de Santiago y su significado más profundo: la peregrinación a los restos del Apóstol Santiago**, como promesa o a modo de penitencia para expiar los pecados.

De los diferentes templos de A Coruña, se consideró como el más adecuado para este proyecto musical la **iglesia de Santiago**, ubicada en la calle del Parrote, en plena “*Cidade Vella*” coruñesa. Además de ofrecer unas magníficas condiciones acústicas, se trata de una de las iglesias de la ciudad con **mayor vinculación con el Camino de Santiago**, en particular con el llamado “**Camino Inglés**”, por el que transitaban muchos peregrinos llegados en barco desde el Norte de Europa.



Figura 1: Trazas del “Camino Inglés” a Santiago desde los puertos de Ferrol y A Coruña [2].

La iglesia de Santiago de A Coruña fue construida en estilo románico a mediados del siglo XII, por iniciativa del gremio de mareantes de la ciudad, bajo la advocación del Apóstol Santiago [3]. Recibe desde su fundación a los peregrinos que recalaban en el puerto en su viaje a Santiago a través de rutas marítimas, que continuaban después por tierra a Compostela siguiendo el denominado “Camino Inglés”, en sus diferentes variantes (figura 1).



Figura 2: Vista general de la fachada principal de la iglesia de Santiago de A Coruña desde la Calle del Parrote (Fotografía del autor).

El tímpano de la fachada principal del templo, del siglo XV, recoge una figura de **Santiago Apóstol** a caballo (“*Santiago Matamoros*”), representado como una figura barbada con ropas que agita el viento por efecto del galope del corcel sobre el que cabalga, con una espada en su mano derecha.

Bajo el tímpano, en las jambas de la puerta principal, dos imágenes más potencian la **conexión jacobea** del templo elegido para el concierto: a la izquierda, una imagen pétrea del **Apóstol Santiago barbado**, de pie, sobre la figura de un animal (que podría ser un león); a la derecha, un personaje joven, imberbe, rasgos característicos asociados a la figura de **San Juan Bautista**, que en su mano izquierda porta un libro que señala con el índice de la mano derecha.



Figura 3: Portada principal del templo de Santiago de A Coruña: “Santiago Matamoros” en el tímpano y figuras pétreas de Santiago y San Juan (izquierda y derecha, respectivamente).
Fotografía del autor.



Figura 4: Detalle de las figuras pétreas de las jambas de la puerta principal desde el interior de la iglesia: Santiago Apóstol a la derecha y San Juan a la izquierda. Fotografía del autor.

Por si la vinculación del templo con la tradición jacobea no fuese ya suficiente motivo para su elección como lugar de celebración del concierto, esta iglesia guarda la única imagen que hay en la ciudad de **Santo Domingo de la Calzada**, Patrón de los Ingenieros de Caminos. Por este motivo se celebra aquí cada año una misa conmemorativa por su festividad (es el día 12 de mayo), tradicionalmente organizada por la **Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia** (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, MITMA), con el apoyo de la delegación en A Coruña de la **Axencia Galega de Infraestructuras**, organismo de la Xunta de Galicia equivalente al ministerio en esta Comunidad Autónoma.



Figura 5: Imagen de Santo Domingo de la Calzada custodiada en una de las capillas laterales de la iglesia de Santiago de A Coruña. Fotografía del autor.



Figura 6: Algunos asistentes a la celebración de la misa en honor de Santo Domingo de la Calzada en la iglesia de Santiago de A Coruña, mayo de 2023 [4].

La figura 6 recoge una fotografía de la celebración de la festividad de Santo Domingo de la Calzada en la iglesia de Santiago de A Coruña en mayo de 2023. En el centro de la foto, de pie, con traje negro y camisa blanca, **Ángel González del Río**, Ingeniero jefe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia, entidad organizadora de la tradicional misa.

2.3 El público al que se dirige el concierto.

Como ya se ha adelantado, otro aspecto fundamental a tener en consideración fue la **adecuación del programa a todo tipo de público** que tuviese interés en acudir como oyente, sin verse coartado por no participar del fenómeno religioso del Camino o por tener poca o ninguna formación musical.

Además de los colegiados de la Demarcación de Galicia del Colegio de Caminos, se acordó que el concierto estuviese también abierto al **público en general**, incluyendo especialmente a los feligreses de las iglesias de Santa María y Santiago de A Coruña, que forman una única entidad parroquial, aunque cada una cuente con sendos sacerdotes al frente de las actividades pastorales: **José María Fuciños** en la primera (actual abad de la Colegiata de Santa María del Campo) y **Andrés García Vilariño** en la segunda.

Se consideró primordial configurar un programa que, sin dejar de lado la constante religiosa y espiritual del Camino, fuese lo suficientemente popular y asequible como para atraer al mayor número posible de asistentes, de cualquier edad y condición.

También se hacía necesario fijar una duración adecuada para el público potencialmente interesado en acercarse hasta la iglesia en pleno mes de noviembre, cuando el tiempo en Galicia se torna otoñal: un concierto que no fuese ni demasiado corto ni tan largo como para causar aburrimiento o cansancio en el oyente.

Con esta idea, se seleccionaron un conjunto de obras corales “*a capella*” muy heterogéneas, que permitiesen un “**peregrinaje metafórico**” por el **Camino de Santiago**, desde variados enfoques estético-musicales que además se complementasen entre sí.

Su nexo de unión sería un **recorrido geográfico por la traza física del Camino de Santiago**, a través de diferentes rutas que, en conjunto, desembocan en Compostela.

Como se verá en próximos apartados, finalmente se seleccionaron **11 obras**, con una duración aproximada de 45 minutos para la totalidad del concierto.

2.4 Las características del coro.

Otro aspecto que no se podía olvidar en la organización del concierto eran las características vocales propias del conjunto coral que interpretaría las obras seleccionadas. Como ya se ha indicado, el encargo del concierto fue asumido por el coro de cámara **CARABÉ**.

CARABÉ nace en A Coruña en el año 2016, en el seno de la **Asociación Coro de Cámara de La Coruña**, como un coro alternativo que busca dar respuesta al interés de sus miembros por cantar música coral de todo tipo y de todos los tiempos, sin circunscribirse a un género o a una corriente musical en particular. Su nombre hace referencia a la **cara B de los antiguos discos de vinilo**, a la que habitualmente quedaban relegadas las obras menos conocidas por el gran público.

CARABÉ recogió el testigo de una agrupación previa, el **Coro de Cámara de La Coruña**, que desempeñó un interesante papel en el mundo coral de la ciudad entre 1992 y 2016, bajo la dirección de **Julián J. Pérez**, profesor de música en Educación Secundaria en el Instituto Eduardo Blanco Amor de Culleredo (A Coruña).

Tomando como base la asociación cultural que tenía el nombre de la agrupación inicial, y tras la salida de la misma de su primer director, los coralistas fundaron un **nuevo coro**, que se bautizó como **CARABÉ**: no obstante, **se mantuvo el nombre de la asociación cultural** que le da respaldo jurídico y también su espíritu de actuación, siempre sin ánimo de lucro.

En este proceso de “refundación” se encomendaron las labores de dirección y coordinación musical a **José Manuel Yáñez Carballeira**, catedrático de piano del Conservatorio Superior de Música de A Coruña, con amplia experiencia en el mundo coral: no en vano había cantado durante muchos años en el extinto Coro de Cámara de La Coruña, donde también colaboró como pianista acompañante en multitud de ocasiones.

Los integrantes de **CARABÉ** poseían ya experiencias corales previas, adquiridas en otras agrupaciones vocales de larga trayectoria en Galicia, como son el **Coro Universitario de A Coruña**; el ya citado **Coro de Cámara de La Coruña**; **Coro de la Orquesta Sinfónica de Galicia**; **Follas Novas**; **Albae Sonus**; **Nois**; **Concerto Tempo** o **Vocalisse**, entre otras.

A todos los coralistas les une un objetivo común: **cantar por el placer de cantar**. El repertorio se elige democráticamente entre los componentes y la dirección musical depende del programa a interpretar en cada momento, de

manera que, en ocasiones, el director titular cede su papel a otros músicos o colaboradores externos.

Se persigue, en última instancia, disfrutar cantando de manera **no profesional**, buscando la máxima calidad en las interpretaciones y seleccionando aquellas obras que mejor se adaptan a las características de una agrupación coral de cámara como esta.

La presentación oficial de **CARABÉ** tuvo lugar en el **XXVIII Encuentro de Música Religiosa Ciudad de A Coruña** (2017), invitado por el **Orfeón Herculino**, estrenando en España, para la ocasión, varios números de la “*Messa de Ringrassimento*” del arquitecto y compositor brasileño Júlio Posenato. Autor muy poco conocido en nuestro país, sus partituras fueron facilitadas por un antiguo coralista del grupo, también arquitecto: nuestro ex compañero **Esteban Fernández Cobián**.

Desde su presentación, **CARABÉ** ha ofrecido multitud de conciertos en su corta pero intensa andadura: destacan el recital conmemorativo por el 250º aniversario de la construcción del templo de San Jorge de A Coruña (abril 2017); el ofrecido en el Convento de las Clarisas de Allariz (Ourense) en julio de 2018 y el concierto organizado por la Casa de España en Milán, en la iglesia de San Marco de esta ciudad italiana, con motivo de la celebración del Día de la Hispanidad, el 12 de octubre de 2018.

Para el concierto dedicado al **Camino de Santiago** el coro contó con los siguientes intérpretes en sus atriles:

Sopranos: Belén Carro, Raquel Rodríguez y Eva Sáez.

Contraltos: Elena Astray, María F. Carballal y Myriam Fernández.

Tenores: Manuel Ares y Francisco Javier Prego.

Barítonos/bajos: José Amor y Pablo Nieves.

La dirección del concierto fue asumida por el titular de la agrupación, **José Manuel Yáñez**.

El hecho de contar con un coro de cámara dotado, como máximo, de dos a tres voces por cuerda, hacía necesario seleccionar un repertorio musical que, de

partida, no requiriese de grandes masas corales para sacar “lustre” a las obras interpretadas.

El plantel vocal de la agrupación fue también determinante a la hora de seleccionar partituras en las, en caso de haber “*divissi*” dentro de cada cuerda, éstos fuesen muy limitados, dado el ajustado número de intérpretes.

Por último, se decidió seleccionar un programa interpretado exclusivamente “a *capella*”, de forma que no hubiese instrumentos que restasen protagonismo a las voces ni a los propios temas seleccionados para el concierto.

3. El programa musical seleccionado. Una explicación.

Tomando en consideración todas las premisas comentadas en los puntos anteriores, las obras finalmente elegidas por unanimidad por los integrantes del coro y su director fueron las siguientes (se indica la obra y el autor):

Santa María, strela do día (Cantiga nº 100)

De las Cantigas de Sta. María. Alfonso X “El Sabio” (1221-1284)

Locus iste

Anton Bruckner (1824-1896)

Tourdion (Quand je bois du vin claret)

Pierre Attaingnat (1494-1552)

Ubi caritas

Maurice Duruflé (1902-1986)

Nerea izango zen

Mikel Laboa (1934-2008). Armonización de Javier Busto.

Esta tierra

Javier Busto (1949)

Si la nieve resbala

De los “Cantos asturianos”. Julio Domínguez (1965)

Tres motetes: Laudate dominum. Lux fulgebit. Gloria Patri

Julio Domínguez (1965)

Prende, salgueiriño, prende

Emilio Lede (1974)

Canto de berce

Rogelio Groba (1930-2022)

Xa non sei cantar

Popular. Armonización de Santiago Pérez Bernal (Circa 1975)

Lo que a primera vista podría parecer una especie de *“totum revolutum”*, en cuanto a autores y estilos musicales, tiene en su conjunto una coherencia y unicidad programática que viene dada por el propio **Camino de Santiago**, como se explica a continuación.

La ordenación de las obras:

En una primera aproximación, el orden en la interpretación de las obras obedece a una lógica **física y geográfica**: cada una de ellas tiene relación (directa o indirecta) con una zona por la que discurre el Camino a lo largo de su traza, evolucionando de este a oeste, de oriente a occidente.

Tomando a parte la primera obra (que conecta el contexto general del concierto con la tradición musical medieval hispana), las obras seleccionadas siguen la **Ruta Jacobea desde Centroeuropa** (representada por el motete religioso de Anton Bruckner *“Locus iste”*) hasta Francia, entrando luego en España para recorrer el Camino Francés para llegar a Galicia, con guiños a rutas secundarias del Camino, en las estribaciones asturianas.

Se comenta brevemente cada obra a continuación, explicando el motivo de su inclusión en el programa.

“Santa María, strela do día”

Como ya se ha indicado, se incluyó como obra de apertura en homenaje a la **tradición musical medieval hispana** que, a través del Camino, se fue expandiendo geográficamente por los territorios aledaños.

En la Edad Media, el Camino se convirtió en una vía de entrada de nuevas ideas, estéticas y avances técnicos, actuando a modo de correa de transmisión bidireccional entre lo que hoy es nuestro país y el corazón de Europa.

La obra con la que arrancó el concierto es una de las más populares de entre las 427 “cantigas” compuestas en honor a la Virgen María, en lengua galaico-portuguesa, en la corte del rey **Alfonso X “El Sabio”**. Se cree que fueron compuestas en la segunda mitad del siglo XIII, entre 1270 y 1282 [5]. Del total de cantigas compendiadas, 365 se refieren a milagros atribuidos a la Virgen María, siendo el resto loas y alabanzas a su figura.

La titulada “*Santa María, strela do día*” es la catalogada con el número 100 y, a modo de monodia acompañada, pide a la Virgen María que haga de guía y proteja a los fieles en su tránsito por el mundo (también a los peregrinos).

En el concierto se empleó una partitura de la obra editada por el coro *Clastrum Armonicum* [6].

“**Locus iste**”

Se trata de un motete escrito por el compositor austríaco **Anton Bruckner** (1824-1896), gran exponente del romanticismo musical europeo del siglo XIX. Es uno de sus *opus* más conocidos e interpretados de entre la treintena de obras sacras compuestas por el autor para coro mixto.

El motete fue escrito en 1869, en honor a la Capilla Votiva de la catedral de Linz, de la que Bruckner fue organista. Y repite como tema principal la frase que lo titula, “*Locus iste a Deo factus est*”: “*Este lugar fue hecho por Dios*”, que se corresponde con un gradual de la misa.

En el concierto se empleó una partitura revisada por **Robert Urmann**, publicada por la editorial CPDL en 2010.

Como ya se intuye, su inclusión en el programa quiere poner de manifiesto las **conexiones del Camino de Santiago con Centroeuropa** y, por extensión, con toda la tradición cristiana del interior del continente, actuando la Ruta Jacobea como una especie de “autopista cultural” de nuestro continente desde la Edad Media y el Renacimiento.

Para el lector interesado en profundizar en esta hermosa pieza, de carácter estrictamente religioso, se recomienda el análisis estilístico de la partitura disponible en el portal de Internet **musicmaterials.com** [7].

“*Tourdion: Quand je bois du vin clairet...*”

En su origen, el “*tourdion*” (en francés, traducido como turdión en castellano) fue una danza de carácter animado y ritmo ternario, aparecida en Francia a finales del siglo XV, de naturaleza semejante a la “gallarda” hispana. Su nombre proviene del verbo francés “*tordre*” (girar o torcer, en castellano), en referencia a los movimientos que se hacen al bailarla. Se hizo especialmente popular en la corte de Borgoña a mediados del siglo XV, manteniéndose de moda en Francia hasta finales del XVI [8].

El editor musical y compositor Pierre Attaignant (1494-1552) [9] recogió estas danzas en su libro “*Dixhuit basses danses*” (“Dieciocho danzas bajas”) para laúd. Para componer esta obra coral en particular, Attaignant tomó la melodía popular francesa “La magdalena”, arreglándola a modo de “*tourdion*” a 4 voces.

El texto cantado exalta la amistad entre un grupo de amigos que cantan y bailan, a la vez que comen y beben: “*Quand je bois du vin clairet...*”. El texto traducido al castellano dice algo así como: “*Cuando bebo vino clarete, amigo, todo gira. Cantemos y bebamos, hagamos la guerra con esta botella...*”

Su inclusión en el concierto obedece a varios motivos relacionados con el Camino: por un lado, su evocación del **espíritu de camaradería** surgido entre los peregrinos, que era especialmente importante en épocas pretéritas, en las que los recorridos largos estaban llenos de peligros y sobresaltos. Cuanto mayor fuese el grupo de caminantes, menor probabilidad de ser atacados por ladrones y bandoleros en su peregrinar a Santiago de Compostela.

El otro motivo de incorporación al programa obedece al **discurrir del Camino por territorio francés**, que trae a los romeros de toda Europa hasta la frontera española. No olvidemos, por ejemplo, el importante nexo de París con el Camino, en su famosa Rue de St. Jacques, de la que parte la Ruta Jacobea en la capital de Francia, bordeando los históricos edificios de la Universidad de la Sorbona.

En el concierto se empleó una partitura editada por la **Coral Cristóbal de Morales** [10], histórica agrupación madrileña fundada en 1987.

“Ubi caritas”

Esta obra reinterpreta y actualiza un conocido himno gregoriano del siglo X, antifona empleada en la liturgia de la Iglesia Católica durante la representación del Lavatorio de Pies del Jueves Santo.

El francés **Maurice Duruflé** (1902-1986) recrea el texto latino atribuido a **Paulino de Aquilea** (circa 796) mediante su peculiar estilo puntillista, marca “de la casa”, tomando únicamente su estribillo y la primera estrofa del texto original. La obra fue publicada por Duruflé en 1960, dentro del conjunto de “*Quatre motets sur des thèmes grégoriens*” [11].

Su inclusión en el programa pretende, de nuevo, evocar los tramos franceses del Camino de Santiago, y destacar la **caridad como una virtud de los peregrinos y hospitaleros**: en épocas pretéritas era habitual que muchos iniciasen la ruta a Compostela sin apenas recursos, fiando el viaje a la caridad de los demás caminantes y de los habitantes de las poblaciones por las que pasaban en su largo viaje.

Como dice el texto musicado por Duruflé (en una traducción libre del latín): “*Donde está la caridad y el amor, allí está Dios*”.

Para este concierto se empleó una versión de la obra publicada por **Durand S.A. Editeurs** (del año 1960, el mismo de su estreno).

“Nerea Izango zen”

La interpretación de esta obra supone la inclusión en el programa de una composición proveniente del mundo de los **cantautores vascos de finales del siglo XX**. Se hizo conscientemente, con una triple finalidad: además de representar el paso del Camino de Santiago por tierras vasco-navarras, pretende acercar al oyente a **otra estética musical completamente distinta y rompedora**, en relación a las obras previamente interpretadas.

Mikel Laboa (1934-2008), médico de profesión, fue uno de los principales representantes de la “*Nueva canción vasca*” que en los años 60 y 70 del siglo XX revitalizó el mundo musical euskalduna, alcanzando gran popularidad como cantautor en los años 80 y 90, con multitud de discos y conciertos [12].

Autor difícil de clasificar en un único estilo, transitó entre la música “folk” y la vanguardia musical de finales del siglo XX, con incursiones más “clásicas”, como por ejemplo el arreglo e interpretación sinfónico-coral de esta misma obra (*Nerea izango zen*) realizada en 1989 por el Orfeón Donostiarra, en el estadio de Anoeta, bajo su dirección.

El tercer motivo para su inclusión en el programa es el texto que se canta y su temática: se trata de un poema del escritor vasco **Jotxean Artze** (1939-2018) [13] llamado “*Txoria txori*” (“*El pájaro, pájaro es*”) que evoca la libertad y el amor a partir de la figura de un pájaro, que en lugar de estar enjaulado permanece en libertad, como un acto de amor.

Se reproduce a continuación una transcripción del texto en euskera y su traducción al castellano [14], para una mejor comprensión del lector, por si se aventura a buscar una de las muchas interpretaciones de esta obra disponibles (en abierto) en la popular plataforma de Internet **Youtube**.

Texto en euskera:

Hegoak ebaki banizkio,
nerea izango zen,
ez zuen aldegingo.

Bainan, honela
ez zen gehiago txoria izango
eta nik txoria nuen maite,
eta nik txoria nuen maite

Traducción al castellano:

Si le hubiera cortado las alas
entonces aun sería mío,
no se habría alejado.

Pero entonces ya no
habría sido más un pájaro
y yo lo que amaba era un pájaro,
y yo lo que amaba era un pájaro.

La armonización de la obra por parte del compositor **Javier Busto**, arreglada para coro *a capella* en la tonalidad de la bemol mayor, unida al magistral poema de Artxe, remiten al oyente a la sensación de **libertad y plenitud** a la que se refieren los peregrinos en su viaje a Compostela, especialmente cuando llegan a la ciudad del Apóstol.

En el concierto se empleó una partitura editada por **J. Blasco** para la **Coral Hilarión Eslava** [15].

Nerea izango zen

J. A. ARTZE - MIKEL LABOA
Arm.: Javier Busto

Andante ♩ = 64

S
He go-ak e-ba-ki-ba - niz-ki - on ne - re - a i - zan- go

C
He go-ak e-ba-ki-ba - niz-ki - on ne - re - a i - zan- go

T
He go-ak e-ba-ki-ba - niz-ki - on ne - re - a i - zan- go

B
He go-ak e-ba-ki-ba - niz-ki - on ne - re - a i - zan- go

Figura 7: Inicio de “Nerea Izango zen”, armonizada por Javier Busto para coro.

“Esta tierra”

Compuesta por el guipuzcoano **Javier Busto** (Fuenterrabía, 1949) [16], médico de profesión (como también lo fuera Mikel Laboa), evoca en su música el paisaje de las tierras llanas y suaves del norte de la meseta castellana, empleando unas armonías sencillas desde el punto de vista vocal, pero especialmente inspiradas, empleando la tonalidad de la mayor.

La música de Javier Busto se fusiona magistralmente con los textos del poeta vallisoletano **Francisco Pino** (1910-2002) [17], exponente de la llamada “Generación del 36”, que cultivó la poesía de vanguardia en la primera mitad

del siglo XX: poesía gráfica, que incluye poemas fotográficos y tipográficos, cartelas y mosaicos, con incursiones en la poesía experimental visual y religiosa.

La descripción del paisaje que recorre el peregrino en su caminar a Santiago de Compostela por las **tierras castellan**as se vuelve muy elocuente en el poema de Pino, que se reproduce a continuación:

No me busques en los montes
por altos que sean,
ni me busques en la mar
por grande que te parezca.
Búscame aquí, en esta tierra
llana, con puente y pinar,
con almena y agua lenta,
donde se escucha volar
aunque el sonido se pierda...

En esta ocasión se empleó una edición de **Nancho Novo**, del archivo de la Coral Tomás Luis de Victoria [18].

Para los amigos de la Coral Valparaíso de Valladolid

Esta tierra

Compuesto en Hondarribia el 7 de julio de 2003

Texto: Francisco Pino

Javier Busto (1949-)

Molto Espressivo. Con emoción (♩ = 50)

The image shows the beginning of a musical score for 'Esta tierra'. It is written for four voices: Soprano, Alto, Tenor, and Bajo. The music is in 3/4 time with a key signature of two sharps (F# and C#). The tempo and mood are 'Molto Espressivo. Con emoción' with a quarter note equal to 50 beats. The lyrics are: 'No me busques en los montes por altos que se-an, ni me busques en la mar por grande que te parezca. Búscame aquí, en esta tierra llana, con puente y pinar, con almena y agua lenta, donde se escucha volar aunque el sonido se pierda...'. The score includes dynamic markings like *mp* and *p*.

Figura 8: Comienzo de “Esta tierra”, del compositor vasco Javier Busto.

“Si la nieve resbala”

Este tema forma parte de los “Cantos Asturianos” del compositor pontevedrés **Julio Domínguez** (Ponteareas, 1965), figura emergente en el panorama compositivo musical gallego [19], que fueron dedicados por el autor al coro “León de Oro” de Luanco (Asturias).

Domínguez pertenece a la generación de músicos gallegos de la segunda mitad del siglo XX, e incursionó en el mundo del canto coral de la mano del propio Javier Busto, otro de los autores programados.

Basada en temas populares astures, el texto de la obra hace referencia a la dificultad de transitar por los caminos nevados de la alta montaña asturiana en invierno. Como se indica en la canción, esta dificultad puede ser superada por el caminante gracias al impulso del amor, interpelando a su amada en busca de alternativas que dulcifiquen el largo y tortuoso camino (“*Ay, ay amor que haré yo...*”).

La inclusión de esta obra en el programa del concierto es un guiño al **Camino del Norte** y al **Camino Primitivo** hacia Compostela, rutas secundarias a Santiago como alternativas al Camino Francés, en función de las estaciones del año y de las condiciones climatológicas que afectaban a los peregrinos.

En la interpretación de la obra se empleó la versión original de Julio Domínguez, en la edición de **CM Ediciones Musicales, S.L.**, del año 2015.

“Tres motetes”

La obra, compuesta originalmente por Julio Domínguez como “*Motetes para tempo de Nada*”, reúne unas características técnico-vocales adecuadas para un conjunto de pequeñas dimensiones, a capella, y transmite de manera efectiva y clara el **mensaje religioso que evoca el carácter sacro del Camino**. Por ello se decidió incluir las tres partes de la obra en el concierto, como recordatorio del tema religioso que se asocia íntimamente a la ruta de peregrinación a Compostela. Se trata de los siguientes números, cantados en latín, sin solución de continuidad: “*Laudate dominum*”, “*Lux fulgebit*” y “*Gloria Patri*”. Con su interpretación, el peregrino se postra (metafóricamente hablando) a los pies del Apóstol en la culminación de su viaje.

La partitura que se empleó fue una edición de la ***Camerata ad Libitum*** de Pontearreas, del año 2000 (agrupación coral que dirige el propio Julio Domínguez).

“Prende, salgueiriño, prende”

El compositor, editor y musicólogo **Emilio Lede** (Barro, Pontevedra, 1974) es otro exponente de las nuevas generaciones de compositores gallegos nacidos a finales del siglo XX, que están haciéndose un hueco en el panorama musical contemporáneo.

Lede musica en esta obra un texto popular (o “*cantiga*”) en gallego, valiéndose de la tonalidad de do menor para subrayar su carácter íntimo, delicado, incluso melancólico. El tema que relata gira alrededor del amor, en sentido general, comparando la atracción que siente un sauce por una fuente (o curso de agua) con la atracción del enamorado por los ojos de su amada: en ambos casos (sauce-fuente; enamorado- niña) el amor es correspondido, ya que efectivamente “*prende*”.

El texto original en gallego puede traducirse libremente como: “*Prende, sauce, en la orilla de la fuente pequeña. Así también mis ojos prenden, en los ojos de una niña*”.

La inclusión de la obra en el programa obedece a varias motivaciones: además de querer simbolizar el recorrido del caminante por tierras gallegas, donde el paisaje se torna verde y se dulcifica (frente a la aridez castellana que hemos dejado atrás), introduce el **amor** en nuestra peregrinación simbólica.

Además del amor platónico, del amor y la pasión carnales (presentes también entre los peregrinos en su camino a Compostela) enlazamos aquí nuestro viaje interior con el **amor al prójimo y la búsqueda constante del amor a Dios**, motivación definitoria de muchas de las peregrinaciones a Santiago.

En este punto vienen a la memoria las diferentes maneras de amar a Dios que analizó y publicó **Santa Teresa de Jesús** en su celeberrima obra “*Conceptos del amor de Dios*”, un clásico de la literatura española del Siglo de Oro [20], época en la que la búsqueda de Dios como ser amado se convierte en un tema literario arquetípico y recurrente.

En el concierto se empleó una partitura editada y revisada por **Julián J. Pérez** para el Coro de Cámara de La Coruña, en su etapa como director de esta agrupación.

Prende, salgueiriño, prende
Cantiga (texto popular) Emilio Lede (1974)
Revisión: Julián Jesús Pérez

Largo

Soprano *p* Prende, prende - salgueiriño. prende - veira da fonte pe - que - na,
Alto *p* Prende, prende - salgueiriño. prende, veira da fonte pe - que - na,
Tenor *p* Prende, prende, salgueiriño, prende, veira da fonte pe - que - na,
Bass *p* Prende, prende, salgueiriño, prende, veira da fonte pe - que - na,

Figura 9: Primeros compases de la cantiga “Prende, salgueiriño, prende” en la edición empleada en el concierto.

“Canto de berce”

Rogelio Groba Groba (Ponteareas, 1930-A Coruña, 2022) ha sido, quizás, el compositor gallego más importante e influyente del siglo XX. Considerado como el “padre” de la música clásica moderna gallega, compuso innumerables obras para todo tipo de repertorios: instrumental, camerístico y sinfónico- coral, relacionando la música tradicional de Galicia con las vanguardias musicales de su tiempo [21].

Para este concierto se buscó una obra vocal adecuada para ser interpretada por un conjunto de cámara, con recursos muy ajustados, que además transmitiera **sosiego y paz** al oyente, sentimientos a los que aluden los peregrinos a su llegada a Compostela, tras el largo camino recorrido y las diferentes penalidades que se han padecido en el trayecto.

Con esta idea, de su amplio catálogo coral se eligió una sencilla nana en la tonalidad de re menor, titulada “Canto de berce”, que emplea un texto tradicional gallego.

En el concierto se empleó una **partitura manuscrita** de la nana, escrita probablemente de puño y letra del propio Groba, fechada en 1968, época en la que el autor dirigía varios grupos corales en su Galicia natal, antes de emigrar a Suiza. Procede del archivo personal de nuestro compañero **Manuel Ares Sánchez**, que cantó bajo la dirección del maestro Groba en la Coral Follas Novas de A Coruña.

Juanola 2011

Canto de berce

Rogelio Groba - 1968
- Texto popular -

1. Es-te me une no ne-ni-ño e co-mo al ror do na-ranxo...
2. Car-ni-ña da mi-ña carne sangue do meu co-na-ñón...

PP
B.C.

PP
B.C.

Figura 10: Partitura manuscrita del “Canto de berce” de Rogelio Groba.

“Xa non sei cantar”

Obra de carácter popular, muy interpretada en los años 60 y 70 por las grandes masas corales gallegas de entonces (entre ellas, **Follas Novas**, **Cántigas da Terra**, **Coral Polifónica El Eco...**), es hoy día raramente incluida en los conciertos, quizás por la dificultad de encontrar una partitura bien arreglada para cuatro voces mixtas.

Su marcado carácter melancólico (de nuevo, otra obra escrita en do menor), reforzado por el texto que se canta, recuerda inequívocamente el **fenómeno de la emigración en Galicia**. Y, por qué no, también nos evoca la congoja del peregrino cuando, una vez alcanzada la meta del Camino, añora con nostalgia su tierra de origen, a su familia y amigos.

En el concierto se empleó una partitura manuscrita con armonización del maestro director de coros **Santiago Pérez Bernal**, conservada en el archivo de la **Coral Polifónica Follas Novas** de A Coruña [22], de la que fue director

titular, y que procede a su vez de la **Sociedad Coral Polifónica “El Eco”**, también de A Coruña [23], como nos muestra el sello de su primera página (figura 11).

Si bien la partitura no está fechada, uno de los componentes del coro que cantó con el maestro Pérez Bernal (nuestro compañero **Manuel Ares Sánchez**) indica que probablemente sea de mediados de los años 70 del siglo XX.



Figura 11: Manuscrito del arreglo de Santiago Pérez Bernal de “Xa non sei cantar” para 4 voces mixtas (circa 1975).

Y una propina para cerrar el concierto: Antonio Machado y Juan Manuel Serrat, de la mano.

La buena acogida del público congregado en la iglesia de Santiago de A Coruña el 12 de noviembre de 2022 motivó la interpretación de una obra más, a modo de **propina**, ya fuera del programa oficial previsto.

Teniendo en cuenta que el concierto estaba organizado por la Demarcación de Galicia del Colegio de Caminos, se eligió la archiconocida canción “**Cantares**”, del cantautor y compositor catalán **Joan Manuel Serrat** (1943) como propina, por su vinculación con los “caminos” en el texto que se musica.

El inmortal poema de **Antonio Machado** (1875-1936) fue interpretado en la armonización para coro mixto en sol mayor, del año 1991, de la compositora argentina **Liliana Cangiano** (Buenos Aires, 1967), empleando una edición del **Orfeón de Moratalaz** de Madrid [24].

El texto de Machado supone la **culminación del concierto** y, por ende, **del peregrinaje simbólico a Compostela** realizado a través de las obras interpretadas en la velada.

Machado trata en este poema multitud de **temas trascendentes para el espíritu humano**, habituales en la literatura hispana de la época, particularmente presentes en otros autores de la “Generación del 98”, que también transitaban por el modernismo y el simbolismo poético, como **Miguel de Unamuno, Rubén Darío o Juan Ramón Jiménez**.

Se trata, en última instancia, de temáticas que, de algún modo, se relacionan con el **proceso de peregrinación interna del ser humano a lo largo de la vida**, en un claro paralelismo con el propio Camino de Santiago.

Machado destaca en este poema el carácter temporal y mortal de la existencia humana (“*Todo pasa y todo queda, pero lo nuestro es pasar...*”); la futilidad de su obra (“*... Nunca perseguí la gloria ni quedar en la memoria ...*”), incluyendo una posible referencia velada hacia el agnosticismo y el descreimiento (“*...cuando de nada nos sirve rezar...*”), sentimientos que también pueden asaltar al peregrino durante su viaje, sea éste real o metafórico.

La vida es el resultado de la suma de las experiencias que seguimos en nuestro camino vital, en el que nos resulta imposible volver atrás: Machado incorpora así el tópico literario del “**vita flumen**” a su poema. Este hecho, junto con el motivo clásico del “**homo viator**”, el hombre viajero que recorre su vida tomando caminos, emprendiendo aventuras y asumiendo riesgos vitales, se relacionan también con el **peregrinaje físico y espiritual del Camino de Santiago**.

Cantares
SATB a capella

Antonio Machado Juan Manuel Serrat
Arr.: Liliana Cangiano, 1991

S To - do pasa y todo queda, pero lo nuestro es pa-sar, pasar hacien - do ca-
A To - do que - da, lo nuestro es pa-sar, pasar hacien - do ca-
T To - do pa - sa y todo que-da, lo nuestro es pa-sar, pasar ha-
B To - do que - da, lo nuestro es pa-sar,

Figura 12: Primeros compases del arreglo coral de “Cantares”, de Liliana Cangiano.

4. Conclusiones.

En esta comunicación se ha resumido la génesis, planificación y programa musical del concierto conmemorativo del Año Santo Compostelano organizado por el Colegio de Ingenieros de Caminos en A Coruña el 12 de noviembre de 2022: un peculiar **peregrinaje a Santiago de Compostela**, viaje simbólico a través de obras corales de épocas y estéticas musicales muy diferentes y contrastadas, configurando un programa *a capella* para todos los públicos.

Siguiendo el **Camino Francés** desde **Centroeuropa**, hemos atravesado Francia, recorrido tierras vasco-navarras y las llanuras de Castilla. Antes de entrar en Galicia, hemos enlazado con el **Camino del Norte** y el **Camino Primitivo**, rutas jacobeanas de la cornisa cantábrica [25].

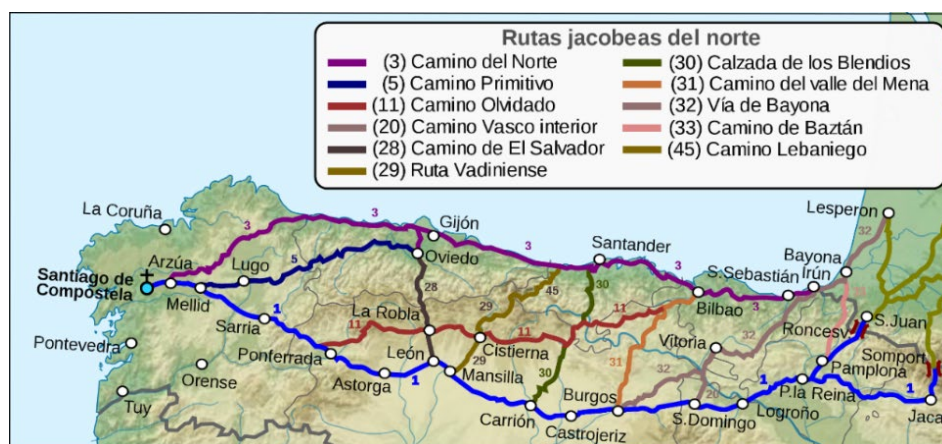


Figura 13: Mapa de diversas rutas jacobeanas por el norte de la Península ibérica [25].

En la segunda parte del concierto, ya **en tierras gallegas**, los peregrinos se han postrado simbólicamente a los pies del Apóstol escuchando tres motetes de **Julio Domínguez**, obra de carácter religioso que trasmite al oyente la alegría de haber alcanzado Santiago en esta peregrinación metafórica.

El programa se completa con dos obras de compositores gallegos contemporáneos (**Emilio Lede** y **Rogelio Groba**) y una armonización de **Santiago Pérez Bernal** de la tradicional “*Xa non sei cantar*”, musicando en los tres casos textos populares gallegos: su escritura y respectivas tonalidades transmiten al oyente la melancolía que invade al peregrino tras completar el Camino.

Después de visitar la tumba del Apóstol y abrazar su imagen en el alta mayor de la catedral, abandonará las tierras galaicas y volverá a su tierra de origen con un sentimiento de “*morriña*” en el corazón.



Figura 14: Momento del concierto celebrado el 12 de noviembre de 2022 en la Iglesia de Santiago de A Coruña. Fotografía del autor.

Observando la reacción positiva del público asistente, parece que el concierto cumplió plenamente los objetivos que se habían planteado: además de conmemorar una efeméride religiosa (finalización del Año Santo Compostelano, extendido a 2022), se remite al oyente a una **peregrinación simbólica por el Camino de Santiago**, promoviendo una reflexión espiritual (religiosa o no) a

través de planteamientos musicales muy diferenciados, tanto desde el punto de vista estético como histórico.

Animamos al lector a que busque en la plataforma gratuita **Youtube** las obras comentadas, para **escuchar en casa el programa interpretado** en este concierto, a fin de realizar también este “viaje imaginario” que le proponemos.

Por último, no podemos olvidar la vertiente más “social” del concierto: organizado como una actividad promovida por la Comisión de Cultura del Colegio de Ingenieros de Caminos de Galicia en 2022, abierta a todo el colectivo profesional y al público en general, representa **otra forma de aproximarse al fenómeno jacobeo**, una de las principales vías de peregrinación (y también de comunicación) del “Viejo Continente”.

5. Agradecimientos.

El autor agradece a todos los miembros del **Coro CARABÉ** su participación en el concierto, con entrada libre y gratuita, celebrado de manera totalmente altruista. En especial al director musical del coro, **José Manuel Yáñez Carballeira**, por todo su esfuerzo para que el concierto fuese adelante y el resultado musical fuese inmejorable.

También se agradece al **Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos-Demarcación de Galicia** y a la **parroquia de Santa María y Santiago de A Coruña**, personificada en su párroco **Andrés García Vilariño** (sacerdote encargado del templo de Santiago), todas las facilidades dadas para el desarrollo de este concierto, con el que se cerraron las actividades culturales de la Demarcación en 2022.



Un recorrido por el Camino de Santiago en el Concierto de Navidad con el Coro Carabé

La comisión de cultural del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos en Galicia organizó un Concierto de Navidad en la iglesia de Santiago de A Coruña de la mano del Coro de Cámara "Carabé". Una cita gratuita y abierta a todo tipo de públicos que incluyó un recorrido simbólico por el Camino de Santiago desde un templo en el inicio del Camino Inglés

El programa se dividió en dos partes, ambas conectadas simbólicamente con el Camino de Santiago a través de obras corales de estéticas musicales muy diferentes, configurando un programa *a capella* de carácter ecléctico, apto para todos los públicos y sensibilidades.

La primera parte se inició con una de las Cántigas de Alfonso X "El Sabio", planteando un recorrido simbólico desde Centro Europa con piezas procedentes de los diferentes países que va recorriendo. La actuación continuó por las distintas comunidades españolas, que aportaron sus propias versiones corales y populares. La segunda parte del concierto discurrió ya íntegramente por Galicia, con obras de compositores gallegos.



Figura 15: Nota sobre el concierto publicada en la revista del Colegio de Caminos de Galicia "Via 18" [26].

6. Bibliografía consultada.

[1] **VV.AA.** Santo Domingo de la Calzada. Consultado en *Wikipedia, la enciclopedia libre*. Accesible en:
https://es.wikipedia.org/wiki/Santo_Domingo_de_la_Calzada

(último acceso: agosto de 2024)

[2] **Federación Española de Asociaciones de Amigos del Camino de Santiago.** Mapa accesible en:
<https://www.caminosantiago.org/cpperegrino/caminos/caminover.asp?Caminoid=6>

(último acceso: junio de 2024)

[3] **VV.AA.** Iglesia de Santiago. Consultado en *Wikipedia, la enciclopedia libre*. Accesible en:
[https://es.wikipedia.org/wiki/Iglesia_de_Santiago_\(La_Coru%C3%B1a\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Iglesia_de_Santiago_(La_Coru%C3%B1a))

(último acceso: junio de 2024)

[4] **Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.** Demarcación de Galicia. Fotografía publicada en el boletín periódico de información colegial accesible *on line*. Disponible en:

www.caminosgalicia.gal

(último acceso: julio de 2024)

[5] **VV.AA.** Cantigas de Santa María. Consultado en *Wikipedia, la enciclopedia libre*. Accesible en:
https://es.wikipedia.org/wiki/Cantigas_de_Santa_Mar%C3%ADa

(último acceso: junio de 2024)

[6] **Coro Claustrum Armonicum.** Partitura de la cantiga “*Santa Maria, strela do día*”. Accesible en:
[coroclaustrumarmonicum.com/part_01_med/\(Alfonso%20X\)%20Sancta%20Maria,%20cant%20100.pdf](http://coroclaustrumarmonicum.com/part_01_med/(Alfonso%20X)%20Sancta%20Maria,%20cant%20100.pdf)

(último acceso: junio de 2024)

[7] **Musicnetmaterials.** Análisis tonal, formal y temático del motete “*Locus iste*” de Anton Bruckner. Accesible en:
<https://musicnetmaterials.wordpress.com/2016/08/26/a-bruckner-locus-iste/>

(último acceso: julio de 2024)

[8] **VV.AA.** Turdión. Consultado en *Wikipedia, la enciclopedia libre*. Accesible en:
<https://es.wikipedia.org/wiki/Turdi%C3%B3n>

(último acceso: julio de 2024)

[9] **VV.AA.** Attaignant, Pierre. Consultado en *Wikipedia, la enciclopedia libre*. Accesible en:

https://es.wikipedia.org/wiki/Pierre_Attaignant

(último acceso: julio de 2024)

[10] **Coral Cristóbal de Morales**. Repositorio de partituras *on line*. Accesible en:

<https://cristobaldemorales.net/repertorio-canciones>

(último acceso: junio de 2024)

[11] **VV.AA.** Maurice Duruflé. Consultado en *Wikipedia, la enciclopedia libre*. Accesible en:

https://es.wikipedia.org/wiki/Maurice_Durufl%C3%A9:

(último acceso: julio de 2024)

[12] **VV.AA.** Mikel Laboa. Consultado en *Wikipedia, la enciclopedia libre*. Accesible en:

https://es.wikipedia.org/wiki/Mikel_Laboa

(último acceso: julio de 2024)

[13] **VV.AA.** Joxean Artze. En *Wikipedia, la enciclopedia libre*. Accesible en:

https://es.wikipedia.org/wiki/Joxean_Artze

(último acceso: junio de 2024)

[14] **VV.AA.** *Txoria txori*. Consultado en *Wikipedia, la enciclopedia libre*. Accesible en:

https://es.wikipedia.org/wiki/Txoria_txori

(último acceso: junio de 2024)

[15] **Coral Hilarión Eslava**. Partitura de “*Nerea Izango zen*” arreglada por J. Blasco. Archivada en *Atril Coral*. Accesible en:

<http://www.atrilcoral.com/religios.htm>

(último acceso: junio de 2024)

[16] **VV.AA.** Javier Busto Sagrado. Consultado en *Wikipedia, la enciclopedia libre*. Accesible en:

https://es.wikipedia.org/wiki/Javier_Busto

(último acceso: junio de 2024)

[17] **VV.AA.** Francisco Pino. Consultado en *Wikipedia, la enciclopedia libre*. Accesible en:

https://es.wikipedia.org/wiki/Francisco_Pino

(último acceso: junio de 2024)

[18] **Coral Tomás Luis de Victoria**. Partituras para consulta en:

<http://tomasluisdevictoria.org>

(último acceso: junio de 2024)

[19] **VV.AA.** Julio Domínguez. Galegos en *Galicia Digital*. Accesible en:

<http://galegos.galiciadigital.com/es/julio-dom%C3%ADnguez>

(último acceso: julio de 2024)

[20] **Cepeda y Ahumada, Teresa de**. “*Conceptos del amor de Dios escritos por la beata Madre Teresa de Jesús, sobre algunas palabras de los Cantares de Salomón. Con unas anotaciones del padre maestro fray Jerónimo Gracián de la Madre de Dios, carmelitano*”. Editado en Bruselas en 1611. Ejemplar de la Biblioteca Nacional de Madrid (U/1156; falta de portada). Consultado *on line* en:

https://www.bieses.net/wp-content/uploads/2016/05/teresajesus_concepto.pdf

(último acceso: julio de 2024)

[21] **VV.AA.** Rogelio Groba. Consultado en *Wikipedia, la enciclopedia libre*. Accesible en:

https://es.wikipedia.org/wiki/Rogelio_Groba

(último acceso: julio de 2024)

[22] **Coral Polifónica Follas Novas**. Consultado *on line*. Accesible en:

<http://www.coralpolifonicafollasnovas.com/>

(último acceso: agosto de 2024)

[23] **VV.AA.** Coral Polifónica El Eco. Consultado en *Wikipedia, a enciclopedia libre* (en gallego). Accesible en:

https://gl.wikipedia.org/wiki/Coral_Polif%C3%B3nica_El_Eco

(último acceso: agosto de 2024)

[24] **Orfeón de Moratalaz**. Consultado en su sitio web:

www.orfeonmoratalaz.es

(último acceso: junio de 2024)

[25] **VV.AA.** Mapas del Camino de Santiago. Consultado en *Wikipedia, la enciclopedia libre*. Accesible en:

https://es.m.wikipedia.org/wiki/Archivo:Camino_Santiago_actuales_-_03_Rutas_jacobeas_del_norte.svg

(último acceso: junio de 2024)

[26] **Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos**. Demarcación de Galicia. Reseña publicada en la Revista *Vía 18*. nº45. Febrero de 2023.

(último acceso: julio de 2024)

MANUEL MELIS MAYNAR, EL INGENIERO QUE TRANSFORMÓ LAS INFRAESTRUCTURAS DE MADRID A FINALES DEL SIGLO XX Y PRINCIPIOS DEL XXI. *IN MEMORIAM*

Francisco Javier Prego Martínez

Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.
Departamento de I+D+i. **EXTRACO, S.A. y MISTURAS, S.A.** Ourense. España.
Grupo de Geotecnologías Aplicadas (**GEOTECH**). Universidade de Vigo (UVigo).
Vigo (Pontevedra). España.
e-mail: i-d-i@extraco.es; web: <http://www.extraco.es>

RESUMEN:

En marzo de 2024 fallecía en Madrid Manuel Melis Maynar, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos que transformó y modernizó profundamente las infraestructuras de Madrid, dirigiendo actuaciones de gran calado que marcarían para siempre las vías de comunicación y la movilidad en la capital y la Comunidad madrileña.

Poco conocido por el gran público fuera de su campo profesional, acometió obras de gran impacto para la ciudadanía, entre ellas varias ampliaciones de la red de Metro y el soterramiento de la carretera M-30, que posibilitaría la construcción del parque urbano Madrid Río.

Esta comunicación presenta una breve reseña de la vida y obra del profesor Melis, explorando su faceta académica, profesional y personal a modo de homenaje póstumo y de reconocimiento, a él y a todos los técnicos que participaron en esas grandes obras. Se incluyen también vivencias y recuerdos personales del autor como exalumno suyo, durante la etapa de Manuel Melis como profesor de Ingeniería del Terreno en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidade da Coruña (UDC).

PALABRAS CLAVE: Manuel Melis; Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos; Metro de Madrid; soterramiento M-30; Parque Madrid-Río.

1. INTRODUCCIÓN.

En el bienio 2023-2024 han fallecido algunos de los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos que más influyeron en la concepción, diseño, construcción, gestión y desarrollo de las infraestructuras del transporte y vías de comunicación en España en los últimos 50 años. Actuando desde diferentes vertientes de la actividad profesional, muchas veces con puntos de vista divergentes, otras veces complementarios, pero siempre enriquecedores, conforman una pléyade de profesionales relevantes, figuras señeras que han servido de guía y ejemplo para las nuevas generaciones de Ingenieros de Caminos que, en muchos casos, hemos sido alumnos suyos.

En tan breve espacio de tiempo nos hemos quedado “huérfanos” de referentes de la talla de **José Calavera Ruiz** (Melilla, 1931-Madrid, 2023) [1]; **Javier Manterola Armisén** (Pamplona, 1936-Tres Cantos, Madrid, 1924) [2]; **Manuel Melis Maynar** (Zaragoza, 1944-Madrid, 2024) [3] y **Juan Miguel Villar Mir** (Madrid, 1931-Madrid, 2024) [4], por citar algunos de los más renombrados.

Todos ellos merecedores de reconocimiento por sus relevantes aportaciones profesionales, he elegido glosar en esta comunicación la figura de **Manuel Melis Maynar**, por ser de los menos conocidos para la ciudadanía; por la relevancia de sus proyectos y obras y, especialmente, por haber tenido la oportunidad de conocerlo en persona, siendo alumno suyo en su etapa como profesor en la Escuela de Ingenieros de Caminos de A Coruña. También, por haber visitado de su mano alguna de las obras que dirigió en su etapa al frente de MINTRA (Madrid Infraestructuras) en la Comunidad de Madrid.

2. UNA SEMBLANZA BIOGRÁFICA DE MANUEL MELIS.

2.1 Sus inicios en el mundo de la ingeniería de Caminos y primera etapa en la universidad.

Manuel Juan Ignacio Melis Maynar (MMM, como a él le gustaba firmar) nació en Zaragoza en enero de 1944. Terminado el Bachillerato, se trasladó a Madrid para cursar los estudios de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos en la Universidad Politécnica de Madrid (UPM), en la que se titularía en 1968 [3].

En aquella época era habitual que los estudiantes de Caminos fuesen fichados por las empresas privadas antes incluso de terminar sus estudios, debido a la escasez de técnicos en el país, que se encontraba en pleno desarrollo económico y social tras

años de autarquía. No era tarea fácil contratarlos, ya que los egresados de esta titulación tenían la oportunidad de acceder al Cuerpo de Ingenieros del Estado, pues el examen de ingreso a la Escuela de Caminos era una especie de oposición, absorbiendo el sector público la mayor parte de los titulados. Se entiende así lo cotizados que estaban entonces este tipo de perfiles técnicos.

Manuel Melis empezó a trabajar en 1966, siendo todavía estudiante, como delineante para las obras del cargadero de fosfatos de El Aaiún (por entonces, capital del Sáhara español), contratado por la empresa constructora Cubiertas y Tejados, S.A. (CMZ).

Interesado en adquirir una formación técnica aún más sólida, una vez terminados sus estudios en Madrid continuaría estudiando un postgrado en la Universidad de Winsconsin (EEUU), obteniendo en 1971 un Máster en Ingeniería Civil por esta prestigiosa institución norteamericana [3].

De regreso a España, y de nuevo trabajando en CMZ, MMM se doctoró en la Universidad Politécnica de Madrid (1984) con una tesis dirigida por **José Antonio Jiménez Salas** (al que se considera uno de los “padres” de la Geotecnia en España), titulada “*Sobre el descenso de la capa freática en los problemas de filtración transitoria*”, la cual defendió ante un tribunal formado por reconocidos especialistas; entre ellos, el también recordado y añorado profesor **Carlos Oteo Mazo** [5].

Una vez finalizados los estudios de doctorado, Melis completaría su formación académica cursando un “*Master Bussines Administration*” (MBA) en el IESE en 1987. En la empresa constructora intervino en distintas obras hasta el año 1987, cuando fue promovido a director gerente de AEPO, la ingeniería de la constructora CMZ.

En los seis años que estuvo al frente de AEPO (1987-1993) fue capaz de revitalizar y ampliar la actividad de la compañía, que pasó de tener poco más de treinta trabajadores a casi doscientos, lo que motivaría el traslado de sus oficinas de la calle de Rafael Calvo de Madrid a un edificio más grande, situado en el barrio de La Ventilla [3].

La obtención del grado de doctor por la UPM (algo poco frecuente entonces entre los profesionales de la empresa privada) muestra el interés de Manuel Melis por el mundo académico, la docencia y la investigación, aspectos que marcarán toda su carrera posterior, como veremos a lo largo de este artículo.

En aquel tiempo, y tras la reciente apertura de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de A Coruña (que inició su andadura en el

curso 1991-1992), quiso presentarse a la plaza de profesor de Ingeniería del Terreno en la Universidade da Coruña (UDC), lo que le llevó a solicitar a la dirección de CMZ una excedencia, que no le fue concedida. Este hecho provocó su salida de esta empresa privada en 1993.

Una vez incorporado a la Escuela de Ingenieros coruñesa, obtendría la plaza de Profesor Titular de Ingeniería del Terreno en 1995, adscrito al Departamento de Tecnología de la Construcción [6].

Esta primera etapa de Manuel Melis en el mundo académico fue limitada, ya que durante la misma pasaría a integrarse en el equipo técnico de infraestructuras de la Comunidad de Madrid, atendiendo la llamada del entonces presidente, **Alberto Ruiz-Gallardón**. Este hecho provocó que (como se verá más adelante) MMM intentase mantener la actividad docente e investigadora de manera parcial. De hecho, en esta etapa profesional dirigió la primera de las tesis doctorales que tutorizaría a lo largo de su vida. Se trató de la siguiente:

- **Estudio de los movimientos originados por la excavación de túneles con escudos de presión de tierras en los suelos de Madrid.** Autor: **Luis Medina Rodríguez**. Universidade da Coruña, UDC (2000) [7].

Con esta tesis, Melis y su primer doctorando, **Luis Medina**, fueron capaces de conectar la ingente actividad profesional de las obras de ampliación del Metro de Madrid con el mundo académico, avanzando en lo que actualmente se denomina "*transferencia de resultados de investigación*", una actividad todavía incipiente, en aquel momento, en la UDC.

2.2 Ingeniero de la Comunidad de Madrid (1995-2003).

Durante los años siguientes, coincidiendo con las legislaturas 1995-1999 y 1999-2003, Manuel Melis fue el encargado de dirigir y coordinar los proyectos y la construcción de las grandes ampliaciones del Metro de Madrid acometidas entonces, siendo nombrado Director General de Infraestructuras del Transporte de la Comunidad de Madrid, trabajando en la empresa pública MINTRA (Madrid Infraestructuras del Transporte, ya extinguida).

En este período sería promocionado a vicepresidente del Metro (1995), interviniendo activamente en el diseño de los nuevos trenes y de las instalaciones electromecánicas del suburbano madrileño, en el que dejaría su impronta.

En 1998, de nuevo con **Ruíz-Gallardón**, fue nombrado presidente de la compañía, cargo que abandonaría en junio de 2009 (Aunque desde abril de 2004 carecía de poderes ejecutivos en la empresa pública, como él mismo recordaba en numerosas ocasiones [3]).

Estas ampliaciones del Metro de Madrid fueron una magna obra en la que se construyeron, en conjunto, más de 100 Km de nuevos túneles y 100 nuevas estaciones, empleando modernos sistemas constructivos y técnicas de vanguardia, combinando procedimientos convencionales (como el “método tradicional de Madrid”) con el empleo de modernas tuneladoras, en muchos casos diseñadas o adaptadas *ex profeso* para las obras, con intervención directa del propio MMM.

La ampliación del Metro de Madrid acometida en este período transformaría y modernizaría definitivamente la red metropolitana de la capital de España, preparándola para dar más y mejores servicios al ciudadano en los albores del siglo XXI.

La obra, que se puede calificar como “faraónica”, incluyó los 41 Km de túneles de la nueva línea METROSUR, que ampliaba la red a los núcleos de población ubicados al sur de la capital mediante una línea circular, a la que se incorporaron material móvil, equipos y sistemas de control de última generación.

La extraordinaria y proverbial capacidad de trabajo de MMM en esta época es impresionante: además de dedicarse en cuerpo y alma a una obra de semejantes proporciones (¡imaginemos los problemas asociados a la misma!), no se desvinculó totalmente del mundo académico, ya que fue capaz de compaginar ambas actividades, reincorporándose parcialmente a la docencia en la E.T.S. Ingenieros de Caminos de A Coruña.

De aquella época, exalumnos como yo recordamos que dos días a la semana se trasladaba a A Coruña (muchas veces en coche) para dar clases de Geotecnia a los estudiantes de tercer curso. Solía llegar a media tarde y daba una de las asignaturas del área de Ingeniería del Terreno, de la cual era profesor titular, a última hora del día. Hacía noche en la ciudad e impartía una segunda sesión lectiva a primera hora del

día siguiente, para salir de nuevo hacia Madrid y continuar con su jornada laboral en la capital el resto de la semana.

En esta época se comentaba que Melis venía a impartir las clases a A Coruña sin cobrar ningún tipo de honorarios, ya que se encontraba en situación de excedencia especial de la UDC por trabajar en el Metro de Madrid.

He de reconocer que no saqué especial provecho de las clases de Manolo Melis, a causa de mis circunstancias personales. En aquel momento tenía bastantes asignaturas pendientes de los dos primeros cursos: yo era un caso típico de alumno matriculado “*en tercero factorial*”, expresión que usábamos para indicar que teníamos pendientes y cursábamos asignaturas de los tres primeros cursos a la vez (pues $3! = 3 \times 2 \times 1$).

Por estos motivos decidí dejar “aparcada” su materia, a pesar de lo frecuentada que estaba: recuerdo que las clases estaban repletas y que no cabíamos en el aula de tercero. Era normal ver a **Horacio Pan Lantes** (el entrañable bedel de la Escuela de Caminos en aquella época) trayendo mesas y sillas de aulas vecinas para ampliar el aforo del aula, ante tanta afluencia inesperada. A esta asistencia masiva e inusitada contribuyó (por qué no decirlo) el elevado número de matriculados en la asignatura tras las “escabechinas” cometidas por otro profesor que impartió la asignatura anteriormente (y cuyo nombre, por una vez, me guardo para mí; no merece ni ser nombrado).

A pesar de que, en mi opinión, MMM era un poco caótico y desordenado en sus clases, sus entonces alumnos vivimos en primera persona su esfuerzo e interés por transmitirnos sus conocimientos. Las explicaciones estaban habitualmente trufadas de anécdotas personales y de casos prácticos reales que veía en su día a día, en las obras que dirigía con gran dedicación, lo que contribuía a hacer menos árida la materia impartida.

Si bien fue necesaria la colaboración de la Dirección de la Escuela de Caminos de entonces para poder adaptar los horarios de la asignatura a la disponibilidad del profesor Melis, es incuestionable su mérito y capacidad a la hora de mantener tal ritmo de frenética actividad, alternando la semana laboral entre Madrid y A Coruña.

De hecho, tanto trabajo tendría finalmente su recompensa: en este período (2001) Melis ganaría una plaza de Catedrático en la Universidade da Coruña (UDC) en el área de Ingeniería del Terreno [8], continuando adscrito al Departamento de

Tecnología de la Construcción, el mismo en el que había ganado la plaza de Profesor Titular.

2.3 De la Comunidad al Ayuntamiento de Madrid (2003-2007).

Coincidiendo con el paso de **Alberto Ruiz-Gallardón** a la Alcaldía de Madrid (2003), Melis dejó su puesto en Infraestructuras del Transporte de la Comunidad para marcharse a trabajar con él al Ayuntamiento de la capital. Allí hizo suyo el proyecto de soterrar y remodelar la autovía de circunvalación M-30, otra gigantesca y compleja obra, a la altura de las realizadas exitosamente para la Comunidad de Madrid en el Metro.

El soterramiento de la M-30 comprendía la ejecución de más de 50 Km de túneles (muchos de ellos excavados entre pantallas) y la planificación y realización de una compleja red de colectores alrededor del río Manzanares, la cual se concluiría en 2007, en un plazo de ejecución cortísimo, de menos de dos años.

Durante esta etapa (2003) MMM ganó la plaza de Catedrático de Ferrocarriles en la UPM [9], dejando así preparado su regreso al mundo académico, que finalmente pasaría a convertirse en su ocupación a tiempo completo desde 2007 hasta el final de su vida laboral.

2.4 El regreso a las aulas en la Universidad Politécnica de Madrid (2007-2014).

A partir de 2007 surgieron desavenencias con una parte del equipo de Gallardón, que motivaron la salida de Melis del Ayuntamiento madrileño.

Mostraría públicamente su desacuerdo con la ejecución de varias obras del proyecto Madrid Río pues, en su opinión, fueron las causantes de inundaciones puntuales en los túneles de la M-30 [10, 11], a los que tanto tiempo había dedicado.

En todo caso, en una carta abierta a la ciudadanía publicada en la prensa, MMM explicó la situación desde un punto de vista técnico, manifestando que estas disensiones no eran con el alcalde, al que le unía una estrecha amistad personal. En sus propias palabras: “(...) *Tras mi familia, Gallardón es la persona a la que más quiero; pero creo que no le han contado algunas cosas (...)*” [12].

Fue entonces cuando regresó a la UPM para ocupar la plaza de Catedrático de Ferrocarriles que había ganado por oposición, dedicándose a ella hasta su jubilación en el año 2014.

Su reincorporación al mundo universitario no fue impedimento para que, de nuevo, y ya desde la Academia, volviese a demostrar su inteligencia y extraordinaria capacidad de trabajo, compaginando la docencia con la participación en foros y congresos especializados, actuando como asesor técnico para numerosos organismos e instituciones.

Desde el final de su etapa en el Ayuntamiento y el regreso a la UPM, hasta la jubilación, dirigió 4 tesis doctorales más, en las que, de nuevo, conectó de manera eficaz la práctica profesional en la empresa con el mundo académico y la investigación aplicada.

Las tesis dirigidas por Manuel Melis en esta última etapa fueron las siguientes:

- **Estudio de inestabilidad de terrenos arenosos en túneles de Madrid perforados con tuneladora.** Autor: **Manuel Arnáiz Ronda.** Universidad Politécnica de Madrid (2003) [13].
- **Diseño y nuevos desarrollos a incorporar en la fabricación de tuneladoras de gran diámetro para excavaciones urbanas en suelos blandos con yesos y yesos masivos.** Autor: **Jesús Guijarro Trabada.** Universidad Politécnica de Madrid (2004) [14].
- **Estudio del comportamiento frente a fuego, humos y esfuerzos mecánicos de materiales compuestos de matriz orgánica para aplicaciones ferroviarias de altas prestaciones.** Autor: **Juan Antonio Márquez Picón.** Universidad de Zaragoza (2011). La tesis fue codirigida con **Antonio Miravete de Marco,** de la universidad aragonesa [15].
- **Procedimiento de estimación de la presión de trabajo óptima en la cámara de mezclado de un escudo de presión de tierras. Implicación en los parámetros de diseño del escudo.** Autor: **Juan Miguel Alcaide Alonso.** Universidad Politécnica de Madrid (2011), codirigida con el profesor de la UDC **Luis Medina Rodríguez** [16] que, como ya vimos, había sido el primer doctorando de Melis [7].

Si anteriormente era conocida la faceta de MMM de no callarse ante nada ni nadie cuando consideraba que era necesario alzar la voz, en esta última etapa profesional esta característica se intensificó, protagonizando diferentes polémicas y anécdotas de todo tipo que se comentarán más adelante, en un apartado específico dedicado a ellas.

3. POR SUS OBRAS LE CONOCERÉIS.

Este apartado quiere acercar al lector (especialmente al no familiarizado con la materia) a algunas de las grandes obras en cuyos proyectos, dirección y coordinación técnica participó Manuel Melis, en Madrid.

Si bien tuvo detractores dentro del ámbito ferroviario (pues en el “mundillo” se le consideraba más como un ingeniero “*tunelero*” que como “*ferroviario*”, a pesar de haber ganado la plaza de Catedrático de Ferrocarriles en la UPM), el alcance, magnitudes y retos técnicos abordados en ellas son incuestionables. El tiempo pasado ha terminado por hacerle justicia y poner en valor estas ambiciosas actuaciones en la capital de España.

Por razones de espacio, se resumen sus principales características: no serían abordables en un foro generalista como éste, dada su dimensión y alcance. Para el lector interesado, se aportan referencias bibliográficas de consulta que permitirían profundizar en más detalles de cada una de las actuaciones reseñadas.

3.1 Las ampliaciones del Metro de Madrid.

3.1.1 Actuaciones entre 1995 y 1999.

El importante aumento de población en la periferia de Madrid, desde finales de los años 60 hasta los años 80 del siglo XX, motivó la necesidad de ampliar la red de Metro para dar servicio a zonas en las que la única alternativa de transporte colectivo eran los autobuses interurbanos y la red de ferrocarriles de cercanías de RENFE.

Además de los pujantes municipios del sur de la Comunidad (Alcorcón, Leganés, Getafe, Fuenlabrada y Móstoles), alejados del centro de Madrid, la red de Metro no tenía a mediados de los años 90 acceso a otras áreas de fuerte incremento demográfico en la capital: Carabanchel; Hortaleza; Vicálvaro y la zona de Francos Rodríguez; Sinesio Delgado; Antonio Machado y Peñagrande.

A estas últimas zonas se dedicaron las primeras actuaciones de ampliación entre 1995 y 1999, bajo la coordinación de Manuel Melis como Director General de Infraestructuras del Transporte de la Comunidad y vicepresidente del Metro de Madrid. Su objetivo era que no hubiese más de 600 m de distancia entre un usuario y la boca de suburbano más cercana, universalizando así el acceso a la red metropolitana en el núcleo urbano de la capital y su periferia.

Tamaño obra necesitó desarrollar y poner en práctica novedosas técnicas y procedimientos constructivos complementarios entre sí, en función de las características geológicas, geotécnicas y resistentes de los terrenos por los que iban a discurrir los túneles proyectados.

Además de emplear métodos constructivos más o menos “convencionales”, como el “tradicional de Madrid” (también llamado “método belga”) y la construcción entre pantallas por el procedimiento denominado “*cut and cover*”, se emplearon de manera generalizada grandes máquinas tuneladoras.

En aquel momento, lo más habitual era el uso de “topos” o **tuneladoras TBM** (así llamadas por sus siglas en inglés, *Tunnel Boring Machines*) en terrenos duros con capacidad de sostenimiento. Se recurría al empleo de tuneladoras de escudos de presión de tierras (**tuneladoras EBP**, *Earth Pressure Balance Shield*) para terrenos blandos, pues a la vez que excavan y avanzan en el terreno dejan colocados elementos de sostenimiento en el túnel.

En estas obras se emplearon alternativamente ambos sistemas, recurriendo además a equipos “mixtos” o de “**doble escudo**”, que flexibilizaron los trabajos previstos y ajustaron mucho los tiempos de ejecución, alcanzando valores de récord.

A este hecho se unió otra novedad muy relevante: si las tuneladoras disponibles en el mercado entonces tenían entre 6 y 7 m de diámetro, Melis y su equipo participaron en el diseño y fabricación de **nuevos escudos de presión de mayor tamaño**, alcanzando los 9,40 m de diámetro en esta etapa.

Otros aspectos que demuestran lo innovador de los trabajos desarrollados por Melis y su equipo son los siguientes (por citar algunos, a título orientativo y no limitativo):

- Se diseñó y fabricó un **nuevo tipo de dovelas** para construir los anillos de revestimiento que conformaban la sección de los túneles: se denominó “*modelo Madrid*” y tenía 8,43 m de diámetro interior; 1,50 m de ancho y espesor de 0,32 m. Por tanto, sus medidas eran más robustas que los habituales anillos de 7 dovelas empleados hasta entonces, de 1,20 m de ancho y espesores que oscilaban entre los 0,25 y 0,27 m.
- Los **sistemas de auscultación y control de hundimientos y movimientos** estructurales empleados fueron ingentes, creando una inmensa red a lo largo y ancho de las diferentes líneas construidas, con más de 6.000 puntos de control [17]: hitos de control para subsidencias; piezómetros; inclinómetros;

extensómetros; varillas de nivelación longitudinal; arquetas e hitos de nivelación para movimientos horizontales; células de presión y anillos instrumentados son algunas de las variadas herramientas incorporadas, a fin de garantizar la seguridad y calidad de los trabajos ejecutados en cada tajo excavado.

- La gran escala de la obra motivó también la incorporación de innumerables **elementos de refuerzo estructural** a lo largo de su traza: refuerzos de cimentaciones de estructuras próximas con recalces de micropilotes; ejecución de paredes continuas de protección entre los túneles y los edificios cercanos; refuerzos del terreno con inyecciones en la zona de la bóveda, mediante paraguas de “*jet-grouting*” (inyecciones de lechadas) o incorporando bulones de fibra de vidrio; compensación de asientos mediante inyecciones desde la superficie del terreno o desde pozos verticales, creando bulbos de empuje y compensación...

Según un artículo escrito por el propio Melis, publicado en octubre de 1997 en la Revista de Obras Públicas (ROP), órgano profesional de los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos [17], la ampliación se organizó inicialmente en **13 tramos**, añadiendo posteriormente uno adicional.

Se describen a continuación, de manera somera:

Tramo 1. Línea 10. Lago a Príncipe Pío. Con una longitud de 2,67 Km, no tenía estaciones intermedias. Se empleó una tuneladora EPB convencional para la excavación. Se trataba del modelo habitual entonces, de 6,70 m de diámetro. El tramo fue ejecutado por Dragados.

Tramo 2. Línea 10: Príncipe Pío a Plaza de España. Se construyó por el denominado “método tradicional de Madrid” y no tenía tampoco estaciones entre las cabeceras de tramo. Fue adjudicado a la constructora NECSO.

Tramo 3. Línea 4. Prolongación a Hortaleza. Se empleó una tuneladora EPB nueva, diseñada con diámetro ampliado de 9,50 m, para excavar una longitud total de 2,64 Km. Fue construida por Dragados.

Tramo 4. Unión de las líneas 8-10. Se acometió con el “método clásico de Madrid” a lo largo de sus 1,62 Km de longitud. Fue adjudicado a la empresa constructora FCC.

Tramo 5. Unión de las líneas 7-8. Con una longitud de 1,25 Km, fue excavado por el “método tradicional de Madrid”. Ejecutado por una Unión Temporal de Empresas (UTE) formada por NECSO y Ferrovial.

Tramo 6. Línea 9. Prolongación a Vicálvaro. Con una longitud de 4,60 Km, se empleó una tuneladora nueva de tipo EPB con diámetro ampliado a 9,5 m (la tuneladora nº3). Construido por una UTE NECSO-ACS.

Tramo 7. Línea 8. Mar de Cristal-Campo de las Naciones. Sus 2,63 Km de longitud fueron excavados empleando dos tuneladoras de tipo EPB: una modelo Herrenknecht de 6,52 m de diámetro y otra modelo Lovat de 7,40 m de diámetro. La construcción fue adjudicada a una UTE formada por Dragados-NECSO-ACS.

Tramo 8. Línea 7. Dr. Marañón-Guzmán el Bueno. 2,48 Km ejecutados con tuneladora EPB de 9,50 m de diámetro (tuneladora EPB nº 4 nueva). Ejecutado por una UTE NECSO-Ferrovial, que bautizó a la tuneladora con el nombre de “Paloma” [17].

Tramo 9. Línea 7. Guzmán el Bueno-La Paloma. De 2,74 Km de longitud, fue excavado con una tuneladora EPB nº4 nueva (de diámetro ampliado a 9,50 m). Ejecutado por NECSO-Ferrovial. La tuneladora fue bautizada con el nombre de “Almudena” [17].

Tramo 10. Línea 7. La Paloma-Pitis. Fue ejecutado con la tuneladora EPB nueva nº1 (de 9,50 m de diámetro), bautizada como “La Adelantada” [17], con una longitud de tramo de 4,51 Km. Fue construido por una UTE Cubiertas-MZOV.

Tramo 11. Línea 1. Prolongación a Vallecas Villa. Con 2,67 Km de longitud total, fue construido empleando dos técnicas constructivas: “método tradicional de Madrid” y excavación entre pantallas (“*cut and cover*”). Fue ejecutado por una UTE Agroman-Auxini.

Tramo 12. Línea 11. Prolongación a Carabanchel. Esta línea se ejecutó empleando también dos métodos alternativos, en función de la capacidad portante y características geotécnicas de los terrenos por los que discurre a lo largo de sus 2,65 Km de longitud: ejecución entre pantallas y “método tradicional de Madrid”. Fue construido por Dragados.

Tramo 13. Línea 4. Prolongación a Mar de Cristal-Parque de Santa María. Construido con una tuneladora EPB nº2 nueva, de 9,50 m de diámetro (2,31 Km de longitud). Adjudicado a Dragados, la tuneladora se bautizó como “La Chata” [17].

En 1997 se decidió incluir en la ampliación el tramo de unión de la nueva línea 8 con el Aeropuerto de Madrid-Barajas. Constituye, por tanto, el tramo nº14 de esta gran ampliación de la red metropolitana.

Tramo 14. Línea 8. Campo de las Naciones-Aeropuerto-Pueblo de Barajas. Con una longitud de 5,6 Km, fue necesario recurrir a tres técnicas constructivas: “método tradicional de Madrid”; empleo de dos tuneladoras EPB (bautizadas como “Cibeles” y “Puerta del Sol” [17]) y tramos ejecutados entre pantallas. Cada tuneladora empezó a trabajar desde un extremo, logrando terminar los 5.600 m de túnel en el ajustadísimo plazo de 7 meses. Fue ejecutado por una UTE Dragados-Fomento.



Figura 1: Tuneladora “La Chata” en las obras de ampliación del Metro en 1997. Calado de túnel en la línea 4, tramo Esperanza-Mar de Cristal. Publicada en la ROP [17].



Figura 2: Escudo y “back-up” de la tuneladora “Almudena” en la estación de Puerta de Arganda en 1997. Fotografía publicada en la ROP [17].

El citado número de la ROP [17] se publicó en forma de monográfico dedicado por entero a estas ampliaciones del Metro, detallando aspectos técnicos de las obras en 11 artículos firmados por profesionales de la talla de **Francisco Javier de Águeda Martín; Felipe Mendaña Saavedra; José Ruiz Merino; Carlos Oteo Mazo; José María Rodríguez Ortiz; Manuel Arnáiz Ronda; Marino Visiers Mirabet; Jesús Trabada Guijarro; Julián Cuartero Cuesta; Juan Pérez Cots e Ildelfonso P. de Matías Jiménez**. Si bien la mayor parte de ellos son prácticamente desconocidos para el gran público, se han convertido en referentes en la ejecución de este tipo de obras en España.

A lo largo de sus 186 páginas, este número especial de la ROP recoge detalles relacionados con el sistema de financiación extrapresupuestaria empleado para su construcción; las modernas tuneladoras a las que se recurrió; el diseño de las nuevas dovelas prefabricadas para el revestimiento de los túneles; los sistemas de auscultación y control de subsidencias implantados o las diferentes tipologías constructivas y métodos de excavación empleados en cada tramo, de forma exhaustiva.

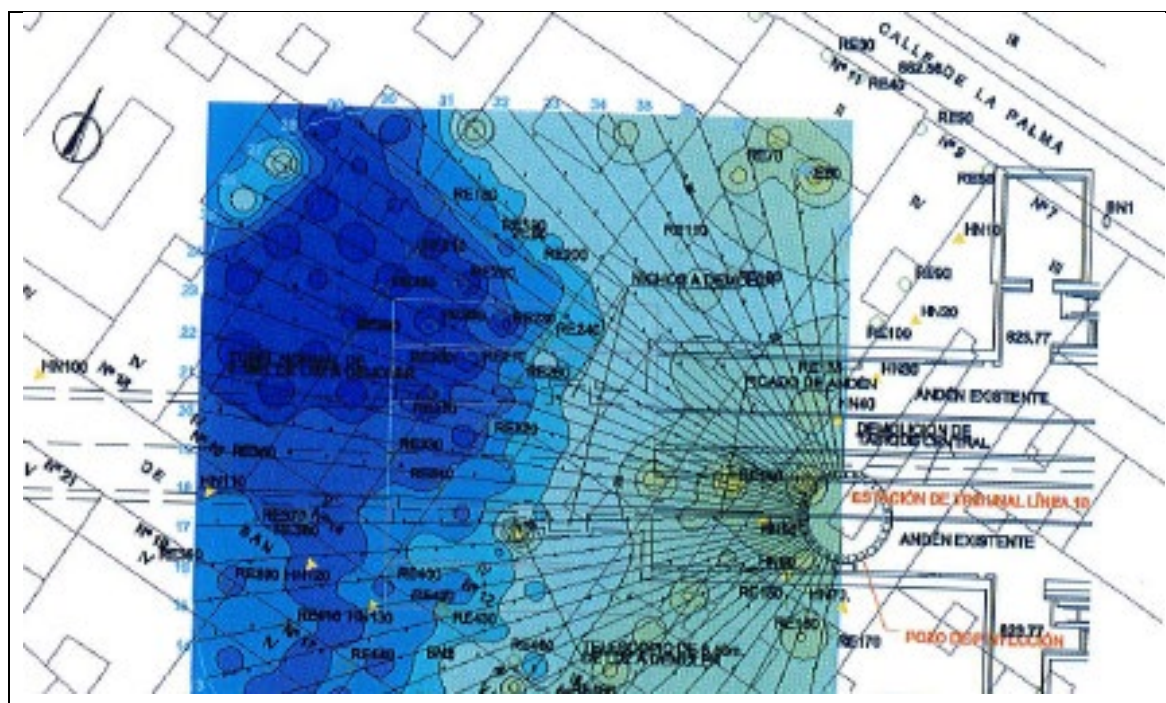


Figura 3: Ejemplo de red de auscultación (en planta) en un tramo de la línea 10 del Metro de Madrid. Publicada en la ROP [18].



Figura 4: Portada de la Revista de Obras Públicas (ROP) nº3369. Monográfico dedicado a las obras de ampliación del Metro de Madrid entre 1995-1997. Octubre de 1997.

En un número posterior de la ROP (nº 3405. Año 147. Extraordinario de diciembre de 2000) Manuel Melis cuantificaba la inversión realizada en el período 1995-1999 para llevar adelante las obras [19]: **197.421 millones de Ptas.**, contando las obras de túnel, obra civil, arquitectura e instalaciones. El coste por Km de túnel ascendía a 5.201 millones de Ptas., que subiría a 6.091 millones de Ptas. si se contabilizaba el material móvil. Este presupuesto incluía la ejecución de más de 38 Km de túneles y 38 estaciones de metro.

Posteriormente se ampliaría la Línea 9 a Arganda del Rey, en un tramo en superficie de 18,1 Km de longitud, que requirió una inversión adicional de 18.320 millones de Ptas.

Si a todo lo anterior se suma la adquisición de nuevo material rodante (144 coches tipo 2000, de 2,3 m de ancho; 82 coches de la serie 5000, de 2,8 m de ancho, por valor de 18.581 y 17.259 millones de Ptas., respectivamente), la cifra final de inversión realizada en estas actuaciones intimida a cualquier ingeniero o gestor de infraestructuras: **251.581 millones de Ptas.**, que da un precio medio por Km de 4.580 millones de Ptas. [19].

Si hacemos la conversión a euros, las cifras siguen siendo estratosféricas, entonces y ahora: **1.509,54 millones de euros**, con un precio medio de 27 millones de euros por Km de línea construido.



Figura 5: Portada de la Revista de Obras Públicas (ROP), número 3405. Extraordinario de diciembre de 2000. Presenta una recreación de la estación de Nuevos Ministerios.

3.1.2 La construcción de METROSUR.

Entre 1999 y 2003 se acometió una **nueva fase de ampliación** de la red del Metro de Madrid, si cabe aún más ambiciosa que la anterior.

Se trata de la colosal obra de construcción de una nueva línea circular bautizada como **METROSUR**, cuyo objetivo era ampliar el servicio suburbano a una población superior al millón de habitantes en cinco municipios situados al sur de la capital de España: Alcorcón, Leganés, Getafe, Fuenlabrada y Móstoles (nombrados en sentido horario, siguiendo la traza de la nueva línea).

Esta línea circular conectaría con la ampliación de la línea 10 en el tramo que va de Cuatro Vientos hasta Puerta del Sur (nombre con el que se bautizó la nueva estación de Alcorcón desde la que se accedía a la línea circular).

La nueva infraestructura fue además proyectada para interconectarse con las líneas ferroviarias de cercanías C3, C4 y C5 a través de estaciones-intercambiadores de nueva planta. Con ello se buscaba la máxima permeabilidad de las líneas de transporte público en estas “ciudades dormitorio” de la periferia de Madrid, potenciando además su intermodalidad (es decir, la posibilidad de cambiar de un modo a otro de transporte en determinados puntos de la red).

Antes de la llegada del metro a esta parte de la Comunidad sus habitantes tenían que circular necesariamente por las carreteras de la zona, que en hora punta sufrían importantes retenciones, poniéndolas al límite de su capacidad; entre ellas: la N-V entre Alcorcón y Móstoles; la M-411 y M-425 desde la M-40 hacia Leganés; la M-401 y la N-IV en Getafe y alrededores, etc.

Esta nueva fase de la ampliación del metro sirvió para poner en práctica, depurar e incluso optimizar algunas de las técnicas y procedimientos desarrollados en las ampliaciones previas, beneficiándose de las experiencias antes comentadas.

Para acometer una obra de estas proporciones, en la que se horadaron más de 54 Km de túneles en 40 meses, los tajos se organizaron en **6 grandes contratos**.

Los trabajos fueron licitados por la Comunidad de Madrid y adjudicados a diferentes empresas constructoras, apoyadas por firmas de ingeniería para el diseño y seguimiento de las obras, actuando como asistencias técnicas a las constructoras y a las direcciones de obra del Metro [20]. Se comentan a continuación los diferentes contratos en que se dividió, de forma resumida:

Contrato 1: Con una longitud de 9,63 Km, se proyectó con 5 estaciones (las comprendidas entre la sede de la Universidad Rey Juan Carlos de Móstoles y la estación de San Nicasio, en Leganés), que fueron diseñadas por técnicos de Proser, Typsa e Intersa. La construcción recayó en una UTE formada por ACS-Vías, bajo la supervisión de las ingenierías Eptisa y AEPO. En este tramo se situaba una de las conexiones con el tren de cercanías, la línea C-5 en la estación de Alcorcón-Central (ya que el contrato comprendía un tramo que conectaba entre sí tres núcleos de población: Móstoles, Alcorcón y Leganés).

Contrato 2: 7,224 Km de longitud y cinco estaciones diseñadas por Euroestudios y AEPO, entre la Universidad Rey Juan Carlos (Móstoles) y Loranca, al oeste de Fuenlabrada. La construcción se adjudicó a FCC, contando con la asistencia técnica de Euroestudios y Typsa. El tramo contó también con otro intercambiador de cercanías con la línea ferroviaria C-5 en la estación de Móstoles Central, siguiendo el tren hasta la zona comercial de El Soto, al oeste de Móstoles, lugar de finalización de la línea ferroviaria.

Contrato 3: Con una longitud de 2,668 Km y dos estaciones diseñadas por los técnicos de Euroestudios (las de Loranca y Hospital de Fuenlabrada, al noroeste de esta ciudad), la línea sale desde Móstoles hacia el sur, en orientación más o menos paralela a la carretera M-506. La ejecución recayó en una UTE Sacyr-OHL, bajo la supervisión de las ingenierías Intersa e Inacsa.

Contrato 4: 6,563 Km de longitud y cuatro estaciones diseñadas por técnicos de TYPESA y AEPO (las comprendidas entre la del Hospital de Fuenlabrada y el Conservatorio de Getafe, pasando por Arroyo Culebro), con la asistencia técnica de Proser y Prointec, siendo NECSO la empresa contratista de las obras de ejecución.

Contrato 5: adjudicado a la constructora Ferroviaria-Agroman con asistencia técnica y control de tres ingenierías: Intemac, Geoconsult y Eurocontrol. Incluyó 5 estaciones diseñadas por Prointec y Ginprosa, con una longitud de tramo de 7,376 Km. La estación de Getafe Central fue elegida intercambiador con la línea de cercanías C-4.

Contrato 6: 7,043 Km de longitud, incluyó 7 estaciones (diseñadas por técnicos de Proser) y fue adjudicado a Dragados, bajo la supervisión de las ingenierías Incoydesa e Ingeotec. Como en los otros casos, se designó una estación de metro como intercambiador con la línea C-5 de cercanías: sería la estación de Leganés Centro.

Estos contratos se vieron complementados con **otros dos tramos** para la necesaria ampliación de la línea 10, como conexión entre la red existente y la nueva línea de METROSUR. En concreto, se trató de las siguientes actuaciones:

Ampliación de la línea 10, de Alonso Martínez a Puerta de Batán (7,994 Km), con 7 estaciones diseñadas por Proser. La adjudicataria fue una UTE FCC-Ferrovial Agromán y las asistencias técnicas recayeron en las ingenierías Sener y Geocisa.

Construcción de la línea 10 desde Puerta de Batán hasta Alcorcón: con una longitud de 6,744 Km y dos estaciones diseñadas por Inocsa, BB&J e Iberinsa. La empresa contratista fue una UTE formada por NECSO, FCC y Dragados.

En su artículo “*Tramos VII, VIII y IX (Getafe)*”, nº3405 de la ROP [21], **A. González Jiménez** y **J. Trabada Guijarro** estimaron la inversión realizada en la construcción de METROSUR en unos **220.000 millones de Ptas.** de la época, ejecutados en un corto periodo de 3 años (2000-2003).

Estos 1320 millones de euros (aprox.) costearon la construcción de más de 40,5 Km de línea y 27 nuevas estaciones, de las que 6 fueron concebidas como intercambiadores con la red de cercanías y una como nexo de unión con la línea 10. Además, se dejaron preparadas 3 estaciones para futuras ampliaciones de la red.

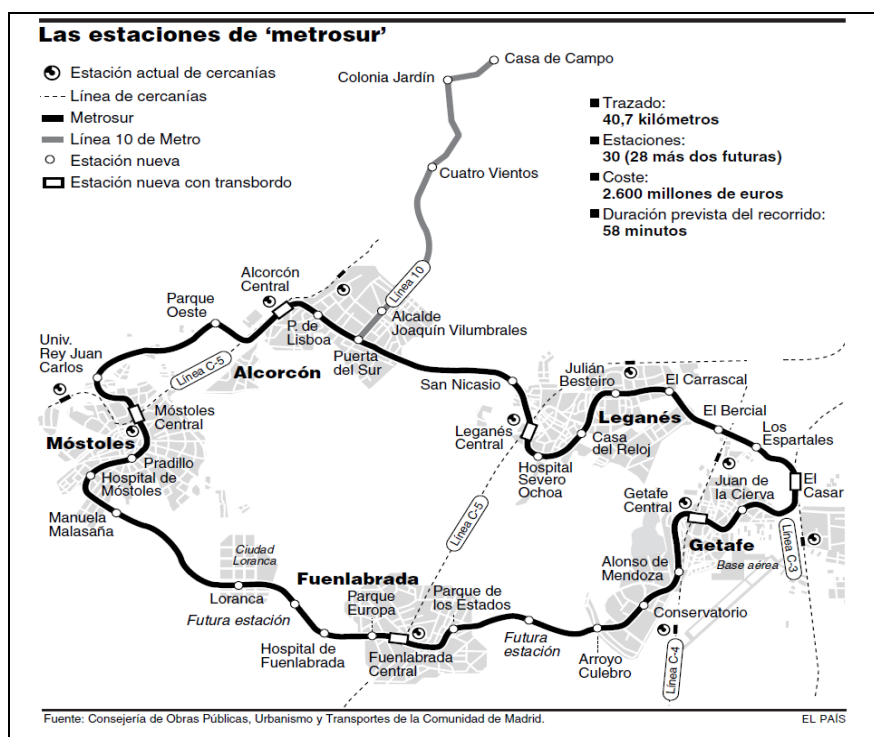


Figura 6: Esquema de la línea METROSUR publicado en El País en abril de 2003 [22].



Figura 7: Fotografía del diario El País con motivo de la inauguración de METROSUR. Manuel Melis aparece a la derecha, en primer término [22].

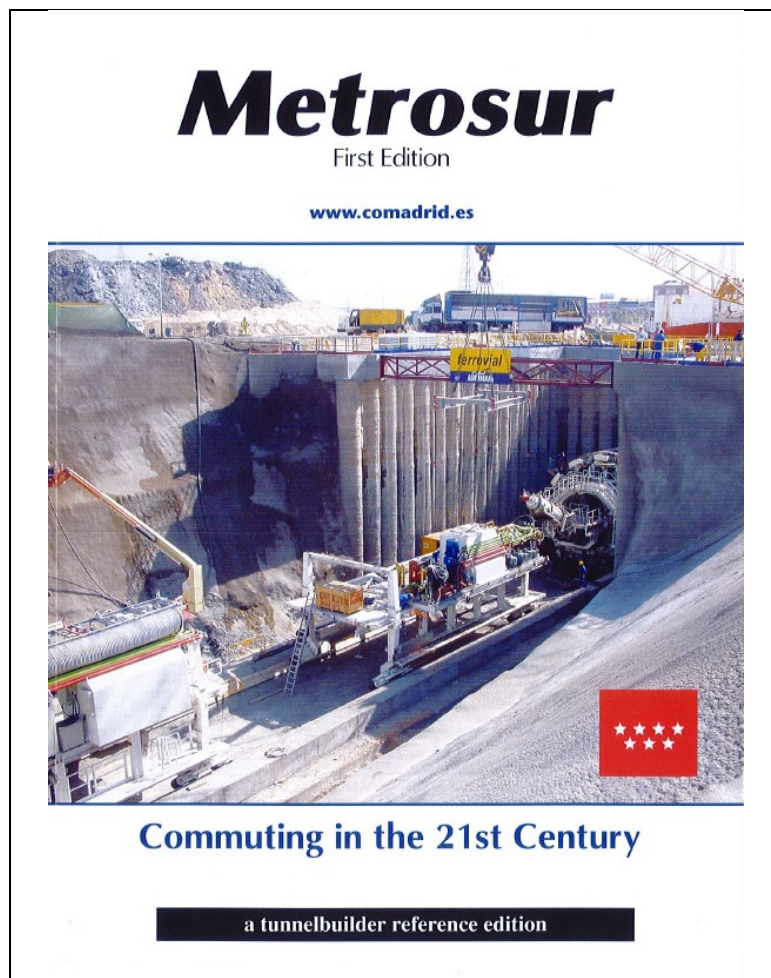


Figura 8: Portada de una publicación especial de *Tunnelbuilder* y la Comunidad de Madrid dedicada a la construcción de METROSUR [20].

3.2 El Soterramiento de la M-30: Madrid Calle 30.

La llegada al Ayuntamiento de Madrid de Melis con el recién elegido alcalde **Alberto Ruíz-Gallardón** (2003) coincidirá casi en el tiempo con el traspaso de la titularidad de la autovía M-30 del Ministerio de Transportes (Fomento) al Ayuntamiento. El alcalde encarga a Manuel Melis la coordinación y dirección de su soterramiento y transformación integral; ésta se materializa en 17 grandes proyectos de actuación, cuyos objetivos principales consistían en [23]:

- **Mejorar las conexiones de la circunvalación M-30** con las vías principales de la capital, cuyos niveles de servicio estaban empeorando a causa del incremento del tráfico rodado.
- **Crear nuevos itinerarios para la resolución de zonas congestionadas** en la (entonces) periferia de Madrid, en vista del incremento de tráfico previsto.
- **Recuperar la ribera del río Manzanares** para uso de los madrileños mediante el soterramiento de las calzadas. Este objetivo será la base que dé lugar al gran proyecto urbanístico “Madrid Río”, como después trataremos.

La participación de MMM en el proyecto de la obra y su posterior dirección fue importante, especialmente en lo que se refiere a la concepción del soterramiento de las calzadas mediante túneles, pues desembarcaba en el Ayuntamiento con toda la experiencia acumulada en las ampliaciones del Metro de Madrid antes resumidas.

Poniendo en práctica esta experiencia, los túneles de la M-30 se llevaron a cabo en un tiempo récord de 980 días. Durante el transcurso de las obras se llegó a reunir en algunos momentos a 5.000 trabajadores simultáneamente, en los diferentes tajos que se acometían en paralelo.

La inversión realizada, estimada en **3.666 millones de euros**, hizo posible la construcción de los túneles urbanos más largos de Europa en aquel momento, y los segundos del mundo, por detrás del túnel japonés de Yamate [23].

De manera sintética, en esta obra se emplearon principalmente dos métodos constructivos para la ejecución de los túneles: en los 8,4 Km de túneles del *by-pass* del enlace con el Nudo Sur (conexión con la Autovía A-4) se recurrió al uso de dos nuevas tuneladoras, que supusieron otro importante hito en la actuación, como se explica a continuación.



Figura 9: Infografía de los túneles del *by pass* sur para el soterramiento de la M-30 [23].

A partir de las experiencias con tuneladoras en las sucesivas ampliaciones del Metro de Madrid, en la M-30 se diseñaron y emplearon **nuevos equipos, más potentes y eficientes**, con participación directa del propio MMM y de su equipo técnico en el diseño y construcción.

En su artículo *“Las tuneladoras de 3 carriles de la M-30, las mayores y más potentes jamás fabricadas”* (ROP, abril de 2005 [24]), Melis detalla el proceso de diseño y las especificaciones de las nuevas tuneladoras de 15,2 m de diámetro empleadas en la construcción de tres carriles del *by-pass* sur de la “nueva” M-30 soterrada.

Las dos tuneladoras empleadas, bautizadas con los nombres de “Dulcinea” y “Tizona”, fueron en aquel momento las más grandes del mundo, aspecto que demuestra la relevancia de los trabajos ejecutados y de los equipos empleados en esta importantísima intervención urbanística para la ciudad de Madrid [23].



Figura 10: Escudos (en primer término) y *back-ups* de las tuneladoras “Dulcinea” (arriba) y “Tizona”, empleadas en la construcción del *by pass* sur de la M-30 [23].

El resto de túneles de la M-30 fueron construidos (principalmente) mediante el método “*cut & cover*” (entre pantallas), recurriendo a soluciones constructivas especiales para los cruces bajo puentes y bajo el río Manzanares; los cruces con las líneas de metro; los colectores y las intersecciones entre varios ramales de los accesos y salidas previstas [23].

La bibliografía consultada para describir y resumir en este artículo las obras de soterramiento de la autovía M-30 ha sido numerosa. Además de recurrir a artículos

del propio MMM, son muchos los técnicos que han dejado constancia de la extraordinaria relevancia de la actuación: una obra tan extensa y compleja tuvo que ser abordada con una minuciosa planificación previa y la colaboración de equipos multidisciplinares, dividiéndola en varios sectores (norte, sur, este, oeste) y subsectores de actuación.

Además de construir los túneles, fue necesario actuar también en superficie, remodelando e integrando en el proyecto general numerosos nudos circulatorios de la red viaria de la capital de España, con la participación de personal técnico de diferentes Administraciones, que tuvo que coordinarse para el correcto desarrollo de las obras [25, 26, 27, 28].

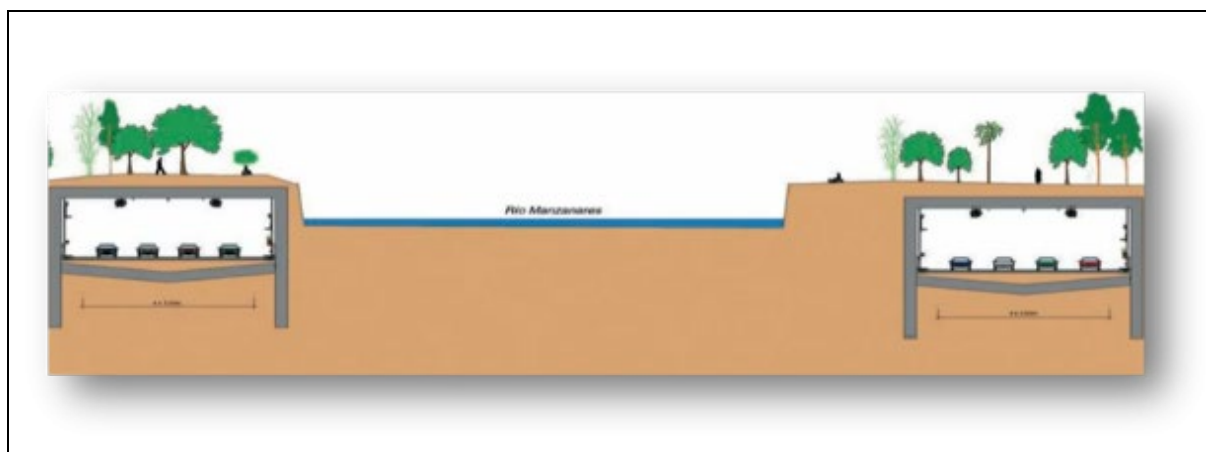


Figura 11: Ejemplo de secciones-tipo empleadas en el soterramiento de la M-30 en las riberas del Manzanares: construcción mediante pantallas (*cut & cover*) [23].

Sumadas a la obra civil proyectada y ejecutada, una vez hubo entrado en servicio la Calle 30 se acometieron actuaciones complementarias de transformación y modernización, proyectando y construyendo sucesivas instalaciones de seguridad en los túneles, que se gestionan desde un único Centro de Control unificado.

Supusieron también un hito los sistemas de emergencia implementados para este tipo de instalaciones; entre ellos: sistemas de suministro de energía alternativa; iluminación; ventilación y filtrado; protección contra incendios; salidas de emergencia; control del tráfico; postes SOS de auxilio; megafonía; radiocomunicaciones y GPS [29].

Tras la finalización de las obras y la transferencia definitiva de la M-30 del Ministerio de Fomento al Ayuntamiento, éste acordó la gestión del servicio público de reforma,

conservación y explotación integral del “nuevo” viario a través de una sociedad denominada **Madrid Calle 30**, constituida inicialmente como municipal para, posteriormente, transformarse en empresa mixta, dando entrada en su capital a socios privados. Esta nueva forma de gestión constituyó también una propuesta novedosa entonces [30].

3.3 El parque Madrid-Río.

El arco oeste de la traza original de la carretera M-30 se correspondía con una de las zonas por las que discurre el cauce del **río Manzanares** en Madrid.

La actuación en esta zona del proyecto **Madrid Calle 30** supuso el soterramiento y ampliación de las calzadas de la Avda. de Portugal y de la propia traza de la M-30 más cercanas al cauce, dejando una gran superficie libre para otros usos.

La citada intervención de soterramiento hizo posible la eliminación del tráfico en superficie y la consiguiente liberación de más de cincuenta hectáreas de terreno de ribera fluvial, ocupado desde la década de 1970 por las calzadas de la M-30.

A esta superficie se sumarían cien hectáreas más, correspondientes a los diferentes suelos infrutilizados adyacentes a la autovía que ahora quedaba soterrada.

Los espacios liberados por esa obra fueron el **germen de un nuevo gran parque** que permitió conectar de nuevo la ciudad con el río, tras años de convivencia “de espaldas”. Se trata del parque urbano conocido como “**Madrid Río**”.

Antes del soterramiento de la carretera M-30, el Manzanares estaba encajonado por ésta, aislado entre las dos direcciones de la autovía, que además constituía una barrera que fracturaba Madrid en dos partes: el distrito de Arganzuela en el lado izquierdo y los distritos de Latina, Carabanchel y Usera en el lado derecho.

Además, la conexión de la M-30 con la autovía A-5 (la antigua Carretera de Extremadura) separaba totalmente la ciudad de la Casa de Campo, el parque más grande de la capital, impidiendo la natural comunicación entre la urbe y sus principales zonas verdes.

Para ejecutar el soterramiento de la M-30, en esta parte de la obra se construyeron más de 26 Km de muros pantalla y pilotes, con anchuras que iban desde los 0,60 m a 1 m y profundidades comprendidas entre los 5 y los 30 m (con una media de 25 m de profundidad, según la zona). Estas pantallas constituyen los hastiales de los túneles

por los que discurren las nuevas calzadas y los diferentes enlaces ejecutados en la intervención.

La obra supuso una gran oportunidad de trabajo para las principales empresas nacionales de cimentaciones especiales, llegando a emplearse más de 20 grandes grúas hidráulicas Liebherr sobre cadenas en la ejecución de esta parte de las obras, al mismo tiempo [31].

A parte de los trabajos propios de obra civil (diseño y construcción de túneles y carreteras), no hay que olvidar las intervenciones en superficie necesarias para crear el nuevo parque urbano. Son fruto de un gran proyecto multidisciplinar dirigido por los estudios de arquitectura Burgos/Garrido, Porrás/La Casta, Rubio/Álvarez-Sala y West 8, que ganaron el concurso internacional de ideas organizado por el Ayuntamiento de Madrid en 2005 [32]: su objetivo fue reurbanizar la zona e integrarla en la trama urbana de la ciudad.

El resultado actual de la intervención, que se ha ido ampliando y enriqueciendo una vez terminado el soterramiento de la traza principal de la M-30, ha dado lugar a un gran parque urbano que conecta el centro de la capital con el río, creando espacios diferenciados para el uso y disfrute de los ciudadanos. Madrid Río ha modificado completamente la relación de los madrileños con el Manzanares, en sentido positivo. Para los interesados en conocer con mayor detalle sus características (incluyendo los elementos patrimoniales recuperados en diferentes intervenciones), se recomienda la referencia [32], accesible *on line*.



Figura 12: Vista parcial de la recuperación de la ribera del Manzanares, fruto del soterramiento de la M-30. Fotografía consultada en [23].

4. GENIO Y FIGURA: ALGUNAS POLÉMICAS PROTAGONIZADAS POR MELIS.

El carácter decidido, dinámico, enérgico y emprendedor de Manuel Melis no se entendería en su totalidad sin recordar algunas de las anécdotas y polémicas que le rodearon a lo largo de su extensa carrera profesional. Porque, a pesar de haber alcanzado puestos de excelencia académica y profesional, y de haber desempeñado importantes responsabilidades en diferentes empresas privadas y públicas, siempre fue una persona libre de ataduras, dispuesta a decir lo que pensaba y a defender su trabajo ante las críticas, pues fueron muchas las que recibió: en algunos casos, por cuestiones de índole política (al fin y al cabo, la figura de Melis quedará ya ligada para siempre a la de **Alberto Ruíz-Gallardón**); otras veces por temas de carácter más técnico.

A continuación, comentamos algunas de estas anécdotas para ilustrar al lector sobre el controvertido carácter indómito (a veces incluso temerario) de MMM, al que en ocasiones nos referíamos cariñosamente como “*un tren desbocado y sin frenos*” (por aquello de su querencia por los ferrocarriles).

4.1 Acceso a una segunda cátedra en 2003.

Una de las polémicas que recuerdo más vivamente es la que protagonizó en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de A Coruña entre los años 2001-2003, aproximadamente. En aquel momento, yo era representante de los alumnos en la Junta de Escuela, en varios consejos de departamento (entre ellos, el de Tecnología de la Construcción, al que se adscribía MMM), y en la Junta de Gobierno de la Universidad, siendo entonces **José Luis Meilán Gil** el Rector Magnífico de la Universidade da Coruña (UDC).

Mi amplia participación en esta faceta de la vida universitaria (que, precisamente, no me ayudaría a terminar rápido la carrera) resultó ser una magnífica atalaya para conocer de primera mano cómo funcionaba la Academia, a todos los niveles: en la organización docente; en investigación; desde el punto de vista burocrático... Fui testigo (casi) mudo de infinidad de situaciones que, para cualquier persona externa o ajena a la institución, podrían resultar -como mínimo- “extrañas”, dejando en muchos

casos al descubierto el alto nivel de endogamia que había (y que parece que aún persiste) en la universidad pública española.

Como ya se ha comentado a lo largo de la reseña biográfica, Manuel Melis era Profesor Titular de esta institución desde 1995, y Catedrático del área de Ingeniería del Terreno desde 2001. Por esas fechas, salió a concurso en A Coruña una plaza de Catedrático de Universidad en el Área de conocimiento de Ingeniería e Infraestructura de los Transportes, adscrita al Departamento de Métodos Matemáticos y de Representación. A ella se presentaba el Profesor Titular del área, **Miguel Domingo Rodríguez Bugarín**, experto en la materia (y que acabaría dándome clase de Ingeniería del Transporte en 5º curso).

A pesar del importante CV de Miguel Bugarín, el tribunal de la plaza (en el que estaba el respetado especialista **Andrés López Pita**, Profesor Titular de Ferrocarriles en la E.T.S. Ingenieros de Caminos de Barcelona entre 1983 y 2018) la declaró desierta.

Posteriormente salió a concurso una plaza similar en la UPM, a la que se presentó el profesor Rodríguez Bugarín. Sorpresivamente, Manuel Melis también se presentó a esta plaza en Madrid, en competición con el profesor Bugarín, iniciándose lo que podríamos calificar como un “duelo de titanes” por ganarla.

Aunque MMM era ya Catedrático de Ingeniería del Terreno en la UDC, su experiencia en las obras del Metro de Madrid lo convertían en un candidato con un importante currículum, con enormes posibilidades para hacerse con la plaza en la UPM.

Desconozco por qué el profesor Melis se presentó a esta plaza; tampoco he tenido ocasión de preguntar a otros profesores del centro o colaboradores suyos de aquella época. Aunque no es descabellado pensar que, viviendo y trabajando en Madrid, la plaza en cuestión le iba mejor que la que ya tenía en propiedad en la UDC.

A los alumnos nos llegó la información (parcial) de que no había sintonía entre ambos docentes, los dos funcionarios de la UDC por oposición. Se rumoreó también que habría problemas con la nueva Dirección de la Escuela a la hora de cuadrar los horarios para que Melis siguiese viniendo a impartir clase a A Coruña desde Madrid, como había hecho anteriormente. No hay que olvidar que (como ya se dijo antes), en determinados períodos, MMM venía a Coruña sin cobrar nada, por encontrarse en situación de excedencia en la UDC, al trabajar en el cuadro directivo del Metro de Madrid.

La lucha por la plaza de Catedrático en la UPM fue encarnizada y parece que, en primera instancia, la ganó el profesor Bugarín. Manuel Melis contraatacó apoyándose en un bufete de abogados especializado para recurrirla, ya que consideraba que había “*posibles irregularidades*” en el proceso, ocasionando un retraso importante en el proceso selectivo y en la provisión de la plaza de la UPM, que se encontraba vacante desde la jubilación del profesor Losada, anterior titular de la misma.

Para acabar de complicar más la situación, en este período de tiempo se vuelve a convocar en la UDC la plaza de Catedrático de Ingeniería e Infraestructura de los Transportes (Ferrocarriles), a la que de nuevo concurren ambos profesores, sin haberse resuelto la plaza de Catedrático en la UPM, recurrida por MMM.

En este punto de la historia la situación de cada aspirante era esta: Miguel Rodríguez Bugarín, Profesor Titular del área de Ingeniería e Infraestructura de los Transportes de la UDC; Manuel Melis, Catedrático de Ingeniería del Terreno en la UDC; los dos funcionarios de esta institución académica; MMM en situación de excedencia especial por trabajar en Madrid para la Administración pública.

Debo confesar, tantos años después, que los alumnos seguíamos el “duelo” entre ambos candidatos con una mezcla de fascinación y estupor: porque se trataba de dos profesores muy apreciados y respetados por los alumnos, con unos CV impresionantes; porque luchaban por una plaza en A Coruña que parecía que había salido para un perfil más acorde con el de Miguel Bugarín (que era además profesor de esa área de conocimiento); porque MMM ya era catedrático de la UDC en otra área; porque había mucha tensión entre grupos de profesores de la Escuela, palpable en las reuniones de los consejos de Departamento y en la Junta de Escuela de aquel tiempo, con partidarios y detractores de ambos candidatos...

Recuerdo incluso que MMM vino al concurso de la plaza de A Coruña acompañado de un notario de Madrid para que levantase acta del proceso, y que el entonces rector de la UDC, **José Luis Meilán Gil**, tuvo que intervenir para dirimir la cuestión (aunque no ha trascendido de qué manera lo hizo).

No sé a ciencia cierta si, finalmente, ambos candidatos hicieron las paces o sellaron un pacto entre caballeros: lo que se comentó entonces es que hubo algún tipo de acuerdo entre Bugarín y MMM, según el cual Melis retiró su candidatura para la plaza de Catedrático de Ferrocarriles en A Coruña y Bugarín renunció a la plaza en la UPM.

De esta forma, uno y otro acabarían ganando las respectivas plazas en el lugar que más les interesaba, allí donde no habían retirado su candidatura.

Los BOE de la época recogen sus nombramientos oficiales en sendas instituciones académicas: Miguel Rodríguez Bugarín, en la resolución del 16 de octubre de 2003, de la Universidad de A Coruña, *“por la que se le nombra Catedrático de Universidad del área de Ingeniería e Infraestructura de los Transportes, Departamento de Métodos Matemáticos y de Representación”* [33].

MMM, en la resolución de 26 de diciembre de 2003, de la Universidad Politécnica de Madrid, *“por la que se nombra a don Manuel Juan Ignacio Melis Maynar Catedrático de Universidad, área de conocimiento Ingeniería e Infraestructura de los Transportes”* [9].

A partir de este momento, la vinculación laboral de Manuel Melis con la UDC finaliza y pasa a la situación de excedencia en esta institución. Por suerte para el prestigio de la Escuela de A Coruña (puesto que Melis era una persona reconocida e influyente en el sector, en aquel tiempo), MMM seguiría colaborando con otros profesores de la UDC que impartían docencia en el área de Ingeniería del Terreno, continuando en cierto modo su “escuela”. Entre ellos, **Luis Medina Rodríguez**, cuya tesis doctoral había sido dirigida por MMM en A Coruña, como se citó anteriormente [7].

Sería precisamente Luis Medina el profesor encargado de la docencia cuando yo aprobé la asignatura de “Ingeniería del Terreno II”, poco tiempo después de finalizar Melis su etapa docente en la UDC.

4.2 La medalla del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos: una distinción de ida y vuelta.

El colegio profesional al que perteneció Melis, el de **Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos**, tiene entre sus distinciones la **Medalla de Honor**, que se otorga a colegiados que hayan destacado de forma relevante con carácter público y notorio, que hayan realizado actuaciones profesionales de incuestionable mérito o que hayan prestado servicios destacados a la profesión, según se recoge en su normativa [34].

Manuel Melis había recibido esta importante distinción colegial en 1998, precisamente cuando estaba dirigiendo las primeras fases de las obras de ampliación del Metro de Madrid desde la empresa pública MINTRA.

Años después, en 2008, Melis devolvió la medalla honorífica al presidente del Colegio de entonces, para, según sus propias palabras, manifestar su "(...) *disconformidad con el servilismo mostrado por la institución colegial con las administraciones que pagaban los visados y con tan poca lucha por hacer bien las obras públicas*" [3].

Este gesto, tan infrecuente, muestra los principios de actuación profesional por los que se guiaba MMM, sin importarle quién fuese su interlocutor o el receptor de sus críticas. ¡Así de seguro se mostraba en la mayor parte de sus actuaciones!

4.3 “Yo acuso”, el artículo publicado a raíz del colapso del Túnel de El Carmel: una intensa polémica con los ingenieros de Minas.

Durante las obras de construcción de la ampliación del Metro de Barcelona se produjeron (años 2004-2005) numerosos incidentes y derrumbes en la línea que discurre bajo el popular barrio barcelonés de El Carmel.

MMM era buen conocedor de los procedimientos constructivos y de las numerosas dificultades técnicas y burocráticas de obras de semejante calibre. Con motivo de estos incidentes, publicó en el diario *20 Minutos* el artículo “**Yo acuso**” (13/02/2005), en el que reflexionaba sobre las posibles causas que había detrás de estos desafortunados accidentes.

Con este título, Melis parafraseaba al insigne escritor francés **Émile Zola**, que en un artículo de igual nombre (publicado en el diario parisino *L’Aurore* el 13/01/1898) denunciaba un caso de antisemitismo en el Ejército Francés a finales del siglo XIX: el que ha pasado a la historia con el nombre de “*Caso Dreyfuss*” [35].

En su artículo, Manuel Melis denunciaba las injerencias y cambios normativos fomentados por la Dirección General de Minas y el Colegio de Ingenieros de Minas, a fin de que estos profesionales tuviesen mayores competencias en las obras de túneles ferroviarios.

En última instancia, Melis achacaba los problemas de las obras de El Carmel a la participación de este colectivo profesional (en aquel momento en horas bajas, por la poca actividad minera en el país) y a su “*escasa*” competencia en la materia.

Se trató de un artículo muy polémico y, por qué no decirlo, muy valiente, en el que Melis defiende la capacidad técnica de los Ingenieros de Caminos en este tipo de obras, denunciando además la invasión de competencias por parte de otras

profesiones, mientras que las autoridades en la materia se inhiben o miran para otro lado.

¿Qué mejor altavoz que el propio Melis para denunciar este tipo de hechos, él que fue un ejemplo de gestión exitosa en la construcción de túneles en grandes infraestructuras del transporte?

Entre las reflexiones recogidas por MMM en su artículo de denuncia, destaco las siguientes:

“(…) YO PIDO AL MINISTERIO DE FOMENTO Y AL DE MEDIO AMBIENTE: Que las Obras Públicas Subterráneas españolas de las Carreteras, los Ferrocarriles, las Obras Hidráulicas y las Obras Marítimas se rijan por las normas de seguridad con que venimos trabajando en Obras Públicas desde hace más de 200 años. Las minas españolas son, desgraciadamente, un rosario interminable de accidentes y catástrofes, y obligar a los Ingenieros de Caminos y de Obras Públicas a aplicar esas técnicas es obligarnos a repetir lo que se ha hecho en Barcelona (…)

(…) YO PIDO AL MINISTERIO DE INDUSTRIA: Que termine con los constantes intentos de la Dirección General de Minas de absorber las competencias de Obras Públicas en las Infraestructuras. Que se devuelvan a Obras Públicas las competencias de seguridad en los trabajos de dragado y de construcción y explotación de canteras y todos los relacionados con las Obras Públicas que conlleven algún peligro (…)

(…) YO PIDO AL COLEGIO DE INGENIEROS DE MINAS: Que se enfoque el problema en su realidad. La realidad es que ya no hay trabajo en las pocas Minas españolas para los Ingenieros de Minas. La realidad es que no se matriculan alumnos en la carrera. La realidad es que las grandes inversiones van a las Obras Públicas. Y la realidad es que pretenden entrar en ese campo de las Obras Públicas y absorber competencias a base de las maniobras que hemos comentado (…)

(…) YO PIDO AL COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS: Que hable en voz alta y con mucha claridad. Que no nos siga obligando a los Colegiados a soportar las terribles amenazas y acosos que llevamos soportando tantos años. Nuestra

responsabilidad profesional es demasiado grande para trabajar sin apoyo ninguno (...).”.

El artículo completo de Melis no tiene desperdicio: ejemplifica con claridad su forma de proceder y su compromiso inquebrantable con la profesión a la que se dedicó con gran pasión.

Si bien no he podido conseguir el original de *20 Minutos* para incorporarlo a esta comunicación, su contenido completo y exacto se localiza en la red, habiendo sido reproducido y rescatado por otro exalumno de MMM en su etapa en A Coruña. Se trata de mi antiguo compañero de promoción y amigo, el también Ingeniero de Caminos **Francisco Javier Tsao Santín**.

Se indica en la bibliografía el enlace de acceso a la página web que lo aloja, creada por el propio Fran Tsao, disponible *on line* para los interesados en leer en su totalidad las polémicas y controvertidas reflexiones del profesor Melis [36].

4.4 Discusiones (no siempre técnicas) en blogs especializados: Tuneleros vs. Carreteros.

A pesar de no pertenecer a una generación “digital”, Manuel Melis se esforzó siempre por estar “a la última”, poniéndose al día en las más modernas tendencias de su sector. Por ello, no fue en absoluto ajeno a la llegada de internet y a las diferentes formas de comunicarse que esta herramienta nos ha proporcionado.

Así, Melis fue autor de un interesante blog personal en el que daba a conocer algunos aspectos de su trabajo diario. Se trata de **www.tuneleros.com**, actualmente inactivo e inaccesible. Desconozco desde cuando ya no está disponible; por este motivo no se incluye en la bibliografía como referencia de consulta.

Dentro del mundo de la construcción de obra civil, fueron conocidas sus discusiones con “blogueros” de otra página de referencia en el sector; me refiero a “Carreteros” (**www.carreteros.org**).

Las polémicas entre uno y otro *blog* fueron especialmente agrias durante las obras de soterramiento de la M-30: MMM, con su fuerte carácter, no se quedó callado ante las críticas hacia esta obra, respondiendo a lo que en ocasiones consideraba casi una ofensa personal, con frases como: “(...) O, peor, pontificamos desde el anonimato

cobarde de alguna página web sin responsables conocidos (¿les da miedo poner su nombre?) (...)”

Todavía es posible acceder a alguno de estos documentos de discusión en la web de Carreteros, en la que el también Ingeniero de Caminos **Manuel Vázquez Riera** -con el permiso del propio Manuel Melis- publicó el contenido de algunos correos electrónicos intercambiados al calor de estas discusiones [37], no siempre de carácter exclusivamente técnico. En muchos de estos correos, Manolo Melis firma como MMM.

4.5 Manuel Melis en los vídeos promocionales del Metro de Madrid.

Como usuario del Metro de Madrid en la época en la que MMM era uno de sus directivos (recuerdo, por ejemplo, una visita a Madrid en abril de 2002 -de la que luego hablaré-) viví otra anécdota que nos acerca un poco más a la vertiente más humana y personal de nuestro protagonista.

Los coches del metro llevaban cámaras de TV que emitían diferentes contenidos comerciales dirigidos a los viajeros que usaban este medio de transporte. Entre ellos, pequeños reportajes promocionales del propio Metro de Madrid y de sus obras de mejora y ampliación. En ellos se veía a los viajeros haciendo uso de las remozadas instalaciones.

Si uno se fijaba con detalle en los vídeos emitidos, podía comprobar que uno de aquellos anónimos usuarios era el propio Manolo Melis, que pasaba de manera desapercibida por delante de las cámaras, a paso rápido y enérgico, con sus habituales bolígrafos y portaminas en el bolsillo de la camisa y sus sempiternos tirantes: ¡el uso de esta prenda de vestir era otra de sus características más llamativas y reconocibles!

Con esta anécdota se diría que MMM estaba emulando al gran director de cine **Alfred Hitchcock**, que se reservaba esta especie de “mini cameos” al principio de sus películas, a modo de guiño al espectador. En el caso de Melis, ¡un guiño a los viajeros del Metro de Madrid!



Figura 13: Imagen característica de Manuel Melis, vistiendo sus habituales tirantes y con sus inseparables bolígrafo y portaminas en el bolsillo de la camisa [38].

4.6 Mi experiencia personal con el profesor Melis.

Como he dicho anteriormente, mi experiencia como alumno de MMM fue corta, al haber dejado su asignatura más o menos a mitad de curso. Tantos años después, me arrepiento de no haber aprovechado la ocasión para aprobar la temida asignatura (entonces) de “Ingeniería del Terreno II”, que él fue capaz de “desatascar”.

Sin embargo, tuve ocasión de visitar algunos de los tajos de las obras de ampliación del metro, estando de viaje en Madrid con varios compañeros de carrera (también alumnos suyos) gracias a su intermediación. Nos habíamos desplazado de A Coruña a Madrid en abril de 2002 para participar en una nueva edición de la **Liga Nacional de Debate Universitario** (LNDU), competición anual que en aquel tiempo era organizada por la empresa UNIPUBLIC. Aunque no era un foro en el que abundasen estudiantes de carreras técnicas, teníamos cierta experiencia pues habíamos participado en ediciones previas (en Salamanca y Santander) con un equipo formado íntegramente por alumnos de la E.T.S. Ingenieros de Caminos de A Coruña. Yo actuaba en aquella ocasión como capitán del equipo, tras haber sido orador en otras ediciones.

Con motivo de aquella competición universitaria en la capital, nos pusimos en contacto con Melis, preguntándole si podíamos aprovechar el viaje para visitar algún tramo del metro que estuviese en obras. MMM se mostró encantado de ayudarnos y nos organizó una visita guiada a las obras que se realizaban en la zona de **Lago-Batán** (línea 10), en las inmediaciones de la Casa de Campo, con una de las tuneladoras horadando cerca.



Figura 14: Posando antes de iniciar la visita a las obras del Metro de Madrid, con 3 compañeros estudiantes y los técnicos de la empresa. Yo soy el primero por la izquierda. Fotografía del autor.

Como MMM estaba ocupado el día de nuestra visita, nos acompañaron otros técnicos del Metro: recuerdo entre ellos a los Ingenieros de Caminos **Jesús M. Trabada Guijarro** y **José María Rodríguez Ortiz**. Con ellos comprobamos *in situ* cómo se ejecutaba una excavación por el “método tradicional de Madrid” en la ampliación de gálibo del tramo Lago-Batán.

Este método de ejecución es básicamente manual, atacando el frente de avance con pico y pala, apoyándose cada sección de avance en pequeñas estructuras de sustentación fabricadas en madera o metálicas (denominadas *gateras*) que se colocan en la clave del propio frente, el cual se ejecuta de arriba hacia abajo (ver figura 16).



Figura 15: El grupo de visitantes (izquierda) avanzamos con los técnicos del Metro al frente de excavación para ver la ampliación de gálibo en el tramo Lago-Batán. Fotografía del autor.

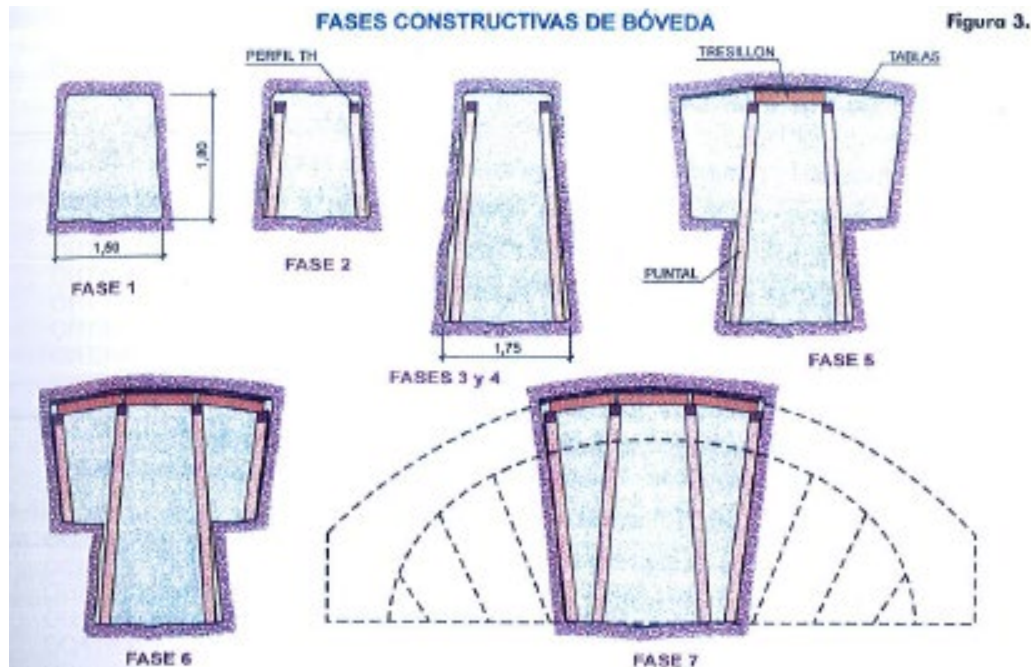


Figura 16: Fases de construcción de una bóveda por el “método tradicional de Madrid” (o “método belga”), donde se explica la colocación de las “gateras”. Imagen consultada en la ROP [39]

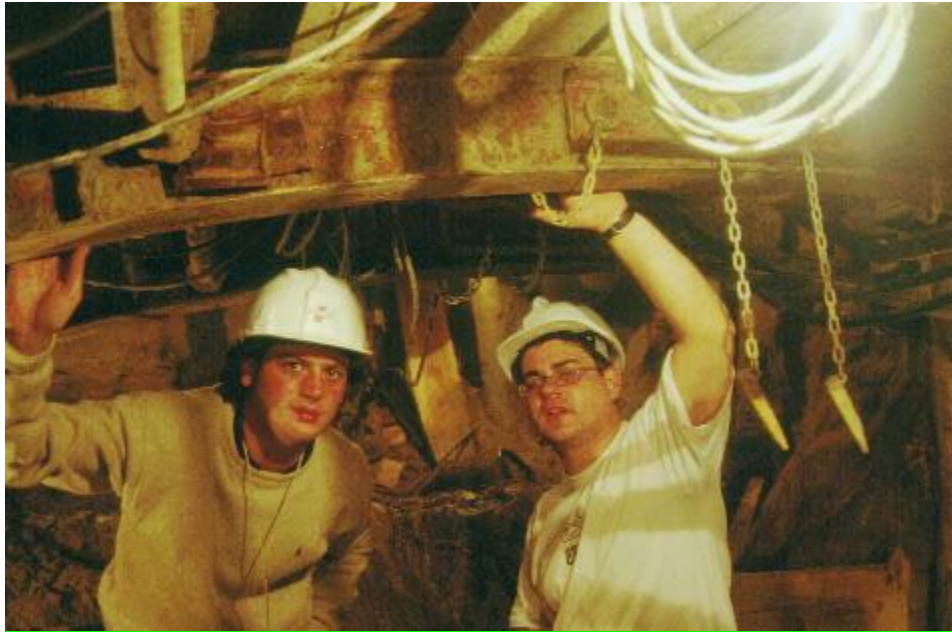


Figura 17: Visitando el frente de excavación nos apoyamos a las cerchas de sustentación. En la foto, mi compañero Pedro Domínguez Artime (izquierda) y yo mismo. Entre ambos, al fondo, se aprecian las “gateras” de madera. Fotografía del autor.

La tuneladora que trabajaba en la ampliación de otra línea cercana se encontraba en situación de parada técnica aquel día, por lo que únicamente visitamos el pozo de ataque y vimos parte de los equipos desmontados, en operaciones de mantenimiento (figura 18).



Figura 18: Parte posterior del *back-up* de la tuneladora vista desde el pozo de ataque, en un tramo de la ampliación de la línea 10. Fotografía del autor.

Terminamos la visita comprobando el avanzado estado de las obras de la nueva estación de **Nuevos Ministerios**: en ella se ultimaba un sistema de transporte de maletas directo al aeropuerto de Madrid-Barajas que permitiría la facturación anticipada de los viajeros en pleno centro de la capital, aprovechando la nueva línea de metro. Con este sistema podías dejar la maleta facturada en Nuevos Ministerios, pasar el día por el centro y trasladarte posteriormente a coger el avión, sin tener que recurrir a una consigna o estar cargando con el equipaje toda la jornada. Unos años después, con motivo de otro viaje, tuve ocasión de usar el sistema de facturación anticipada y comprobar su comodidad. En la actualidad no está operativo.



Figura 19: Vista general de las obras de la Estación de Nuevos Ministerios, con el grupo de visita a la derecha, al final de las escaleras. Fotografía del autor.



Figura 20: Los visitantes avanzamos sobre la playa de vías para comprobar los trabajos de soldadura de barra larga en los carriles de la estación de Nuevos Ministerios. Fotografía del autor.

Para concluir la jornada, y como era costumbre entonces, al finalizar la visita los técnicos del Metro de Madrid nos invitaron a un almuerzo en el restaurante “El Telégrafo”, ubicado en la zona de Padre Damián, en las inmediaciones del Estadio Santiago Bernabéu.

Como se puede imaginar el lector, todos los compañeros asistentes, unos ilusionadísimos estudiantes de 3º de Ingeniería de Caminos entonces, volvimos encantados de la visita a aquellas importantes obras, en las que el equipo técnico de MMM nos atendió con extrema amabilidad, a instancias del propio Manolo Melis.



Figura 21: Tres de los entonces estudiantes de Caminos en la playa de vías de Nuevos Ministerios. De derecha a izquierda: Pedro Domínguez Artime, Enrique Pérez Rodríguez y yo mismo, en abril de 2002. Fotografía del autor.

5. CONCLUSIONES.

En esta comunicación se ha esbozado de forma sucinta el periplo vital y profesional de Manuel Melis, desde su nacimiento en Zaragoza en enero de 1944 hasta su fallecimiento en Madrid en marzo de 2024.

Además de compendiar su amplísima y destacada carrera académica y técnica, se ha presentado un breve resumen de varias grandes obras que codirigió, por su extraordinario impacto en las vías de comunicación y la movilidad de la ciudad y la Comunidad de Madrid. Quedan como ejemplos del altísimo nivel y prestigio alcanzado por la ingeniería civil española en aquel tiempo, extensivo a todos los técnicos que tuvieron la oportunidad de participar en ellas.

MMM fue un profesional carismático y poliédrico, que trabajó incansablemente para llevar adelante los encargos que recibió allá donde estaba en cada momento, defendiendo siempre su trabajo *“sin pelos en la lengua”*.

Poco dado a homenajes y protocolos, tuvo también una faceta polémica, aspecto que, en mi opinión, **humaniza su figura y su legado**, dejándonos valiosos ejemplos y testimonios sobre cómo lidiar con multitud de obstáculos y críticas, intentando poner por delante -siempre que sea posible- criterios técnicos objetivos.

Como alumno, le agradezco haberme dado la oportunidad de conocer *in situ* alguna de las intervenciones por él dirigidas en la ampliación del Metro de Madrid.

Me quedo con su cercanía, su extraordinaria capacidad de trabajo y su buen trato hacia el alumno, al que siempre respetó y cuidó, cosa que no siempre sucedía con los profesores de la Escuela de Caminos de A Coruña en aquel tiempo.

También le agradezco haber fomentado el espíritu crítico entre los estudiantes, regalándonos con ello otra herramienta indispensable para enfrentar los retos del día a día en nuestro trabajo, un “arma” muy valiosa que no se encuentra en los libros ni en los manuales.

Me gustaría que esta comunicación sirviese de **pequeño homenaje y recuerdo** a un hombre que lo dio todo (o casi todo, con permiso de su familia) por su profesión, que hago extensivo a todos los técnicos, de diferentes especialidades, que trabajaron con él “codo con codo”, dando lo mejor de sí mismos para culminar exitosamente las obras que dirigió y/o coordinó.

Quisiera también que estas líneas contribuyesen a **difundir su figura y su obra**, dentro y fuera de nuestro sector profesional.

He echado de menos que la Escuela de Caminos de A Coruña no emitiese una nota de pésame por su fallecimiento, tras haber sido Catedrático de la UDC, como él mismo casi siempre recordaba cuando firmaba sus innumerables artículos y publicaciones, llevando a gala el nombre de esta institución académica allá por donde iba.

Por su parte, la UPM organizó el 23 de mayo de 2024 un emotivo acto de homenaje y recuerdo que contó con la presencia de su familia (viuda e hijas) y de muchos de sus antiguos colaboradores, que destacaron algunos de los rasgos distintivos de MMM, que ya hemos comentado a lo largo de este artículo; entre ellos: “(...) *su capacidad de liderazgo y gestión, su lealtad y su buen humor*” [40].

Entre los asistentes no faltó **Alberto Ruíz-Gallardón**, presidente de la Comunidad de Madrid entre 1995 y 2003 y alcalde de la capital entre 2003 y 2011, encargado de cerrar el acto de homenaje.

Además de glosar las grandes obras dirigidas por MMM, el político dejó constancia de que “(...) *todas estas obras fueron posibles porque un hombre extraordinario se puso al frente de la tarea y fue capaz de conseguir lo que se propuso. Se dijo aquí que por su generosidad Manuel Melis fue un gran Sancho Panza que todo Quijote político quiere tener a su lado. Creo que no, creo que él fue el Quijote*», remató emocionado (...)” [40].

Finalizo esta comunicación reproduciendo una parte de la emotiva semblanza que nuestro compañero **Ignacio García-Arango** hizo del profesor Melis en la web del Colegio de Ingenieros de Caminos, al poco de conocerse su fallecimiento [41].

(...) Manolo fue un brillante, sagaz y sincero ingeniero de caminos, que hizo muchas obras, llevó a buen término muchas misiones y enseñó, no sólo técnica sino a pensar con libertad e independencia y a saber estar con entereza, a muchos ingenieros, pero, por encima de ello fue un hombre porque tenía dignidad, una cualidad moral esencial del ser humano, que le hizo vivir sin perderse nunca el respeto, tanto en el fracaso como en el triunfo. Por ello fue firme e insumiso con los poderosos, la prepotencia y los caprichos y a la vez cercano, comprensivo y hasta bromista con los humildes (...)

(...) Fue un ser único que elevó nuestra profesión al máximo nivel por su inteligencia, intuición, valentía, visión y capacidad de trabajo. Sabía y decía que hay que hacer las cosas como Dios manda y que con ello no hay nada imposible: en consecuencia, abordó tareas casi imposibles. Por ello exigía respeto a su trabajo y siempre, no sólo no toleró sino que criticó activamente la injerencia de la política en el campo de las decisiones técnicas. Ello le llevó a duras batallas y fuertes polémicas frente a los que pretendían manipular el buen hacer por conveniencia política (...)

(...) Era un admirable inconformista que nos dejó a sus compañeros una lección imperecedera: la de defender la profesionalidad frente a inconsecuencia y la conveniencia. Por ello le echó a la vida un coraje infrecuente, que hoy en día sería inimaginable, pero que es indispensable (...)

(...) Manuel Melis fue, con su rica e indomable personalidad el Vinculero actual de don Agustín de Betancourt, pues el Cuerpo de Ingenieros de Caminos se creó con la idea de generar a unos profesionales técnicamente muy bien preparados, cultos, conocedores e integrados en su sociedad que, sobre todo, tuvieran mente flexible y que fueran valientes para afrontar los problemas de la vida, así como conscientes de su obligación en el mundo que era la de estar al servicio de todos y sobre todo (recuerdo al Evangelio tan amado, por Melis) de los más pequeñuelos (...)



Figura 22: Fotografía de Manuel Melis publicada por el Colegio de Ingenieros de Caminos, con motivo de la semblanza escrita por Ignacio García-Arango en marzo de 2024 [41].

6. BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA.

[1] **VV.AA. José Calavera Ruiz.** Consultado en *Wikipedia, la enciclopedia libre*. Accesible en:

https://es.wikipedia.org/wiki/Jos%C3%A9_Calavera_Ruiz
(último acceso: junio de 2024)

[2] **VV.AA. Javier Manterola Armisén.** Consultado en *Wikipedia, la enciclopedia libre*. Accesible en:

https://es.wikipedia.org/wiki/Javier_Manterola
(último acceso: junio de 2024)

[3] **VV.AA. Manuel Melis Maynar.** Consultado en *Wikipedia, la enciclopedia libre*. Acceso:

https://es.wikipedia.org/wiki/Manuel_Melis_Maynar
(último acceso: agosto de 2024)

[4] **VV.AA. Juan Miguel Villar Mir.** Consultado en *Wikipedia, la enciclopedia libre*. Accesible en:

https://es.wikipedia.org/wiki/Juan_Miguel_Villar_Mir
(último acceso: junio de 2024)

[5] **Melis Maynar, M.** Tesis doctoral consultada en **DIALNET**. Portal de difusión de producción científica hispana. Fundación Dialnet. Universidad de La Rioja. Accesible en:

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=78591>
(último acceso: julio de 2024)

[6] **BOE núm. 28, de 2 de febrero de 1995**, pág. 3376. Nombramiento de Manuel Juan Melis Maynar como Profesor titular de Universidad del área de conocimiento de «Ingeniería del Terreno», del Departamento de Tecnología de la Construcción, Universidade da Coruña (UDC).

[7] **Medina Rodríguez, L.** Tesis doctoral consultada en **DIALNET**. Portal de difusión de producción científica hispana. Fundación Dialnet. Universidad de La Rioja. Accesible en:

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=260731>
(último acceso: julio de 2024)

[8] **BOE núm. 208, de 30 de agosto de 2001**, pág. 32777. Resolución de 8 de agosto de 2001, de la Universidad de A Coruña, por la que se nombra Catedrático de Universidad del área de conocimiento de "Ingeniería del Terreno", del Departamento de Tecnología de la Construcción, a don Manuel Juan Melis Maynar.

[9] **BOE núm. 24, de 28 de enero de 2004**, pág. 3365. Resolución de 26 de diciembre de 2003, de la Universidad Politécnica de Madrid, por la que se nombra a don Manuel Juan Ignacio Melis Maynar Catedrático de Universidad, área de conocimiento "Ingeniería e Infraestructura de los Transportes".

[10] **Gutiérrez Calvo, V y Verdú, D.** “*El autor de la M-30 achaca a una chapuza de Urbanismo la inundación*”. Artículo publicado en el diario El País. Madrid, 17/09/2008.

[11] **Carranco, B.** Artículo “*Urbanismo acusa al ‘padre’ de la M-30 de no conocer la obra*”. Publicado en el diario El País. Madrid, 25/09/2008.

[12] **Melis Maynar, M.** “*Carta abierta del ‘padre’ de la M-30*”. Publicada en el diario El País. Madrid, 18/09/2008.

[13] **Arnáiz Ronda, M.** Tesis doctoral consultada en **DIALNET**. Portal de difusión de producción científica hispana. Fundación Dialnet. Universidad de La Rioja. Accesible en:

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=2622>

(último acceso: julio de 2024)

[14] **Guijarro Trabada, J.M.** Tesis doctoral consultada en **DIALNET**. Portal de difusión de producción científica hispana. Fundación Dialnet. Universidad de La Rioja. Accesible en:

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=185543>

(último acceso: julio de 2024)

[15] **Márquez Picón, J.A.** Tesis doctoral consultada en **DIALNET**. Portal de difusión de producción científica hispana. Fundación Dialnet. Universidad de La Rioja. Accesible en:

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=204948>

(último acceso: julio de 2024)

[16] **Alcaide Alonso, J.M.** Tesis doctoral consultada en **DIALNET**. Portal de difusión de producción científica hispana. Fundación Dialnet. Universidad de La Rioja. Accesible en:

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=99097>

(último acceso: julio de 2024)

[17] **Melis Maynar, M.** “*Ampliación de la red de Metro 1995-99. Estado de los trabajos en octubre de 1997*”. Revista de Obras Públicas (ROP), nº3369. Año 144. Madrid, octubre de 1997.

[18] **Herrera Álvarez, M. y Arnáiz Ronda, M.** “*Adecuación de gálibo de la línea 10 del Metro de Madrid. Una obra diferente*”. Revista de Obras Públicas (ROP), nº 3405. Año 147. Número extraordinario, diciembre de 2000.

[19] **Melis Maynar, M.** “*Experiencias y resultados de la ampliación 1995-1999. 38 Km de túnel y 34 estaciones en 40 meses*”. Revista de Obras Públicas (ROP), nº3405. Año 147. Número extraordinario, diciembre de 2000.

[20] **Smith, M.** (Edit). “*Metrosur. First Edition. Commuting in the 21st Century. A tunnelbuilder reference edition*”. Tunnelbuilder y Comunidad de Madrid. Madrid, septiembre de 2001.

- [21] **González Jiménez, A. y Trabaja Guijarro, J.M.** “*Tramos VII, VIII y IX [Getafe]*”. Revista de Obras Públicas (ROP), nº3405. Extraordinario diciembre 2000.
- [22] **Barroso, F.J.** “*El Metrosur se abre a las cinco de la tarde para un millón de vecinos*”. Publicado en el diario El País. Madrid, 11/04/2003.
- [23] **VV.AA.** “*Madrid, Calle 30. Historia. La M-30, testigo directo del desarrollo urbanístico y la modernización de Madrid y su zona metropolitana*”. Recurso on line. Disponible en:
<https://mc30.es/historia/>
(último acceso: agosto de 2024)
- [24] **Melis Maynar, M.** “*Las tuneladoras de 3 carriles de la M-30, las mayores y más potentes jamás fabricadas*”. Revista de Obras Públicas (ROP), número 3454. Madrid, abril de 2005.
- [25] **VV.AA.** “*Proyecto Norte: Madrid Calle 30. Plan de reforma y gestión integral de la M-30*”. Rutas: Revista de la Asociación Técnica de Carreteras, ISSN 1130-7102, Nº112. Madrid, 2006.
- [26] **De las Heras Azcona, J.A.** “*Madrid Calle 30, Plan de Reforma y Gestión Integral de la M-30. Proyecto Este*”. Rutas: Revista de la Asociación Técnica de Carreteras, ISSN 1130-7102, Nº111. Madrid, 2005.
- [27] **Presa Matilla J. y Caneda Rubio, L.J.** “*Proyecto Sur: Madrid Calle 30. Plan de Reforma y Gestión Integral de la M-30*”. Rutas: Revista de la Asociación Técnica de Carreteras, ISSN 1130-7102, Nº110. Madrid, 2005.
- [28] **De las Heras Azcona, J.A. y Nájera Juanes, J.** “*Proyecto Oeste: Madrid Calle 30. Plan de reforma y gestión integral de la M-30*”. Rutas: Revista de la Asociación Técnica de Carreteras, ISSN 1130-7102, Nº113. Madrid, 2006.
- [29] **Del Pino Álvarez, J, y Diaz Morán, J.C.** “*Las instalaciones de los túneles de la Calle 30*”. Carreteras: Revista técnica de la Asociación Española de la Carretera, ISSN 0212-6389, Nº162. Madrid, 2008.
- [30] **Alfaro Grande, J. y Bravo Rivera, J.** “*El sistema de financiación de la nueva M-30: la empresa Madrid Calle 30*”. Revista de Obras Públicas (ROP). Nº3454. Madrid, 2005.
- [31] **Esquitino Martín, F.** “*Madrid Calle 30, un proyecto emblemático para Madrid*”. Ingeopres: Actualidad técnica de ingeniería civil, minería, geología y medio ambiente, ISSN 1136-4785, Nº139, Madrid, 2005.
- [32] **VV.AA.** Madrid Río. Consultado en *Wikipedia, la enciclopedia libre*. Accesible en: https://es.wikipedia.org/wiki/Madrid_R%C3%ADO
(último acceso: agosto de 2024)

[33] **BOE núm. 263, de 3 de noviembre de 2003.** Resolución de 16 de octubre de 2003, de la Universidad de A Coruña “*por la que se nombra Catedrático de Universidad del área de conocimiento de Ingeniería e Infraestructura de los Transportes, Departamento de Métodos Matemáticos y de Representación a don Miguel Domingo Rodríguez Bugarín*”.

[34] **VV.AA.** Medalla de Honor (Ingenieros de Caminos). Consultado en *Wikipedia, la enciclopedia libre*. Accesible en:
[https://es.wikipedia.org/wiki/Medalla de Honor \(Ingenieros de Caminos\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Medalla_de_Honor_(Ingenieros_de_Caminos))
(último acceso: julio de 2024)

[35] **VV.AA.** Caso Dreyfus. Consultado en *Wikipedia, la enciclopedia libre*. Accesible en:
https://es.wikipedia.org/wiki/Caso_Dreyfus
(último acceso: agosto 2024)

[36] **Melis Maynar, M.** “*Yo acuso. El colapso del Metro de Barcelona. El Nuevo Método Austríaco, las ECA y la Técnica Minera*”. Carta abierta publicada en “20 Minutos”. Madrid, febrero de 2005. Recogida por el ingeniero **Francisco Javier Tsao Santín** en su blog personal “Gattaca”. Accesible en el siguiente enlace:
<https://gattaca.es/pages/yo-acuso/#el-colapso-del-metro-de-barcelona>
(último acceso: agosto de 2024)

[37] **Vázquez Riera, M.** Correos electrónicos intercambiados con Manuel Melis en el blog [carreteros.org](http://www.carreteros.org). Madrid, 2005. Accesibles en el enlace:
<http://www.carreteros.org/tonterias/mmm/mmm.htm>
(último acceso: julio de 2024)

[38] **E.T.S. Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.** Universidad Politécnica de Madrid (UPM). “*Fallece el Profesor Manuel Melis Maynar*”. Fotografía de la necrológica publicada en la web oficial del centro. Accesible en:
<https://caminos.upm.es/fallece-manuel-melis/>
(último acceso: junio de 2024)

[39] **Melis Maynar, M. y Trabada Guijarro, J.M.** “*Construcción en 39 meses de 8 Km de túnel por el Método Clásico de Madrid*”. Revista de Obras Públicas (ROP). Nº 3405. Año 147. Extraordinario, diciembre 2000.

[40] **E.T.S. Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.** Universidad Politécnica de Madrid (UPM). “*Manuel Melis Maynar homenajado en la Escuela de Caminos de la UPM de Madrid*”. Publicado en la web oficial del centro. Accesible en:
<https://caminos.upm.es/manuel-melis-maynar-homenajado-en-la-escuela-de-caminos-de-la-upm-de-madrid/>
(último acceso: agosto de 2024)

[41] **García-Arango Cienfuegos-Jovellanos, I.** “*¡A Manolo ya en el cielo de Madrid! Semblanza*”. Publicada en la web del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Sección “Actualidad”. Madrid, 25/03/2024. Accesible en:

<https://www.colegiocaminos.es/actualidad/fallece-manuel-melis-ingeniero-que-sotero-m-30>
(último acceso: agosto de 2024)

Vivencias de un viajero inglés en la Sierra de Segura. La estancia del capitán Samuel Edward Cook en Orcera hacia 1830.

Sergio Rodríguez Tauste

Ldo. Historia

Cronista oficial de Orcera

ORCID: 0009-0004-8575-246X

Resumen

En este trabajo se estudia la visita que realizó Samuel Edward Cook a la Sierra de Segura durante su estancia en España entre 1829 y 1832. Procedente del Altiplano Granadino, a lo largo de su ruta fue describiendo los paisajes y los principales recursos económicos de la zona. Su paso por Orcera es muy interesante porque aún se percibían los estragos de la invasión napoleónica y el texto contiene algunas referencias al personal del Ministerio de Marina o a la organización municipal previa a la constitución de Orcera como villa independiente de Segura de la Sierra.

Palabras clave: Orcera, Sierra de Segura, literatura de viajes, provincia de Jaén.

Experiences of an English traveler in the Sierra de Segura. Captain Samuel Edward Cook's stay at Orcera around 1830.

Abstrac

This paper studies the visit that Samuel Edward Cook made to the Sierra de Segura during his stay in Spain between 1829 and 1832. Coming from the Granada Altiplano, along his route he described the landscapes and the main economic resources of the area. His time in Orcera is very interesting because the ravages of the Napoleonic invasion were still perceived and the text contains some references to the personnel of the Ministry of the Navy or to the municipal organization prior to the constitution of Orcera as an independent town of Segura de la Sierra.

Keywords: Orcera, Sierra de Segura, travel literature, province of Jaén.

1. Introducción

La literatura de viajes en España es muy abundante con la presencia de testimonios de viajeros desde el siglo XVI y XVII. Sin embargo, no es hasta mediados del XVIII, y especialmente durante el siglo XIX en el contexto del Romanticismo, cuando despunta. Siempre se ha distinguido entre los libros de viajes con un carácter científico y exploratorio, de los que recogen viajes por el mero placer de realizarlos basados en la curiosidad por conocer nuevos destinos con sus tradiciones y manifestaciones culturales propias. El autor no tiene que imaginar ya ningún argumento o personajes con los que construir una historia, tan solo se debe limitar a la descripción del itinerario y los elementos que va conociendo a lo largo de su recorrido para sentirse como el viajero, lo que implicaba también la elección y selección de los contenidos que se iban incluyendo en la narración. Fruto de este cambio de mentalidad es la aparición de los primeros manuales y guías para los viajeros. A lo largo del siglo XIX y comienzos del siglo XX España se convirtió en un destino ideal para el viajero que buscaba en Andalucía la mezcla de lo oriental con lo occidental, y los vestigios de épocas pasadas. Esto dio origen a una intensa literatura en la que los protagonistas de estos viajes, o bien intentaron plasmar sus experiencias a modo de manual, o bien intentaron recoger los sentimientos y sensaciones en una tierra tan lejana y diferente a su entorno. Alfonso de Figueroa y Melgar lo recogía muy acertadamente en su obra *Viajeros Románticos por España*, ya que, a su juicio, España ofrecía al viajero mucho más de lo que podía soñar, pero especialmente el Sur, en su búsqueda de lo exótico y de lo Oriental¹.

Sin duda, fueron muchos los viajeros que se acercaron a la provincia de Jaén² aunque son menos los que tuvieron a la Sierra de Segura como su destino. Es

¹ FIGUEROA Y MELGAR, A. (1971): *Viajeros Románticos por España*. Madrid, Escuelas Profesionales Sagrado Corazón, pág.10: “[...] Buscaban majos, manolas, claustros, navajas, bandidos; muchos se fijaban solamente en orientalismos y gitanerías. Otros, veían, en monumentos y antigüedades lo que querían ver, se paraban en lo anecdótico... aunque no debemos olvidar que había mocitas en las rejas de las calles andaluzas, navajas, trabucos, trajes cortos, zaragüelles y monteras, capas pardas, maragatos con sus recuas de mulas, bandidos más o menos generosos, majas y chisperos, duelos, raptos, mendigos altivos y harapientos, posadas increíbles, sierras agrestes atravesadas por caminos de herradura, pocos trenes y menos fondas decentes [...]”.

² VALLADARES REGUERO, A. (2002): *La provincia de Jaén en los libros de viajes*, Jaén, Ayuntamiento de Jaén.

muy curioso el relato de Samuel Edward Cook cuando puso los pies en Orcera como el primer extranjero que llegaba allí de viaje³, con unos modales y unas costumbres muy distintas a la de los habitantes del lugar, de lo que dejó constancia en su relato con todo detalle. Por este motivo queremos recuperar esa historia y el recorrido que Cook hizo por la Sierra de Segura y su paso por Orcera con el objetivo de conocer como describió y percibió el viajero a los habitantes del territorio y sus costumbres. En general, las referencias a la Sierra de Segura son muy escasas o hacen referencia a ella de pasada al hablar de otras áreas geográficas con la que era límite. Este es el caso, por ejemplo, del viaje botánico por el Sur de España de Bossier⁴, que por la fecha en que la escribió fue casi coetáneo en el tiempo al texto de Cook.

Los relatos más conocidos sobre la Sierra de Segura son posteriores como por ejemplo el de Juan de la Cruz Martínez (1842)⁵ y el de Luis Bello (1929)⁶ que llegó a Santiago de la Espada para conocer los motivos por los que en aquella tierra se alcanzaba un 92,8% de analfabetismo. Por este motivo queríamos recuperar la estancia de Samuel Edward Cook en la Sierra de Segura.

2. Aproximación a la vida de Samuel Edward Cook / Widdrington

El protagonista de nuestro viaje es Samuel Edward Cook un personaje muy interesante que visitó durante varios años España de una forma muy completa. Realizó sus viajes en un periodo muy interesante como fue la conocida como Década Ominosa del reinado de Fernando VII (1823-1833) y la I Guerra Carlista. Samuel Edward Cook nació en Newton Hall en 1787. Su padre, Joseph Cook (1759-1844), era el párroco de Shatton y Shilbottle, en el condado de Northumberland y su madre, Sarah Brown, que era sobrina nieta y coheredera de Nathaniel Widdrington, de Hauxley. De hecho, su madre tomó el apellido Widdrington en 1840, y de ahí pasó a sus hijos, por lo que a partir de esta fecha

³ LÓPEZ BURGOS, M. A. (2008): *Plateado Jaén. Relatos de viajeros de habla inglesa. Siglos XIX y XX*. Sevilla, Consejería de Turismo, Comercio y Deporte, pág. 16.

⁴ BOSSIER, E. (1839): *Voyage botanique dans le midi de l'Espagne pendant l'année 1837*. París, Gide et Cie.

⁵ MARTÍNEZ RUIZ, J. (1842): *Memorias del Partido Judicial de Segura de la Sierra*, Baeza, Imprenta de F. Moreno.

⁶ BELLO Y TROMPETA, L. (1929): *Viaje por las escuelas de Andalucía*, tomo 1. Madrid, Magisterio español.

las publicaciones sobre Samuel Edward Cook aparecen con el apellido Widdrington.

Para reconstruir su biografía es fundamental la obra de John Marsall, *Royal naval biography*, publicada en 1835, en la que encontramos una sucinta biografía de Samuel Edward Cook⁷. Fue nombrado teniente el 10 de junio de 1809, aunque según Antonio Sánchez Briones, estaba en el cuerpo de Marina desde 1802 y durante sus primeros años de servicio sirvió contra las baterías francesas y flotillas en torno a Boulogne⁸. De allí pasó a las Antillas donde sirvió en Cayena y Suriname hasta que fue nombrado, como dijimos antes, teniente de navío sirviendo a bordo del balandro Swallow a las órdenes del capitán Edward Reynolds Sably. Al mando de sus barcos participó en la captura de un bergantín armado francés, en el Mediterráneo.

Posteriormente Samuel Cook sirvió en el Niemen, barco capturado a Francia en 1809, y en el Castillo de Windsor al mando del capitán Charles Dashwood desde el 4 de enero de 1822. Ascendió a comandante el 3 de junio de 1824 y alcanzó gran fama al permitir que el rey Juan VI de Portugal se refugiara en el Castillo de Windsor que estaba atracado en Lisboa⁹. La protección de rey durante la “Abrilada” le valió la concesión del título de caballero de la Orden de la Torre y la Espada.

Tras retirarse del servicio activo en la Marina, entre 1829 y 1832, recorrió la península ibérica para publicar su obra *Sketches in Spain*, publicada en 1834, en la que se recoge su visita a Orcera. Posteriormente, publicó en 1838

⁷ MARSHALL, J. (1835): *Royal naval biography, or Memoirs of the services of all the flag-officers, superannuated rear-admirals, retired capitans and commanders, whose names appeared on the Admiralty list of Sea-Officers at the commencement of the year 1823, or who have since been promoted; illustrated by a series of historical and explanatory notes, which will be found to contain an account of all the naval action and other important events, from de commencement of the late reign, in 1760, to de present period with copious addenda*. Vol. IV, part. II. London, Longman, Rees, Orme, Brown, Green and Longman, Paternoster Row.

⁸ SÁNCHEZ BRIONES, A. (2022): “La primera guerra carlista según el capitán Samuel Edward Cook”, *Donostia eta Gipuzkoari buruzko azterketa historikoen buletina*, 55, págs. 467-527, pág. 472.

⁹ BULLÓN DE MENDOZA Y GÓMEZ DE VALUGERA, A. (1998): “Carlismo y miguelismo”, en: TORRE GÓMEZ, H.; PEDRO VICENTE, A: *España-Portugal: estudios de historia contemporánea*, págs. 13-39.

Observations on the present state of the war in Spain, sobre la I Guerra Carlista. El 22 de diciembre de 1842 fue elegido miembro de la Royal Society de Londres y de la Royal Geographical Society. En 1843 volvió a España, pero ya con el apellido Widdrington, y publicó *Spain and the Spaniards* en 1844.

Samuel Edward Cook / Widdrington falleció en Newton Hall el 11 de junio de 1856. Desde 1832 estaba casado con Dorothy Davison, segunda hija de Alexander Davison. José Gutierrez de la Vega (1791-1865) pintó un retrato de Samuel Edward Cook hacia 1830 de uniforme en el que podemos observar la medalla de oro otorgada por Juan VI de Portugal y la insignia de caballero de la Orden Militar de la Torre y la Espada. Esta pintura fue subastada por la casa de subastas Christie's el 20 de enero de 2010¹⁰ y de la que se pueden observar algunas imágenes de la misma en Internet¹¹. Esta pintura es coetánea a su visita por la Sierra de Segura por lo que podemos hacernos una idea de la apariencia que tuvo este viajero en su contacto con los serrano-segureños.

3. El viaje de Samuel Edward Cook por la Sierra de Segura

La riqueza forestal de la Sierra de Segura fue uno de los principales motivos por los que Samuel Edward Cook partió de Granada para conocer este territorio. Sin duda, la existencia de la Provincia Marítima y el Real Negociado de Maderas había despertado el interés del viajero, aunque la importancia y estructura de los organismos había ido variando con los vaivenes políticos de las primeras décadas del siglo XIX¹². Los principales cambios se observaron en el Real Negociado de Maderas con una nueva estructura a partir de la Real Orden de 17 de diciembre de 1817. En cuanto al Ministerio de Marina de Segura de la Sierra mantuvo su actividad hasta la promulgación de las *Ordenanzas de Montes* de

¹⁰ <https://www.christies.com/en/lot/lot-5285018> (Consultado: 06/05/2024).

¹¹ <https://www.niceartgallery.com/Jose-Gutierrez-de-la-Vega/Portrait-Of-Captain-Samuel-Edward-Cook%2C-Rn%2C-%28later-Widdrington%29-In-Uniform%2C-Wearing-Gold-Medal-And-An-Insignia.html> (Consultado 5/6/2024).

¹² RODRÍGUEZ TAUSTE, S. (2012): "La Provincia Marítima de Segura de la Sierra. Siglos XVIII-XIX", en ARAQUE JIMENEZ, E.; MOYA GARCÍA E.: *Aprovechamientos madereros en los montes jiennenses (siglos XIII-XX)*. Universidad de Jaén, Jaén, págs. 79-123.

1833¹³, por lo que el testimonio de Cook es muy valioso al aportar nueva información sobre este organismo en su etapa final.

Primera etapa Granada-Guadix

La principal fuente de información de Cook sobre la Sierra de Segura provenía de comerciantes de madera que iban a la zona en busca de madera para la construcción y desde la capital Cook emprendió el viaje haciendo su primera escala en Guadix. En el Altiplano había una amplia tradición comercial basada en la lana y otros productos como la madera a través de una amplia colonia de mercaderes italianos asentados en Huéscar, por lo que los recursos de la Sierra eran de sobra conocidos para los granadinos¹⁴. Sobre la ruta y el posible recorrido hemos utilizado como referencias el mapa de Juan Villuga de 1546 y el mapa de Tomás López de 1795. Desde Granada la posible ruta seguida era la que discurría cerca de Beas de Granada, siguiendo el curso aproximado de la actual carretera GR 3201 pasando por el Área Recreativa de Aguas Blancas, el Puerto de los Blancares, la Peza, Los Baños, ya por la GR-4104, hasta llegar a Guadix. A lo largo de su narración describe la ruta como de una subida constante y un desfiladero serpenteante junto a Sierra Nevada.

Segunda etapa Guadix-Baza

De Guadix se dirigió a Baza a través del camino real en el que se encontraban algunas ventas a lo largo de su recorrido fruto de la intensa actividad comercial de la ruta. De hecho, en su narración describe una de las caravanas que se dirigían hacia Levante con la que coincidió durante su viaje. En esta parte de la narración describió con gran detalle la posada donde se alojó. Se trataba de una gran instalación preparada para albergar a un alto número de animales de carga y el personal de las caravanas que realizaba la ruta comercial hacia Levante. Son muy interesantes los detalles relativos a la distribución espacial del edificio,

¹³ *Ibidem*, pág. 112.

¹⁴ GIRÓN PASCUAL, R. M. (2012): *Las Indias de Génova. Mercaderes genoveses en el Reino de Granada durante la Edad Moderna (ss. XVI-XVIII)*. Tesis doctoral. Universidad de Granada, Granada.

el equipamiento de las habitaciones y como era la organización interna del servicio. La cercanía a una plaza nos puede hacer pensar en que se tratara de la conocida como alhóndiga, actual sede del Museo Municipal de Baza.

El texto de Cook vuelve a hacer una reminiscencia al pasado y a cuestiones orientalizantes, hablando del importante pasado de Baza en época musulmana y la decadencia del lugar en aquel momento. Durante su estancia en Baza recogió una pequeña anécdota sobre las hijas del corregidor que estaban interpretando música de Rossini cuando él hubiera preferido que hubiera sido una canción árabe. Aquí vemos una clara reminiscencia a la época romántica y la búsqueda por parte de los viajeros de elementos orientales y exóticos en el Sur de España.

Tercera etapa Baza-Pozo Alcón

Desde Baza Edward Cook fue buscando, acompañado de su guía, el Guadiana Menor hasta llegar a Pozo Alcón donde pernoctaron. Aquí de nuevo hay una referencia a las actividades económicas del territorio al recoger en su obra la coincidencia en el camino con un grupo de dos hombres que portaban maíz y vino en dirección a Baza. Es muy interesante este dato ya que refleja la precariedad y pobreza de la zona porque con el beneficio de la venta del maíz y el vino, los dos hombres debían costear su trayecto cuantificado por el viajero en unos 112 Km. En Pozo Alcón fue bien acogido y de hecho su contacto allí no le permitió dormir en la posada ofreciéndole su casa.

El relato de Samuel Edward Cook recoge la falta de comunicación entre las poblaciones del entorno y el desconocimiento de la zona por parte de sus habitantes fruto de la incomunicación. De hecho, no pudieron saber la distancia exacta hasta Orcera y si tendrían que hacer noche por el camino o llegar al siguiente destino en una jornada. El guía que consiguió para acompañarle era un viejo soldado que desconocía el camino a seguir por lo que en la siguiente etapa tuvieron que hacer un alto en el camino para pasar la noche.

Cuarta etapa Pozo Alcón-Nava de San Pedro

Esta etapa es posiblemente la que más interrogantes ofrece ya que no hay muchas referencias a lo largo del texto al itinerario que siguieron, lo cual nos dificulta intentar reconstruir la ruta que pudieron seguir. El grupo salió de Pozo Alcón siguiendo el curso del nacimiento del Guadalquivir y a la altura de Vadillo Castril (los cortijos ubicados al mediodía según recoge el relato) puede estar la bifurcación a la que hace referencia el autor con las dos opciones posibles, o ir a la izquierda en dirección Cazorla o seguir hacia la derecha atravesando la Nava del Espino pudiendo hacer noche en la Nava de San Pedro.

Durante esta etapa el autor realiza una interesante descripción de los bosques y el paisaje existente, aunque un empeoramiento de las condiciones climáticas hizo que el grupo tuviera que buscar un refugio para pasar la noche después de desorientarse en su recorrido.

Quinta etapa Nava de San Pedro-Casas de Carrasco

Tras retomar la marcha siguieron una dirección errónea durante dos leguas hasta que localizaron a un pastor que los orientó por el camino correcto. Nuestro viajero dudaba de la capacidad de su guía por lo que contrató al pastor para que los acompañara en la ruta con la que llegar a Casas de Carrasco. El grupo llegó a mediodía a Fuente Segura, atravesaron Pontones y pernoctaron en Casas de Carrasco. En esta parte del relato aparece una referencia a los habitantes de la zona, en concreto los de Pontones recalando su extrema pobreza, algo volvería a conocer de primera mano casi un siglo después Luis Bello durante su visita a Santiago de la Espada.

Sexta etapa Casas de Carrasco-Orcera

Al llegar a Casas de Carrasco el grupo descubrió que no había posada, pero pudieron alojarse en la casa de un vecino, en una muestra de hospitalidad en la que hizo hincapié nuestro protagonista en su relato. De esta parada Edward Cook destacó las vistas privilegiadas sobre el valle describiendo el curso del Segura por un lado y la otra vertiente que iba hacia el Guadalquivir por el otro.

Antes de partir nuestro protagonista contrató un nuevo guía, aunque el que lo había acompañado desde Pozo Alcón insistió en acompañarlo. El grupo fue bajando hacia el valle, posiblemente por La Platera hasta llegar a Orcera al final de la jornada.

Séptima etapa Orcera-Beas de Segura

Esta etapa es la que más detallada aparece en el relato. Al llegar a Orcera buscaron una posada y al día siguiente intentó localizar a las autoridades, comenzando por el comandante militar, para que le sellaran el pasaporte y poder continuar su camino. Aquí podemos ver el protocolo a seguir por los viajeros de la época donde eran esenciales las cartas de recomendación o salvoconductos. En este caso intentaba contactar con militares para evitar pasar por las autoridades civiles. El comandante indicó que no podía firmar el pasaporte y que debía hacerlo el alcalde¹⁵. La descripción que hace del alcalde no tiene desperdicio. Lo describía como un campesino que encontró reunido con otras personas que estaban comiendo posiblemente gachamiga. La forma de disponerse en torno a la comida y la utilización de la cuchara ha sido una manera de comer tradicional en la Sierra de Segura conocida como “cucharada y paso atrás”. El alcalde le dijo que debía acudir al escribano, aunque finalmente el viajero acudió acompañado de los dos oficiales de Marina que estaban en las dependencias del Ministerio.

Samuel Edward Cook recoge algunas referencias a los edificios del Ministerio de la Provincia Marítima indicando que se hallaban medio en ruinas debido a los ataques franceses. También se refirió a la iglesia como un edificio enorme para una población tan pequeña y finalmente hizo una valoración sobre el entorno de Orcera, refiriéndose a la amplitud del bosque o la relación de los habitantes con su entorno destacando los incendios forestales para extender la superficie de pasto. Es muy interesante su reflexión final sobre los amplios bosques, la riqueza

¹⁵ Debido a que no se indican fechas a lo largo del relato, el alcalde de Orcera en aquel momento pudo ser José Calahorra, alcalde entre el 10 de enero de 1830 al 6 de enero de 1831 o su sustituto, José Antonio Martínez Gómez, que lo fue hasta el 6 de enero de 1832. *Cfr.*: AMO. Caja 3.

forestal que aun persistía pese a la presión del hombre, así como la abundancia de caza.

Octava etapa Orcera-Beas de Segura

De Orcera nuestro viajero partió hacia Beas de Segura siguiendo el curso del Guadalimar. Aquí aparecen numerosas referencias al nuevo paisaje que se encontró en su recorrido destacando los tonos rojizos de los salegones, la presencia de lentiscos y vegetación propia de zonas más cálidas. Cruzó por el río, por el lugar en que en su día estuvo la presa de la Puerta de Segura, demolida en la actualidad y donde se ubica hoy el puente que comunica las dos partes del municipio. También recogió una pequeña referencia al “castillo”, como es conocida la torre árabe la Puerta de Segura.

El viajero al echar la vista atrás veía la majestuosa fortaleza de la Segura dominando visualmente el entorno y terminaría su jornada en Beas de Segura para continuar su viaje hacia la zona de Úbeda y Baeza al día siguiente.

Jornada	Salida	Llegada	Km. aprox.
1	Granada	Guadix	55
2	Guadix	Baza	47
3	Baza	Pozo Alcón	41
4	Pozo Alcón	Nava de San Pedro	63
5	Nava de San Pedro	Fuente Segura-Pontones-Casas de Carrasco	48
6	Casas de Carrasco	Orcera	43
7	Orcera	Beas de Segura	60
Total distancia aproximada			357

Jornadas del viaje de Samuel Edward Cook con estimación de kilómetros.

Fuente: Cook Samuel E. (1834). Elaboración propia.

4. Conclusiones

La obra *Sketches in Spain* de Samuel Edward Cook quizá no es tan conocida como otros libros de viajes, pero sí ofrece una bonita descripción de la Sierra de Segura desde los ojos de un viajero inglés durante un viaje en el primer tercio del siglo XIX. Lo hizo en una época de profundos cambios políticos y de incertidumbre, máxime, en una zona tan incomunicada y alejada. De hecho, el viaje se produce en el contexto de la aprobación de las actuales provincias que hizo que la Sierra de Segura se integrara en la provincia de Jaén desvinculándose de Murcia. Unos diez años después la obra de Juan de la Cruz Martínez¹⁶ no ofrecería una imagen mejor del territorio, sino aun más desoladora.

Resulta curioso en algunos detalles de la narración como se observa ese componente del Romanticismo en el que se buscan reminiscencias al pasado musulmán de España y elementos orientales que según el viajero continuaban presentes en la sociedad. Esos elementos hacían atractivos los libros de viajes para los lectores ingleses que se deleitaban imaginando ese mundo lejano y culturalmente distinto al suyo a lo que se sumaba ese toque oriental de su pasado hispanomusulmán. Con el tiempo este tipo de publicaciones se han vuelto muy valiosas al permitir reconstruir viejos itinerarios, conocer las distintas posadas o ventas con la distribución en aquella época y que en la actualidad no existen sin perder de vista la forma de viajar a través de pasaportes o salvoconductos por territorios tan inhóspitos.

¹⁶ MARTÍNEZ RUIZ, J. (1842): *Memorias del Partido... op. cit.*

5. Láminas



Imagen 1: Retrato de Samuel Edward Cook hacia 1830.

Fuente: <https://www.artnet.com/>¹⁷

¹⁷ https://www.artnet.com/artists/jos%C3%A9-guti%C3%A9rrez-de-la-vega/portrait-of-captain-samuel-edward-cook-rn-later-rhO13JkTX6cGwJXT_XKR2Q2 (Consultado: 5/6/2024).



Imagen 2: Pontones hacia 1920.

Fuente: Miguel Molina Ruiz.



Imagen 3: Antiguo puente de La Puerta de Segura a principios del siglo XX.

Fuente: Ayuntamiento de la Puerta de Segura.

6. Anexo documental

COOK, S.E. (1834): *Sketches in Spain during the Years 1829, 30, 31 and 32; containing notices of some districts very little known; of the manners of the people, government, recent changes, Commerce, Fine Arts and Natural History*. Thomas and William Boone, London. Vol. 1, págs. 54-67.

Advertencia: Las notas a pie de página del original se han reproducido y traducido, mientras que se han añadido otras de tipo aclaratorio únicamente en castellano.

Inglés	Castellano
<p data-bbox="448 293 576 327">//pág. 54/</p> <p data-bbox="424 394 600 427">CHAPTER III</p> <p data-bbox="400 495 624 528">Sierra de Segura</p> <p data-bbox="237 595 788 1585">Having ascertained that the Sierra de Segura, a lofty and wild range of mountains, in which the Guadiana, the Segura, and the Guadalquivir take their rise, and flow to fertilize the various regions of la Mancha, Murcia, and Andalusia, contained the principal forests in the South of Spain. I left Granada for the purpose of visiting it, with two horses and an armed guide, who was strongly recommended to me, being in the habit of carrying money to the mines, and similar commissions. I obtained some letters of recommendation, but the information I could procure respecting the district was very scanty, the only sources being the timber merchants who occasionally visit it to purchase the building materials of Granada, which are chiefly supplied from thence¹⁸.</p>	<p data-bbox="1015 293 1142 327">//pág. 54/</p> <p data-bbox="991 394 1166 427">CAPÍTULO III</p> <p data-bbox="967 495 1190 528">Sierra de Segura</p> <p data-bbox="807 595 1358 1637">Habiendo comprobado que la Sierra de Segura, cadena montañosa elevada y salvaje, en la que toman sus aguas el Guadiana, el Segura y el Guadalquivir nacimiento y curso para fertilizar las diversas regiones de la Mancha, Murcia y Andalucía, contenía los principales bosques del Sur de España. Salí de Granada con el propósito de visitarla, con dos caballos y un guía armado, que me fue insistentemente recomendado, que tengo la costumbre de llevar dinero a las minas y comisiones similares. Obtuve algunas cartas de recomendación, pero la información que pude conseguir sobre la zona fue muy escasa, siendo las únicas fuentes los comerciantes de madera que lo visitan ocasionalmente para comprar los materiales de construcción de Granada, que se suministran principalmente desde allí¹⁸.</p>

¹⁸ For some information on the subject of these forests, by which my attention was called to them, I was indebted to the Padre Muñoz of St. Agustino, at Cordoba, Regius Professor of Botany there. // Por alguna información sobre el tema de estos bosques, que me llamó la atención, estuve en deuda con el Padre Muñoz de San Agustino, en Córdoba, Profesor Regius de Botánica allí. El padre Muñoz al que hace referencia Samuel Edward Cook es el padre José de Jesús Muñoz Capilla (1771-1840). *Cfr.*: GUY, A. (1984): "José de Jesús Muñoz Capilla, prédicateur et philosophe de l'histoire", *Cuadernos salmantinos de filosofía*, 11, págs. 507-527.

<p>I slept the first day at Guadix. After ascending by a long range of continued rise for more than a league, and crossing a defile, the road winds along under the shoulder of the Sierra Nevada, where are the remains of a noble forest of oak; not a tree is now standing. We dined at a <i>venta</i> in a beautiful valley, and after traversing an uninteresting tract, the latter part of which shoots out like a promontory, entered the curious defiles which lead to Guadix, of which information will be given in the geological</p> <p>//pág. 55/</p> <p>abstract. The sandy rock is hollowed into various troglodyte habitations, but the district is almost uncultivated.</p> <p>At a short distance from Guadix we again entered a country similar to that of the preceding day, having the bold and striking range of the Sierra de Baza, a detached portion of the Sierra de Segura, on the right. After passing an upland table with wild and bleak views, we descended to Baza. It was late in the autumn, and a caravan which travels from Valencia to Granada was on its way. It sets out immediately after the gathering of the rice, which is exchanged for leather, trapping for mules, hemp, images of clay, and a variety of small articles of domestic manufacture.</p>	<p>Dormí el primer día en Guadix. Después de subir por un largo camino de continuada subida durante más de una legua, y de cruzar un desfiladero, el camino serpentea bajo el arcén de Sierra Nevada, donde se encuentran los restos de un noble bosque de robles. Ahora no queda ni un árbol en pie. Cenamos en una venta en un hermoso valle, y después de atravesar un tramo poco interesante, cuya última parte se eleva como un promontorio, entramos en los curiosos desfiladeros que conducen a Guadix, de los que se dará información en el informe</p> <p>//pág. 55/</p> <p>geológico. La roca arenosa está excavada con varias viviendas trogloditas, pero el distrito está casi inculto.</p> <p>A poca distancia de Guadix volvimos a entrar en un país similar al del día anterior, teniendo a la derecha la audaz y llamativa Sierra de Baza, porción separada de la Sierra de Segura. Tras pasar una meseta de altura con vistas agrestes y desoladoras, descendimos hasta Baza. Era finales de otoño y una caravana que viajaba de Valencia a Granada estaba en camino. Se parte inmediatamente después de la recolección del arroz, que se cambia por cuero, trampas para mulas, cáñamo, imágenes de barro, y una variedad de</p>
--	---

<p>The journey and other operations occupy about six weeks. The road was covered with lines of the fine white asses of Valencia, carrying sacks of rice, and many passengers who availed themselves of the opportunity to travel. These animals were all males, as they are considered of superior strength and vigour to the females, which remain at home for domestic work. They travel at a good pace, with a light and cheerful step, occasionally tumbling over the rocks, and recovering their feet with great coolness and agility.</p> <p>At Baza I lodged in a spacious new posada; there were successive arrivals to the number of two hundred animals, which were all lodged under the same roof, and the host informed me he could accommodate a still greater number. The entrance, which comprises the kitchen, and the place of loading, unloading, and the sleeping benches, of the arrieros, and others of the same rank, is proportionably large. As the asses successively arrived, they were quickly discharged and passed to the stables, which are in the rear, communicating by doors, and the packs arranged symmetrically in rows, ready to load in the morning; each mayoral, or leader, looking carefully to his own charge; the mozos, of which there was one to every four or five animals, attending them.</p>	<p>artículos pequeños de fabricación nacional.</p> <p>El viaje y otras operaciones ocupan unas seis semanas. El camino estaba cubierto de hileras de finos asnos blancos de Valencia, que llevaban sacos de arroz, y muchos pasajeros que aprovechaban la oportunidad para viajar. Estos animales eran todos machos, ya que se les considera de fuerza y vigor superiores a las hembras, que permanecen en casa realizando tareas domésticas. Avanzan a buen ritmo, con paso ligero y alegre, dando tumbos de vez en cuando sobre las rocas, y recuperando el pie con gran frescor y agilidad.</p> <p>En Baza me alojé en una posada nueva y espaciosa. Hubo llegadas sucesivas hasta un número de doscientos animales, todos alojados bajo un mismo techo, y el anfitrión me informó que podía alojar a un número aún mayor. La entrada, que comprende la cocina, el lugar de carga y descarga y los bancos para dormir de los arrieros y otros de la misma categoría, es proporcionalmente grande. Como sucesivamente llegaban los asnos, eran rápidamente descargados y pasados a los establos, que están al fondo, comunicados por puertas, y las cargas dispuestas simétricamente en filas, listas para cargar por la mañana; cada mayoral o líder, mirando atentamente a su propio cargo; los mozos, de los cuales había uno</p>
---	--

<p>//Pág. 56/</p> <p>The whole party slept either on stone benches, or on the ground, spreading their mantas¹⁹. Above this vestibule are the rooms appropriated to passengers. I was shown into a spacious one, without an atom of furniture, or anything but the walls. A clean and excellent bed on trestles, however, soon made its appearance, with the necessary furniture, and a good supper was produced, after I had sent to the plaza and purchased every article for it. When the asses were arranged and fed, and their leaders had made their frugal meal of salt fish and oil, guitars and castanets came forth, and they kept it up until a late hour, regardless of the day's fatigue, or of that which was to follow. Everything passed off quietly, but I observed the host, who was a grave and sedate personage, paced constantly back and forwards amongst them, taking no part in the enjoyment, being evidently ready to interfere; as amongst the Valencians, who are armed, and beyond all the Spaniards jealous and quick in quarrel, deadly frays sometimes break out in an instant.</p> <p>Baza, which figured so much in the time of the Moors, is now a miserable place, the inhabitants subsisting by the traffic of the road which passes through it, and on</p>	<p>de cada cuatro o cinco animales, atendiéndolos.</p> <p>//Pág. 56/</p> <p>Todo el grupo durmió en bancos de piedra o en el suelo, extendiendo sus mantas¹⁹. Sobre este vestíbulo se encuentran las habitaciones destinadas a los pasajeros. Me llevaron a una habitación espaciosa, sin un solo mueble ni nada más que las paredes. Sin embargo, pronto apareció una cama limpia y excelente sobre caballetes, con los muebles necesarios, y me sirvieron una buena cena, después de haber enviado a la plaza y comprado todos los artículos necesarios. Cuando los asnos estuvieron dispuestos y alimentados, y sus jefes hicieron su frugal comida de pescado salado y aceite, salieron guitarras y castañuelas, que aguantaron hasta tarde, sin importar el cansancio del día, ni el que vendría después. Todo transcurrió tranquilamente, pero observé que el anfitrión, que era un personaje grave y tranquilo, caminaba constantemente de un lado a otro entre ellos, sin tomar parte en el disfrute, estando evidentemente dispuesto a interferir; como entre los valencianos, que van armados, y más allá de todos los españoles celosos y rápidos en la pelea, a veces estallan en un instante refriegas mortales.</p>
--	--

¹⁹ A kind of coarse saddle-cloth. // Una especie de manta tosca.

<p>the produce of its vineyards and olive grounds. Like so many other places, it would appear incredible what a change has taken place since the conquest; scarcely a trace of its description at that time being discernible. I waited on the <i>corregidor</i>, to whom I had a letter, and who is a personage of great consequence in this district. I found his daughters in this remote place playing Rossini, with whose works they were quite conversant. I should have very much preferred hearing some air of Moorish origin. He informed me, that as far as his jurisdiction extended, the country was safe, but that beyond,</p> <p>//Pág. 57/</p> <p>there were <i>rateros</i>²⁰. However, as both myself and guide were armed, I was under no apprehension of an attack from that description of robbers.</p> <p>I turned to the north, and crossing a dreary tract of African aspect, passed the Guadiana, as called by the people; a beautiful stream which collects the waters of the eastern part of the Sierra de Segura. When the country is surveyed, it will probably be found to be the true source of the Guadalquivir. Another branch is at present considered to be so, which rises to the west in the Sierra de Cazorla. Above this river we ascended a</p>	<p>Baza, que tanto figuraba en la época de los moros, es ahora un lugar miserable. Los habitantes subsisten del tráfico del camino que lo atraviesa, y del producto de sus viñedos y olivos, como tantos otros lugares. Parece increíble el cambio que se ha producido desde la conquista, sin apenas rastro de su descripción. En aquel tiempo, estando visible, atendí al <i>corregidor</i>, a quien tenía una carta, y que es un personaje de gran importancia en este distrito, encontré a sus hijas en este lugar remoto tocando a Rossini, con cuyas obras estaban bastante familiarizadas. Hubiera preferido mucho escuchar algo de origen morisco. Me informó que hasta donde se extendía su jurisdicción, el país estaba seguro,</p> <p>//Pág.57/</p> <p>pero que más allá había <i>rateros</i>²⁰. Sin embargo, tanto como yo como el guía estábamos armados, no tenía ningún temor de un ataque por esa descripción de ladrones.</p> <p>Me volví hacia el norte, y atravesando una lúgubre extensión de aspecto africano, pasamos el Guadiana, como lo llama el pueblo; un precioso arroyo que recoge las aguas de la parte oriental de la Sierra de Segura. Cuando se haga un estudio del país, probablemente se descubrirá que</p>
--	---

²⁰ See the Chapter on robbers. // Ver el capítulo de los ladrones.

<p>high plateau, at the extremity of which is Pozo de Alcon, where I slept. On the way we met two men with a small ass laden with corn, which they were carrying to Baza, from a place nearly sixty miles distant. On the scanty profits of this small cargo, with a return probably of wine, they had to maintain themselves and the animal during this long journey. These wandering habits are the delight of the semi-Arab population of the south. After making the necessary arrangements for the night, I strolled out to an eminence above the village, to enjoy a view, of which there are few parallels. I stood on an upland terrace, backed by the Sierra de Segura. On the right, the eye descended through barrancos, or ravines, and was lost amidst the summits of the secondary range, which is the prolongation of that Sierra to Jaen, and extends, by Loja, Antequera, Ronda and Gibraltar, into Africa.</p> <p>To the south is a vast horizon formed of the low <i>Hoya of Baza</i>, which a small angle prevents the eye from topping and descrying the distant Mediterranean. The Sierra de Baza and various isolated masses of mountain are seen protruding through the wide and Libyan waste which extends to the <i>Sierra de Filabres</i>. To the west, in majestic</p> <p>//Pág. 58/</p>	<p>es la verdadera fuente del Guadalquivir. Actualmente se considera así otro ramal que nace hacia el oeste en la Sierra de Cazorla. Por encima de este río subimos a un altiplano, en cuyo extremo está Pozo Alcón, donde dormí. En el camino encontramos dos hombres con un asno pequeño cargado de maíz, que llevaban a Baza, de un lugar que estaba como a sesenta millas de distancia. Con los escasos beneficios de este pequeño cargamento, junto con probablemente vino, tuvieron que mantenerse a sí mismos y al animal durante este largo viaje. Estos hábitos errantes son el deleite de la población semiárabe del sur. Después de hacer los arreglos necesarios para pasar la noche, caminé hasta una zona alta sobre el pueblo para disfrutar de una vista con pocos paralelos. Me encontraba en una terraza elevada, respaldada por la Sierra de Segura. A la derecha, el ojo descendía por barrancos y se perdía entre las cumbres de la sierra secundaria, que es la prolongación de aquella Sierra hasta Jaén, y se extiende por Loja, Antequera, Ronda y Gibraltar hasta África.</p> <p>Al sur se abre un vasto horizonte formado por la baja Hoya de Baza, cuyo pequeño ángulo impide a la vista coronar y divisar el lejano Mediterráneo. La Sierra de Baza y diversas masas montañosas aisladas se ven sobresaliendo del amplio y páramo</p>
--	--

<p>grandeur, the Sierra Nevada terminates the view, rising above the great plain of Guadix. Although the base is two thousand feet above the level of the sea, the splendid mass towers above all the subordinate objects in regal majesty, like "the monarch of mountains." The Sun was setting "in glory," his rays tinging the eternal snow, and resting on a deep mass of blue, completing the effect of a landscape, which to the geographer, the geologist, the painter, or admirer of nature, could not be excelled. I slept at the house of a worthy man, to whom I had a letter of recommendation, who would not permit me to remain at the posada, and undertook to procure me a guide to the <i>Sierra</i>.</p> <p>Although we were at the foot of it, it was impossible to obtain any accurate information. No one in the village knew more than the immediate district. They could not agree within some leagues as to the distance of Orcera, which was the point I meant to reach, and I could not come to any decision, from their accounts, whether I should be able to reach a place of shelter for the night, or have to pass it in the forest. My host was as ignorant as the rest, although he knew perfectly well, in this secluded corner, what was going on in every part of Europe. The man he intended to accompany me, was unfortunately absent, and a substitute</p>	<p>libio que se extiende hasta la Sierra de Filabres. Al oeste, en majestuosa</p> <p>//Pág. 58/</p> <p>grandeza, cierra la vista Sierra Nevada, elevándose sobre la gran llanura de Guadix. Aunque la base está a dos mil pies sobre el nivel del mar, la espléndida masa se eleva por encima de todos los objetos subordinados con majestuosidad real, como "el monarca de las montañas". El Sol se ponía "en gloria", sus rayos tiñendo la nieve eterna y descansando sobre una profunda masa de azul, completando el efecto de un paisaje que, para el geógrafo, el geólogo, el pintor o el admirador de la naturaleza, no podría ser superado. Dormí en casa de un hombre digno, de quien tenía una carta de recomendación, que no me permitió permanecer en la posada y se comprometió a conseguirme un guía para la Sierra.</p> <p>Aunque estábamos al pie de la misma (Sierra), fue imposible obtener información precisa. Nadie en el pueblo sabía más que el distrito inmediato. No se pusieron de acuerdo en algunas leguas sobre la distancia de Orcera, que era el punto al que yo quería llegar, y no pude decidir por sus relatos si podría llegar a un lugar donde pasar la noche, o tener que pasarlo en el bosque. Mi anfitrión era tan ignorante como los demás, aunque</p>
--	---

<p>was found in a gaunt Lismahago²¹ figure, an old soldier, who, as it turned out, had no earthly qualification for the office of guide, but honesty and the most imperturbable good humour, with a power of going equal to a horse. At dawn of day, we set out, and soon entered the forest, skirting and repeatedly crossing a clear and lovely stream, which, with the deep shade of the pines, gave a sylvan beauty to the scene, contrasting with the African aridity of the country from Granada. The mountains are about the scale of the smaller Appenines, with great beauty of form, and are clothed with pine to the summit. The mountains are about the scale of the smaller Appenines, with great beauty of form, and are clothed with pine to the summit. The</p>	<p>sabía perfectamente bien, en aquel rincón apartado, lo que ocurría en cada rincón de Europa. Desgraciadamente, el hombre al que pretendía acompañarme estaba ausente, y se encontró un sustituto en una figura demacrada de Lismahago²¹, un viejo soldado que, según resultó, no tenía ninguna cualificación terrenal para el oficio de guía, pero sí honestidad y el más imperturbable buen humor, con una potencia de andar igual a la de un caballo. Al amanecer, partimos y pronto nos adentramos en el bosque, bordeando y atravesando repetidas veces un claro y hermoso arroyo, que, con la sombra profunda de los pinos, daba una belleza selvática al paisaje, contrastando con la aridez africana del país granadino.</p>
<p>//Pág. 59/</p>	<p>Las montañas tienen aproximadamente la escala de los Apeninos más pequeños, con una forma gran belleza, y están revestidos de pinos hasta la cumbre. La</p>
<p>lower part of the valley is partially cultivated. About the middle of the day, I arrived at a district of <i>cortijos</i>, or farming establishments, with grounds broken and varied with evergreen and deciduous oaks and other trees and shrubs. The road now divided, and I had the option of turning to the left, and descending on Cazorla, a village at the foot of the Sierra, and by which name this part of it is known, or of pushing on for Orcera, with the doubtful prospect of reaching the Casas</p>	<p>//Pág. 59/</p> <p>la parte baja del valle está parcialmente cultivada. Hacia el mediodía llegué a un distrito de cortijos, o establecimientos agrícolas, con terrenos quebrados y variados con robles de hoja perenne y caducifolios y otros árboles y arbustos. El camino ahora se dividía y yo tenía la</p>

²¹ Lismahago hace referencia al capitán Lismahago de la obra de Tobias Smollett *La expedición de Humprhy Clinker* publicada en 1771 en la se describe a Lismahago como un personaje con aires quijotescos.

<p>de Carrasco, the only chance of shelter for the night. I had obtained the great object of my visit, which was to see what the upper zone of these forests was composed of; but as the weather was fine, I determined to proceed, and examine the higher parts of the <i>Sierra</i>. After passing a beautiful defile, the stream diminished; the country rose; the trees decreased in size; and we gradually obtained a higher elevation.</p> <p>The weather now exhibited symptoms of change, a strong south wind arose, and the clouds began to drive; giving unequivocal signs of alteration. At the summit of the pass we met a shepherd, to whom the guide spoke aside, never acquainting me that his knowledge of the country was quite at an end. We passed a ridge and began to descend. A thick fog formed, and the night began to close. We still followed the track, until I saw too clearly, we were wrong.</p> <p>However, the man with a dogged obstinacy persisted he was right, until at nightfall we came to an <i>aguadero</i>, or watering place for cattle, when the road terminated. He still insisted it was the right direction, and in the hopes of hitting the road, I followed his suggestion.</p> <p>We were soon irretrievably entangled amongst rocks and precipices, and the fog and drizzle increasing, there was no</p>	<p>opción de girar a la izquierda, y descender por Cazorla, pueblo al pie de la Sierra, y con el nombre que se conoce a esta parte de la misma, o seguir hacia Orcera, con la dudosa perspectiva de llegar a las Casas de Carrasco, la única posibilidad de refugio para pasar la noche. Había cumplido el gran objeto de mi visita, que era ver de qué estaba compuesta la zona superior de estos bosques; pero como el tiempo era bueno, resolví seguir adelante y examinar las partes más altas de la Sierra. Después de pasar un hermoso desfiladero, el arroyo disminuyó, el país se levantó, los árboles disminuyeron de tamaño y poco a poco fuimos obteniendo una mayor elevación.</p> <p>El tiempo ahora presentaba síntomas de cambio, se levantó un fuerte viento del sur y las nubes empezaron a alejarse dando signos inequívocos de alteración. En la cima del paso nos encontramos con un pastor, con quien el guía habló aparte, sin informarme nunca de que su conocimiento del país había llegado a su fin. Pasamos una cresta y comenzamos a descender. Se formó una espesa niebla y la noche empezó a cerrarse. Seguimos la pista hasta que vi claramente que estábamos equivocados.</p> <p>Sin embargo, el hombre con tenaz obstinación insistió en que tenía razón, hasta que al caer la noche llegamos a un aguadero, o abrevadero para el ganado,</p>
--	---

<p>alternative but to stop. We were unfortunately on the weather side of the Sierra, which was nearly bare in that part.</p> <p>However, I selected the best tree, and we prepared to</p> <p>//Pág. 60/</p> <p><i>bivouac</i>²², making a fire with the decayed branches. As soon as the fire was lighted, the guide, whose ignorance and obstinacy was the cause of our being in this situation, extended himself, and was in a minute fast asleep, merely remarking to the other, that he was sorry on account of the <i>caballero</i>. To themselves it appeared a matter of perfect indifference. They consoled themselves with the observation that on such a night it would be impossible to see the road on the king's highway. We picketed the horses near the fire, and kept the arms in readiness, as I was not without apprehension of the wolves, which abound here and might be induced to attack them We had abundance of provisions, but my guide had neglected to fill the <i>bota</i> at Pozo Alcon, according to orders, a circumstance to those people of no importance, although their appetites in eating are voracious. After an</p>	<p>cuando terminaba el camino. Él todavía insistía en que era la dirección correcta y, con la esperanza de emprender el camino, seguí su sugerencia.</p> <p>Pronto quedamos irremediamente enredados entre rocas y precipicios, y la niebla y la llovizna aumentaban, no nos quedó otra alternativa que detenernos. Desafortunadamente estábamos en el lado meteorológico de la Sierra, que estaba casi desnuda en esa parte.</p> <p>Sin embargo, seleccioné el mejor árbol y nos preparamos para</p> <p>//Pág. 60/</p> <p><i>vivac</i>²², haciendo fuego con las ramas podridas. Tan pronto como se encendió el fuego, el guía, cuya ignorancia y obstinación fue la causa de estar en esta situación, se estiró y al minuto se quedó profundamente dormido, simplemente comentando al otro que lo sentía por el caballero. A ellos les parecía una cuestión de absoluta indiferencia. Se consolaron con la observación de que en una noche así sería imposible ver el camino real. Colocamos los caballos cerca del fuego y mantuvimos las armas listas, ya que no estaba sin temor a los lobos, que abundan aquí y podrían verse inducidos a</p>
---	--

²² Término francés que se refiere al campamento instalado de manera provisional para pasar la noche al raso.

<p>uncomfortable night, morning appeared, and at daybreak we moved, and regained the road we had left, but it was soon clear that it was merely the communication with some corn patches, and that we were entering the deepest defiles of the forest.</p> <p>We heard a shepherd's voice, and on joining him ascertained that we were quite wrong, and had left the road two leagues. I engaged him to accompany us, and we retraced this distance, coming to the point where the man had, as it turned out, told the guide to keep to the right, instead of which, we had gone to the left. We now found the road, and passing some noble forest scenery, at midday came to the <i>Fuente Segura</i>, the source of that river, which rises in a small marshy bottom. Near it is a <i>cortijo</i>, and a little further, two miserable hamlets adjoining each other in a small <i>barranco</i>, called the Pontones. The inhabitants were very civil, but their appearance wretched in</p> <p>//Pág. 61/</p> <p>the extreme, the children running about naked, and their skins black and dirty, like young Indians. It was so uninviting that I went on to the Casas de Carrasco, another hamlet, at a short distance, which was much better.</p> <p>There was no <i>posada</i>, but we were received at a clean and respectable</p>	<p>atacarlos. Teníamos provisiones en abundancia, pero mi guía se había olvidado de llenar la bota. en Pozo Alcón, de acuerdo a las órdenes, circunstancia sin importancia para aquella gente, aunque sus apetitos en la comida son voraces. Después de una noche incómoda, llegó la mañana, y al amanecer nos mudamos y recuperamos el camino que habíamos dejado, pero pronto quedó claro que se trataba simplemente de la comunicación con unos maizales, y que estábamos entrando en los desfiladeros más profundos del bosque.</p> <p>Oímos la voz de un pastor, y al llegar a él vimos que estábamos muy equivocados, y que nos habíamos desviado del camino dos leguas. Lo contraté para que nos acompañara y recorrimos esa distancia hasta llegar al punto donde resultó que el hombre le había dicho al guía que se mantuviera a la derecha, en lugar de eso, habíamos ido a la izquierda. Encontramos ya el camino, y pasando por un noble paisaje de bosque, llegamos al mediodía a la Fuente Segura, nacimiento de aquel río, que nace en un pequeño fondo pantanoso. Cerca de él hay un cortijo, y un poco más lejos, dos miserables caseríos contiguos en un pequeño barranco, llamados los Pontones. Los habitantes eran muy civilizados, pero su aspecto era lamentable en</p>
--	---

<p>house, the custom being in this remote district to admit a stranger in any house where he may present himself. The host asked no questions, according to the Spanish etiquette, but he could not disguise his surprise at seeing us. We found a delicious skin of the wine of Baza, and having plenty of provisions soon forgot the discomfort of the night. The views from this village were extremely extensive, over forest glade in every direction. Below, the Segura found its way through a small gorge of white limestone to the warm valleys of Murcia; and on the other side, bolder features marked the descent of the streams to Andalusia and the Guadalquivir. I engaged a fresh guide to Orcera, intending to discharge the other, but he begged so hard to be allowed to accompany, as he said, from "friendship," in which he was joined by my own attendant, that I was forced to give way, and we set out. We passed along a very narrow ridge, which parts the streams of the Segura and Guadalquivir, and saw many groupes of noble pines, which the barbarity of the peasants had destroyed by firing them during the summer, leaving the lifeless trunks standing; a practice as common here as useless and destructive. We soon came to a pass, which by a rapid and precipitous descent led to the bed of a torrent, one of the principal feeders of the northern branch of the Guadalquivir. The scene was beautiful, the pines in groupes</p>	<p>//Pág. 61/</p> <p>en el extremo, los niños correteando desnudos, con la piel negra y sucia, como jóvenes indios. Me resultó tan poco atractivo que me dirigí a las Casas de Carrasco, otro caserío, a poca distancia, que era mucho mejor.</p> <p>No había posada, pero nos recibieron en una casa limpia y respetable, siendo costumbre en este remoto distrito admitir a un extraño en cualquier casa donde pueda presentarse. El anfitrión no hizo preguntas, según la etiqueta española, pero no pudo disimular su sorpresa al vernos. Encontramos un odre delicioso del vino de Baza, y habiendo provisiones en abundancia, pronto nos olvidamos del malestar de la noche. Las vistas desde este pueblo eran extremadamente amplias, sobre claros del bosque en todas direcciones. Abajo, el Segura encontró su camino a través de un pequeño desfiladero de piedra caliza blanca hacia los cálidos valles de Murcia; y al otro lado, rasgos más audaces marcaban el descenso de los arroyos hacia Andalucía y el Guadalquivir. Contraté un nuevo guía para Orcera, con la intención de despedir al otro, pero él me rogó tanto que le permitiera acompañarme, como dijo, por "amistad", a la que se unía mi propio asistente, que me vi obligado a ceder y nos pusimos en camino. Pasamos por</p>
---	--

<p>threw the deepest shade, from which we were constantly emerging, and a brilliant night succeeded.</p> <p>The glittering stars, the lights on the opposite mountain of Segura de la Sierra, the watch-fires in the <i>cortijos</i>, placed</p> <p>//Pág. 62/</p> <p>under the rocks, recalled the splendid night and the camp fires of Ilión²³. The silence was only broken by the incessant barking of the sheep dogs, whose vigilance alone saved the flocks from depredation.</p> <p>The distance was inconsiderable, but the ignorance of the guides, for the last merely knew the road down the pass, and confessed that he had never been beyond it, and the difficulty of the road, which was badly marked, detained us considerably. At last, we reached a deep ravine, above which rose the church and houses of Orcera. We were now completely at a stand, there was no trace of passage, save a carriage road made for transporting timber, which was known to take a wide circuit. None of the guides knew the way into the place, which was like an enchanted castle. The soldier had been quartered in the village a few</p>	<p>una cresta muy estrecha, que divide los arroyos del Segura y del Guadalquivir, y vimos muchos grupos de pinos nobles, que la barbarie de los campesinos había destruido al quemarlos durante el verano, dejando en pie los troncos sin vida; una práctica tan común aquí como inútil y destructiva. Pronto llegamos a un paso que, por un descenso rápido y precipitado, conducía al lecho de un torrente, uno de los principales alimentadores del brazo norte del Guadalquivir. El paisaje era hermoso, los pinos agrupados arrojaban la sombra más profunda, de la que salíamos constantemente, y sucedió una noche brillante.</p> <p>Las estrellas brillantes, las luces en la montaña de enfrente de Segura de la Sierra, las hogueras de los cortijos, colocadas</p> <p>//Pág. 62/</p> <p>bajo las rocas, recordaba la noche espléndida y las hogueras de Ilión²³. El silencio sólo era roto por los incesantes ladridos de los perros pastores, cuya sola vigilancia salvaba a los rebaños de la depredación.</p>
---	--

²³ Ilión (Troya): Hace referencia a incendio de Troya. Se trata de una reflexión que hace el viajero al divisar numerosas lumbres en los cortijos destellando en la mitad de la noche lo que le inspiraba los pasajes que narran la parte final del Canto II de la Eneida virgiliana.

<p>months before, but he was as ignorant as the rest; nor could I, with a great deal of practice in making out roads, discern where the communication was. Some urchins were catching birds with a lantern on the other side, but they were intent on their occupation, and the noise of the water prevented their hearing us. At length we espied a gap in a garden hedge, and crossing it, passed through the rambla, or torrent, into a narrow cleft covered with evergreens, which led like a gallery up to the village. Everyone had retired to rest, save a drowsy guard in the plaza, and we had great difficulty in finding admittance to a miserable posada.</p> <p>In the morning, I arose early, and walked back to look at the country we had passed in the dark. I afterwards went in search of the authorities. My first visit was to the military commandant. I found elderly, corpulent person, in an old uniform, a martyr to various complaints, of which gout and asthma were the most apparent. His secretary was the very counterpart of him, but rather less infirm.</p> <p>The object was to obtain his signature to my Passport</p> <p>//Pág. 63/</p> <p>instead of that of the civil authorities, which I knew would be attended with trouble and delay. On leaving Granada, it</p>	<p>La distancia era considerable, pero la ignorancia de los guías, pues este último simplemente conocía el camino que bajaba por el paso y confesó que nunca había pasado de él, y la dificultad del camino, que estaba mal señalizado, nos detuvo considerablemente. Por fin llegamos a un profundo barranco, sobre el que se alzaban la iglesia y las casas de Orcera. Ahora estábamos completamente parados, no había ningún rastro de paso, salvo un camino para carruajes hecho para transportar madera, que se sabía que tomaba un amplio circuito. Ninguno de los guías conocía el camino hacia el lugar, que parecía un castillo encantado. El soldado había estado acuartelado en el pueblo unos meses antes, pero era tan ignorante como los demás; Tampoco pude, con mucha práctica en distinguir caminos, discernir dónde estaba la comunicación. Unos pilluelos cazaban pájaros con una linterna al otro lado, pero estaban concentrados en su ocupación y el ruido del agua les impedía oírnos. Por fin divisamos un claro en el seto de un jardín y, atravesándolo, pasamos por la rambla o torrente hasta una estrecha hendidura cubierta de árboles de hoja perenne que conducía como una galería hasta el pueblo. Todos se habían retirado a descansar, salvo un guardia somnoliento en la plaza, y tuvimos grandes dificultades para encontrar entrada a una posada miserable.</p>
--	---

<p>had been countersigned by the captain general, on purpose to avoid the inquiries of the alcaldes in these places. This extraordinary looking personage received me very civilly, and after entering into a history upon some other subject, a practice universal in the south, where they consider it rude to enter at once upon business, a custom of Eastern origin, and at times of most inconvenient usage, but like all the usages derived from thence, founded on the truest politeness, he proceeded to examine the passport. He pretended to carry on the conversation, another perfectly Oriental habit, but was in reality abstracted, and debating within himself whether he should take the responsibility or not. At last, a quiver came over his features, and he said, "I cannot sign the passport; you must go to the Alcalde."</p> <p>I therefore proceeded to his house, which was of one story, the light being admitted by the door. I found a fat Punch in a peasant's dress, with a variety of other persons, some sitting on the clay floor, and others on low stools, supping with spoons out of a bowl, a mess of potatoes, which vegetable is in extensive use in the South of Spain.</p> <p>He was extremely polite, and desired me to go to the escribano in his name, and tell him to sign the passport. I repaired to the house of this functionary, who was much</p>	<p>Por la mañana me levanté temprano y caminé de regreso para contemplar el país por el que habíamos pasado en la oscuridad. Después fui en busca de las autoridades. Mi primera visita fue al comandante militar. Encontré a una persona mayor, corpulenta, con un viejo uniforme, mártir de diversas dolencias, de las cuales la gota y el asma eran las más evidentes. Su secretaria era su equivalente, pero menos enfermiza.</p> <p>El objetivo era obtener su firma en mi pasaporte</p> <p>//Pág. 63/</p> <p>en lugar de la de las autoridades civiles, que sabía que sería atendida con problemas y demoras. Al salir de Granada había sido refrendado por el capitán general, con el propósito de evitar las investigaciones de los alcaldes de estos lugares. Este personaje de aspecto extraordinario me recibió muy cortésmente, y después de entrar en una historia sobre algún otro tema, una práctica universal en el sur, donde consideran de mala educación entrar de inmediato en negocios, una costumbre de origen oriental, y un inconveniente en la mayor parte del tiempo, pero como todos los usos que de allí se derivaban, fundados en la más sincera cortesía, procedió a examinar el pasaporte. Fingió</p>
--	--

<p>better lodged, but he was absent. I then called on a person to whom I was recommended, and whilst I was with him, the Alcalde came in, having thrown an old <i>capa</i> over his shoulders. He was attended by a young jackanapes, who appeared to be a relation, and who was unable to read, but was evidently inclined to make mischief, and was amusing himself at the expense of the old man. They were surprised to see me there, but soon entered in a low voice upon the subject of the visit, which was the</p> <p>//Pág. 64/</p> <p>extraordinary occurrence of a stranger arriving in the place.</p> <p>After a time, as the Alcalde could make nothing out, my presence and letter of introduction obliging the host to be silent, he proposed to me to visit the superior authorities of the government establishment. To this I gladly assented, and the first I went to instantly set the matter right. There were two of them, naval officers, and gentlemen, as I found all the Spanish officers of the navy to be. Their manners afforded a curious contrast with those of the rude set around them. He offered me chocolate, and to the Alcalde, with admirable tact, produced a bottle for his morning whet, which contained a liquor of a greenish colour intended for the mountaineers, but which</p>	<p>continuar la conversación, otra costumbre perfectamente oriental, pero en realidad estaba abstraído y debatiendo dentro de sí mismo si debía asumir la responsabilidad o no. Por fin, un escalofrío se apoderó de su rostro y dijo: "No puedo firmar el pasaporte, debe ir al alcalde".</p> <p>Por tanto, me dirigí a su casa, que era de un solo piso y la luz entraba por la puerta. Encontré a un personaje gordo vestido de campesino, con una variedad de otras personas, algunas sentadas en el suelo de arcilla y otras en taburetes bajos, cenando con cucharas en un cuenco un plato de patatas, verdura de uso extensivo en el Sur de España.</p> <p>Fue extremadamente cortés y me pidió que fuera al escribano en su nombre y le dijera que firmara el pasaporte. Fui a casa de este funcionario, que estaba mucho mejor alojado, pero estaba ausente. Entonces visité a una persona a quien me habían recomendado, y mientras estaba con él, entró el alcalde con una vieja capa sobre los hombros. Lo atendía un joven idiota que parecía ser un pariente y que no sabía leer, pero que evidentemente tenía tendencia a hacer travesuras y se divertía a expensas del anciano. Se sorprendieron al verme allí, pero pronto entraron en voz baja sobre el tema de la visita, que era el</p>
---	---

<p>from its extreme strength the worthy man was unable to finish a glass of, although politeness made him reluctant to leave it. The junior of these officers was a man of literary habits and great information. He was at Trafalgar, which he spoke of with the simple and noble candour, characteristic and probably peculiar to this people, with feelings of admiration for the talent and courage by which it was achieved, and with a sensation, not uncommon amongst them, of a certain pride, at having witnessed that mighty scene, when the sentiments of defeat and disaster have passed away, and the passions of the time have yielded to other feelings. The affair of the passport being arranged, the officers offering to take the charge on themselves, we proceeded to the house of the <i>Escribano</i>, whose duty it was to sign it. He was extremely civil, and said if I had called him up at any time in the night, he would have found me a billet. He was evidently in awe of his superior, and although the passport was perfectly correct, with the cunning of his craft, he conned it over with the view of picking a hole, if possible, but only found a defect in the want of a number, a quibble easily refuted. He then pro</p>	<p>//Pág. 64/ sucedo extraordinario de llegada de un extraño al lugar. Al cabo de un tiempo, como el alcalde no podía entender nada y mi presencia y mi carta de presentación obligaban al anfitrión a guardar silencio, me propuso visitar a las autoridades superiores del establecimiento gubernamental. A esto asentí gustosamente, y el primero que fui a arreglar el asunto al instante. Eran dos, oficiales de marina y caballeros, como encontré que eran todos los oficiales españoles de la Marina. Sus modales contrastaban curiosamente con los de los rudos que los rodeaban. Me ofreció chocolate, y al alcalde, con admirable tacto, le sacó una botella para su bebida matutina, que contenía un licor de color verdoso destinado a los montañeros, pero que por su extrema fuerza el digno hombre no pudo terminar un vaso, aunque la cortesía le hizo reacio a abandonarlo. El más joven de estos oficiales era un hombre de hábitos literarios y gran información. Estuvo en Trafalgar, de donde habló con la franqueza sencilla y noble, característica y probablemente peculiar de este pueblo, con sentimientos de admiración por el talento y el coraje con que se logró, y con una sensación, no infrecuente entre ellos, de cierto orgullo por haber presenciado esa poderosa escena, cuando los</p>
<p>//Pág.65/ ceeded to sign, but in a mode thoroughly distinguishing the class of persons he</p>	

<p>belonged to²⁴. As there had never been a stranger in the place before, and it was, as they observed, a new thing, his object was to throw the responsibility on the naval officer, whilst he dared not openly refuse the office himself. He managed this scene with consummate skill and complete success; the shuffling manner in which he pretended to be doing himself what he was forcing on the other, being exactly contrasted with the simple and noble demeanour of the superior. This scene is detailed, as it shows the economy of a remote Spanish village. The only character wanting was the <i>cura</i>, or priest, whom I never saw, although there was a huge church. It was too small to afford a doctor, who, in the larger places, figures as one of the heads. The village is a dependency of Segura de la Sierra, which is a league distant, on the summit of a ridge, and if it had not been for the civility of my brother officers, I might have been detained by consultations and cavils of various kinds for some hours. The establishment of this place is for the purpose of supplying Cadiz with timber from the Sierra, which is brought here, and, at a short distance below, floated down the Guadalquivir.</p> <p>There were formerly sumptuous buildings for the residences of the officers, which are now in ruins, having been burnt in the</p>	<p>sentimientos de derrota y desastre han desaparecido, y las pasiones de la época han cedido a otros sentimientos. Arreglado el asunto del pasaporte, ofreciéndose los oficiales a hacerse cargo ellos mismos, nos dirigimos a la casa del escribano, cuyo deber era firmarlo. Fue extremadamente cortés y dijo que si lo hubiera llamado en cualquier momento de la noche, me habría encontrado un alojamiento. Evidentemente estaba asombrado por su superior, y aunque el pasaporte era perfectamente correcto, con la astucia de su arte, lo engañó con el fin de hacerle un agujero, si fuera posible, pero sólo encontró un defecto en la falta de un número, una objeción fácilmente refutable. Luego pro</p> <p>//Pág. 65/</p> <p>cedió a firmar, pero de manera que distinguiera perfectamente la clase de personas a las que pertenecía²⁴. Como nunca antes había habido un extraño en el lugar y, como observaron, era algo nuevo, su objetivo era echar la responsabilidad al oficial naval, mientras que él mismo no se atrevía a rechazar abiertamente el cargo. Manejó esta escena con consumada habilidad y completo éxito, la forma arrastrada con la que fingía estar haciendo él mismo lo que estaba obligando al otro, contrastaba</p>
--	--

²⁴ The escribano, or notary, is a public officer, and is appointed to every place, however small // El escribano es un funcionario público y es designado para cada lugar, por pequeño que sea.

<p>War of Independence; the strength of the situation of the village having induced resistance to be made to the French.</p> <p>The forest is about twenty Spanish leagues in length, by fifteen in breadth (eighty miles by sixty), and still contains a great deal of noble timber; but large quantities have been granted to individuals for the purpose of sale, and the</p> <p>//Pág. 66/</p> <p>peasants constantly burn whole districts, which are converted into unprofitable waste, as the burning climate prevents any herbage growing but where it is protected. The upper parts of the forest are nearly bare, a few junipers and hollies being almost the only underwood, and the side to Murcia, or that of the sun, appeared to be perfectly so. On the north it is different. The precipitous gorges shelter the soil from the burning heat, and it is covered with a luxuriant vegetation. Game of all kinds abounds, and wolves are so numerous, owing to the suspension of the grants of government for their destruction, that the flocks can scarcely be preserved. However, this evil is under a course of remedy. A few years ago, the maestranza, or nobility, of Granada had a grand battue, and destroyed a great number of animals. An account of the pines will be found in the abstract of forests.</p>	<p>exactamente con la conducta sencilla y noble del superior. Esta escena es detallada, ya que muestra la economía de un remoto pueblo español. El único personaje que faltaba era el cura, a quien nunca vi, aunque había una iglesia enorme. Era demasiado pequeño para poder costear un médico, que en los lugares más grandes figura como uno de los jefes. El pueblo es dependencia de Segura de la Sierra, que está a una legua de distancia, en la cima de un cerro, y si no fuera por el civismo de mis hermanos oficiales, me hubieran detenido en consultas y cavilaciones de varias clases. durante algunas horas. El establecimiento de este lugar tiene por objeto abastecer a Cádiz de madera de la Sierra, que aquí se trae y, a poca distancia más abajo, flota por el Guadalquivir.</p> <p>Antiguamente existieron suntuosos edificios para residencia de los oficiales, que ahora están en ruinas, habiendo sido incendiados en la Guerra de la Independencia, la fortaleza de la situación del pueblo indujo a que se opusiera resistencia a los franceses.</p> <p>El bosque tiene unas veinte leguas españolas de largo por quince de ancho (ochenta millas por sesenta), y todavía contiene mucha madera noble; pero se han concedido grandes cantidades a particulares para su venta, y los</p>
--	---

<p>I was very much pressed to remain, but the lateness of the season, and the work I had before me, prevented my doing so, and I set out for Linares by way of Ubeda and Baeza. Descending from the village, I entered a lovely country, covered with lentiscus and the usual plants of the warmer parts of Andalusia. The soil is red loam, and is very rich. At a short distance below, we passed a narrow defile of the Guadalimar, the northern branch of the Guadalquivir, with a curious bridge and a Moorish castle. The landscapes are quite in the style of Poussin²⁵, the village and castle of Segura de la Sierra terminating the view in every direction.</p>	<p>//Pág. 66/ campesinos queman constantemente distritos enteros, que se convierten en desechos no rentables, ya que el clima abrasador impide que crezca cualquier hierba que no esté protegida. Las partes superiores del bosque están casi desnudas, siendo casi el único sotobosque algunos enebros y acebos, y el lado de Murcia, o el del Sol, parecía estar perfectamente así. En el norte es diferente, las escarpadas gargantas protegen el suelo del calor abrasador y lo cubren de una exuberante vegetación. Abunda la caza de todas clases, y los lobos son tan numerosos, debido a la suspensión de las subvenciones del gobierno para su destrucción, que los rebaños apenas pueden conservarse. Sin embargo, este mal está en camino de remediarse. Hace unos años, la maestranza o nobleza de Granada realizó una gran batida y destruyó una gran cantidad de animales. En el resumen de los bosques se encontrará una reseña de los pinos.</p>
<p>I slept at Beas, a large ill built place, in a narrow but fertile valley on a stream which falls into the Guadalimar. In the course of the evening the landlord told me that a caballero of the place would, with my permission, pay me a visit. He was a respectable and intelligent Biscayan, who had established a tannery on a superior principle in this sequestered place, and gladly</p>	
<p>//Pág. 67/ availed himself of the opportunity to see a stranger in a spot so little frequented. He</p>	<p>Me sentí muy presionado para quedarme, pero lo avanzado de la estación y el trabajo que tenía por delante me lo impidieron, y partí para Linares por Úbeda</p>

²⁵ Nicolás Poussin (1594-1665) Nicolas Poussin fue un pintor francés, uno de los más destacados de la escuela clasicista. Poussin fue el fundador y gran practicante de la pintura clásica francesa del siglo XVII. Su obra simboliza las virtudes de la claridad, la lógica y el orden.

<p>sent me a dessert, and pressed me very much to spend the next day with him, which I was obliged to decline.</p> <p>I proceeded in the morning through a broken country, and soon reached the tract called the Lomo de Ubeda, passing through Villanueva del Arzobispo and Villacarrillo, poor and decaying places in a rich and fertile country, chiefly of oil and corn, with spacious <i>cortijos</i>, or farm houses.</p>	<p>y Baeza. Al descender del pueblo entré en un hermoso país, cubierto de lentiscos y de las plantas habituales de las zonas más cálidas de Andalucía. El suelo es franco rojo y muy rico. A poca distancia pasamos por un estrecho desfiladero del Guadalimar, el brazo norte del Guadalquivir, con un curioso puente y un castillo árabe. Los paisajes son bastante al estilo de Poussin²⁵, el pueblo y el castillo de Segura de la Sierra cierran la vista en todas direcciones.</p> <p>Dormí en Beas, un lugar grande y mal construido, en un valle estrecho pero fértil sobre un arroyo que desemboca en el Guadalimar. En el transcurso de la tarde el posadero me dijo que un caballero del lugar, con mi permiso, me haría una visita. Era un vizcaíno respetable e inteligente que había establecido una curtiduría por principios superiores en aquel lugar apartado y que con gusto</p> <p>//Pág. 67/</p> <p>aprovechó la oportunidad para ver a un extraño en un lugar tan poco frecuentado. Me envió un postre y me presionó mucho para que pasara el día siguiente con él, lo cual me vi obligado a rechazar.</p> <p>Continué por la mañana por un país quebrado, y pronto llegué al tramo llamado Loma de Úbeda, pasando por Villanueva del Arzobispo y Villacarrillo,</p>
---	--

	lugares pobres y decadentes en un país rico y fértil, principalmente de aceite y maíz, con espaciosos cortijos o casas de campo.
--	--

7. Bibliografía

- BELLO Y TROMPETA, L. (1929): *Viaje por las escuelas de Andalucía*, tomo 1. Madrid, Magisterio español.
- BOSSIER, E. (1839): *Voyage botanique dans le midi de l'Espagne pendant l'année 1837*. París, Gide et Cie.
- BULLÓN DE MENDOZA Y GÓMEZ DE VALUGERA, A. (1998): "Carlismo y miguelismo", en: TORRE GÓMEZ, H.; PEDRO VICENTE, A: *España-Portugal: estudios de historia contemporánea*, págs. 13-39.
- COOK, S.E. (1834): *Sketches in Spain during the Years 1829, 30, 31 and 32; containing notices of some districts very little known; of the manners of the people, government, recent changes, Commerce, Fine Arts and Natural History*. Thomas and William Boone, London. Vol. 1.
- FIGUEROA Y MELGAR, A. (1971): *Viajeros Románticos por España*. Madrid, Escuelas Profesionales Sagrado Corazón.
- GIRÓN PASCUAL, R. M. (2012): *Las Indias de Génova. Mercaderes genoveses en el Reino de Granada durante la Edad Moderna (ss. XVI-XVIII)*. Tesis doctoral. Universidad de Granada, Granada.
- GUY, A. (1984): "José de Jesús Muñoz Capilla, prédicateur et philosophe de l'histoire", *Cuadernos salmantinos de filosofía*, 11, págs. 507-527.
- LÓPEZ BURGOS, M. A. (2008): *Plateado Jaén. Relatos de viajeros de habla inglesa. Siglos XIX y XX*. Sevilla, Consejería de Turismo, Comercio y Deporte.
- MARSHALL, J. (1835): *Royal naval biography, or Memoirs of the services of all the flag-officers, superannuated rear-admirals, retired capitans and commanders, whose names appeared on the Admiralty list of Sea-Officers at the commencement of the year 1823, or who have since been promoted; illustrated by a series of historical and explanatory notes, which will be found to contain an account of all the naval action and other*

- important events, from de commencement of the late reign, in 1760, to de present period with copious addenda.* Vol. IV, part. II. London, Longman, Rees, Orme, Brown, Green and Longman, Paternoster Row.
- MARTÍNEZ RUIZ, J. (1842): *Memorias del Partido Judicial de Segura de la Sierra*, Baeza, Imprenta de F. Moreno.
 - RODRÍGUEZ TAUSTE, S. (2012): “La Provincia Marítima de Segura de la Sierra. Siglos XVIII-XIX”, en ARAQUE JIMENEZ, E.; MOYA GARCÍA E.: *Aprovechamientos madereros en los montes jiennenses (siglos XIII-XX)*. Universidad de Jaén, Jaén, págs. 79-123.
 - SÁNCHEZ BRIONES, A. (2022): “La primera guerra carlista según el capitán Samuel Edward Cook”, *Donostia eta Gipuzkoari buruzko azterketa historikoen buletina*, 55, págs. 467-527.
 - SMOLLETT, T. (2016): *La expedición de Humprhy Clinker*. Madrid, Penguin Books, Madrid.
 - VALLADARES REGUERO, A. (2002): *La provincia de Jaén en los libros de viajes*, Jaén, Ayuntamiento de Jaén.

UN PROYECTO FORESTAL PARA EL EMBELLECIMIENTO DE LA CARRETERA MADRID-CÁDIZ A SU PASO POR DESPEÑAPERROS (JAÉN)

Manuel Roll Grande

Archivo Histórico Provincial de Jaén

Introducción

La carretera Madrid-Cádiz a su paso por Despeñaperros ha tenido una larga historia desde su construcción en 1793 por el ingeniero francés Carlos Lemaur.

El desdoblamiento de la calzada en sentido norte, inaugurado el año 1984, no había mejorado las condiciones viarias de la antigua carretera del siglo XVIII, convirtiendo el paso de los automovilistas por Despeñaperros en una auténtica prueba de nervios y atención continua, que impedía disfrutar con la necesaria tranquilidad y seguridad de los valores paisajísticos y patrimoniales que allí se encontraban¹.

En 2012, la terminación de las obras de la nueva autovía A-4, entre Santa Elena (Jaén) y Venta de Cárdenas (Ciudad Real), con su impresionante sistema de túneles y viaductos, ha liberado la carretera histórica del pesado tráfico de vehículos que soportaba, permitiendo la contemplación y estudio detenido de los elementos arquitectónicos y viarios de distintas épocas, que reflejan las modificaciones ininterrumpidas que ha experimentado su trazado a lo largo de más de dos siglos de existencia. Además, la construcción de la nueva A-4 ha supuesto la eliminación del trazado del desdoblamiento de la calzada en dirección sur, en el tramo entre Las Correderas y Santa Elena.

A día de hoy está pendiente el estudio en profundidad de los valores históricos, arqueológicos y medioambientales del territorio que cruza la antigua N-IV, así como la protección y puesta en valor de la carretera en sí misma.

¹ROLL GRANDE, Manuel. *“Puentes y obras de fábrica en la antigua carretera borbónica de Madrid-Andalucía por Despeñaperros”*. En *V Congreso Virtual sobre Historia de las Vías de Comunicación*. Jaén (2017). Orden de la Caminería de La Cerradura.

Documentos en torno al embellecimiento forestal

En el fondo documental del Patrimonio Forestal del Estado, del Archivo Histórico Provincial de Jaén, se ha ingresado recientemente² un expediente sobre un proyecto de embellecimiento de Despeñaperros, fechado el 15 de noviembre de 1959, que será el objeto del presente trabajo³. En relación directa con este Proyecto, al organizar este fondo documental, se ha localizado otro expediente denominado como *“Propuesta de estudio para la confección del proyecto de embellecimiento de la carretera de Madrid a Cádiz, en el lugar denominado Despeñaperros”*⁴. La *Propuesta* está fechada en agosto de 1959, y se aprobó en el mes de septiembre por un importe de 11.488,98 pts. Ambos expedientes, el *Proyecto de embellecimiento* y la *Propuesta de estudio* estarían, por tanto, conectados.

En la *Propuesta* se indica que el trabajo se va a encargar por parte de la Subdirección General del Patrimonio Forestal del Estado, a Joaquín Lorente Sorolla, alumno de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Montes, como estudio de fin de carrera, estando asesorado por el Ingeniero del Servicio en Jaén de esta Subdirección General.

No se ha localizado, hasta el momento, documentación con fecha posterior a este noviembre de 1959, que incluyera la aprobación del citado *Proyecto*, o de la utilización de su contenido en otro proyecto. Tampoco se ha localizado la liquidación de gastos después de la realización de las obras. Sin embargo, la imagen actual de la zona parece indicar que en algún momento sí se realizaron trabajos forestales tendentes a la consecución de los objetivos perseguidos en este Proyecto, como explicaremos en el apartado dedicado a la repoblación.

² Año 2024

³ Archivo Histórico Provincial de Jaén. Sig. 96610

⁴ Archivo Histórico Provincial de Jaén. Sig. 83763

Un proyecto desconocido de embellecimiento del entorno de la carretera Madrid a Cádiz

Si nos centramos en el estudio de lo que propone el mencionado *Proyecto*, podemos decir que es un documento singular, por varios motivos. En primer lugar, no se han conservado proyectos similares para esta carretera ni para ninguna otra de la provincia, y puede que no existan tampoco para otras carreteras en el resto de España. La consideración del paisaje como un valor en sí mismo no es algo actual. Movimientos artísticos como el Romanticismo ponían el punto de atención en los elementos de la Naturaleza que configuran un paisaje, a los que habría que añadir las ruinas y monumentos antiguos creados por el hombre a lo largo de la Historia. Sin embargo, aquí se trata de potenciar los valores medioambientales del paisaje de Despeñaperros, ya de por sí impresionante, mediante la intervención técnica y científica de una Administración, en este caso el Patrimonio Forestal del Estado.

En segundo lugar, el propio *Proyecto* es un estudio detallado del territorio alrededor del paso de Despeñaperros, desde múltiples puntos de vista: topográfico, hidrográfico, geológico, edáfico, climatológico y forestal. Pero también hay un estudio de elementos patrimoniales realizados por la mano del hombre a lo largo de los siglos, centrándose en el entorno directo que atraviesa la carretera.

Algunos apartados, como los dedicados al estudio y de los valores culturales patrimoniales de este pequeño espacio, se incluyen completos en este trabajo. Sin embargo, aunque no se busca realizar un estudio botánico y forestal de lo aquí propuesto, es necesario incluir algunos de estos elementos, más técnicos, que son la base de este *Proyecto*, como es el dedicado a las especies destinadas a la repoblación.

Aquí es necesario explicar que el *Proyecto* está mecanografiado, con 267 páginas, pero no está encuadernado y tiene rectificaciones y tachaduras lo que indica que es un borrador, del que se desconoce hasta este momento la redacción definitiva.

Medios materiales para la ejecución del Proyecto

En la *Propuesta de estudio para la confección del proyecto* hay un elemento que es interesante destacar, el de los medios materiales previstos para realizar el *Proyecto*, así como el presupuesto del mismo.

“El Proyecto entendemos que debe comprender: el reconocimiento detenido del terreno en cuanto a orografía, suelo, vegetación, etc; el levantamiento de un plano a escala 1:2000 con curvas de nivel y el máximo detalle aconsejable; el estudio de la repoblación de tipo ornamental de la zona; el trazado de sendas, paseos y miradores; la colocación de rótulos y carteles anunciadores, etc.”

La *Propuesta* establece que para la realización del Proyecto se “*estima necesaria la actuación de una brigada de obreros que, dirigida por el Ingeniero, auxiliar al topógrafo en las operaciones de campo*”. La cuadrilla estaría compuesta por: un encargado libretista; un porta-aparatos; dos porta-minas; tres peones para fijación de estaquillas; un hachero; un bagajero; un pinche. Se calculan en diez el número de días de trabajo de la cuadrilla.

También se prevé otra cuadrilla compuesta por un encargado, cuatro peones, un bagajero y un pinche, durante cinco días, con el objetivo de replanteo de sendas, miradores y paseos, y el emplazamiento de carteles.

Por último, el presupuesto recoge partidas para la confección de estaquillas pinturas, mecanografía y cálculos, así como delineación copia de planos y encuadernaciones.

Índice del Proyecto de Embellecimiento

A continuación, en las imágenes siguientes, se ha incluido la reproducción completa del Índice del *Proyecto*. Es interesante comprobar la estructura y complejidad del contenido. Se trata, por tanto, de un estudio muy completo del entorno de Despeñaperros desde varios puntos de vista, aunque sobresalen los apuntes botánicos y forestales.

Parte del contenido de estos apartados, debido al interés del texto, se han incluido completos en este trabajo.

INDICE

ANTECEDENTE

MEMORIA pags.

EMBELLECIMIENTO U ORDENACION ESTETICA
DEL PAISAJE

1) Su objeto y utilidad	1
2) Necesidad y utilidad de la ordenación estética del paisaje en Despeñaperros	10
3) El arbolado en las carreteras. Su papel en la estética del paisaje. Aplicación a Despeñaperros	18

TITULO I .- ESTADO LEGAL

Preámbulo	28
Capítulo 1º	
Posición administrativa	29
Capítulo 2º	
Pertenencia	31
Capítulo 3º	
Servidumbres	32
Capítulo 4º	
Límites y cabida	33

TITULO II .- ESTADO NATURAL

Capítulo 1º	
Posición geográfica	36
Capítulo 2º	
Orografía y Topografía	42
Capítulo 3º	
Hidrografía	47

	<u>pag.</u>
Capítulo 4º	
Y Geología	
> Constitución geológica del desfiladero de Despeñaperros	51
Capítulo 5º	
X Suelo	58
Capítulo 6º	
* Climatología	
a) Precipitaciones	63
b) Humedad	66
c) Evaporación	67
d) Tensión de vapor de agua	67
e) Temperatura	68
f) Presión barométrica	70
g) Vientos	71
Factores e índices climatológicos	71
Capítulo 7º	
Zonación y cliseries	74
TITULO III .- ESTADO FORESTAL	
Capítulo 1º	
X Vegetación espontánea	
Generalidades sobre la vegetación de Sierra Morena	82
Generalidades sobre la vegetación de la comarca Despeñaperros-Santa Elena	83
Estudio de la vegetación y flora espon- táneas de Despeñaperros	86
1) Localidades botánicas de Despeñaperros	86
2) Estudio conjunto de la vegetación y flora de Despeñaperros	102
3) Catálogo sistemático de especies y composición de la flora	112

	<u>pags.</u>
Apéndice	126
Capítulo 2º	
Estudio de la masa	
A) Monte "Correderas"	131
B) Monte "Collado de los Jardines"	135
Capítulo 3º	
Método de beneficio	137
Capítulo 4º	
Tratamiento y cuidados culturales del vuelo	138
TITULO IV .- TRATAMIENTO DEL ENCINAR	
Capítulo 1º	
Descepe del matorral	143
Capítulo 2º	
Guía y limpia del encinar	148
TITULO V .- REPOBLACION	
Capítulo 1º	
Localización	152
Capítulo 2º	
Elección de especies	
a) Factores económicos	155
b) Factores biológicos	156
c) Factores ecológicos	158
Capítulo 2º	
Modo de efectuar la repoblación	
Método de repoblación	163
Repoblación por parcelas	165
Resumen de la repoblación	174
Modo de plantar cada especie y su procedencia	175
Epoca de plantación	176

	<u>pag.</u>
Capítulo 4º	
Riegos	177
TITULO VI .- OBRAS ACCESORIAS	
Capítulo 1º	
Sendas	180
Capítulo 2º	
Miradores	184
<u>PRESUPUESTO</u>	
Preliminares	189
Capítulo 1º	
Descepe del matorral	193
Capítulo 2º	
Guía y limpia del encinar	196
Capitulo 3º	
Reoblación	198
Capítulo 4º	
Riegos	212
Capítulo 5º	
Obras accesorias	217
a) Sendas	217
b) Miradores	218
FOTOGRAFIAS	220
DIBUJOS	229

Los elementos naturales del paisaje

“El objeto del Embellecimiento u Ordenación estética del paisaje es la organización del mismo conforme a leyes biológicas y económicas con vistas a realzar su natural belleza, si la poseyera, o a proporcionársela si de ella careciese [...]. El ámbito de esta actuación han de ser precisamente los terrenos forestales y los montes, y por ello debíamos haber hablado con más riguroso sentido de "Estética del paisaje forestal"⁵.

El Proyecto explica que son tres los elementos naturales del paisaje forestal: la topografía del lugar, el agua y la vegetación

“En muchos casos bastará solamente la topografía del lugar para producir la emoción estética. Tal es el caso de los ingentes macizos rocosos, tortuosos desfiladeros, escarpados farallones, rocas de formas inverosímiles. Poco o nada influirán entonces los otros restantes elementos reseñados en la consecución del efecto estético; por sí sola se bastará la topografía del lugar para producir la estética del paisaje del que forma parte. El paisaje es, en realidad, la misma topografía. Por tanto, en un caso como el presente, apenas se podrá actuar sobre este paisaje a efectos de procurar su belleza; ya la tiene, solamente nos queda el camino de ponerla al alcance del hombre. ¿De qué forma?. Construyendo sendos caminos, que, no desentonando del conjunto, permitan llegar a todos los lugares propicios”.

La mayor parte de las veces, sin embargo, no bastará este primer elemento para constituir por sí solo la belleza del paisaje. Una llanura yerma, unas colinas peladas, ausentes de agua y vegetación, no serán nunca un elemento contribuyente a la estética del paisaje; pues nadie se complace en mirar un erial o un desierto, donde podría y debería haber algo mejor”. Deberá entrar, pues, en juego el segundo elemento, el agua, que a su vez contribuirá a la formación y conservación del tercero, la vegetación”.

⁵ Todas las citas corresponden al Proyecto de Embellecimiento. Archivo Histórico Provincial de Jaén. Sig. 96610. Página 1 en adelante.

Por último, tenemos el último elemento, la vegetación, que es el verdadero objetivo del trabajo, *“capaz por sí solo de proporcionar belleza al paisaje, sin el concurso de los otros dos elementos”*

“Si está formada por un matorral continuo, pobre de formas y colores, se tendrá un uniformismo homogéneo, del que resultará la inertitud o monotonía del paisaje [...]. Solamente esta monotonía se romperá fugazmente durante la floración del matorral, que entonces presentará su máximo poliformismo de colores [...] de forma que el matorral nunca deberemos emplearlo solo en la estética del paisaje, sino acompañado de otros elementos de vegetación”.

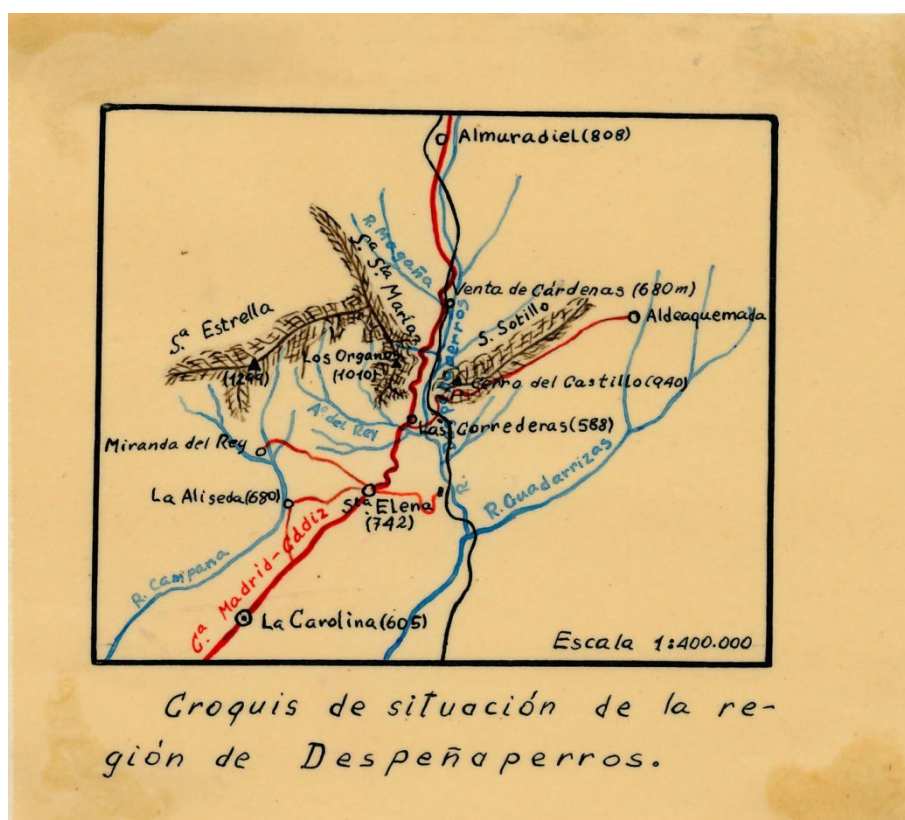
“Supóngase que la vegetación está dominada por árboles, es decir, estos son los que predominan impidiendo la vista de otros elementos de vegetación se observará en estos casos una masa homogénea de vegetación arbórea cuya contemplación llegará a cansar [...]. La masa pura, más que efectos de belleza, producirá sensación de riqueza y fuerza, sin que desde luego neguemos en absoluto la belleza de la masa pura, si bien aquélla por la monotonía de colores y formas, podrá llegar a cansar al observador [...].”

“Finalmente, dentro de la vegetación tenemos el estrato herbáceo, cuya continuidad en tiempo y espacio da lugar a las praderas. Lo mismo podemos decir de una vegetación formada exclusivamente por praderas [...] conducente a la monotonía, tanto de formas como de colores”.

“La reunión de los tres estratos de la vegetación, herbáceo (herbetum), arbustivo y subarbustivo (arbusauletum y fruticetum), arbóreo (arboretum), dará lugar al bosque, tanto más bello cuanto más variados sean sus estratos”.

Despeñaperros, paso natural con huellas de antiguas civilizaciones

“Es el desfiladero de Despeñaperros el lugar por donde el desnivel entre las llanuras de Castilla y Andalucía está más franco y manifiesto que en cualquier otro paisaje de la Cordillera Mariánica. Su menor altitud (desde los 680 m. en Venta de Cárdenas a los 522 m. en la Estación de las Correderas) respecto a los montes que lo rodean, y su pequeña longitud (unos 5 km). hacen que sea el camino natural entre Castilla y Andalucía⁶ [...].



“En los tiempos prehistóricos, el medio más fácil rápido de pasar el desfiladero para aquellos pueblos primitivos, que hacen sus viajes a pié, era bordear la onda garganta por la margen derecha, algo más arriba de la actual carretera, para ascender a lo alto de las crestas de cuarcita, atravesando éstas por el llamado Collado de la Niebla [...]”⁷.

⁶ Página 37

⁷ Todas las fotografías y planos contenidas en este trabajo corresponden a documentación incluida en el Proyecto.

“Como testigo de este camino prehistórico han quedado, en ciertas cuevas y abrigos de la base de las crestas, importantes conjuntos de signos pictográficos o pinturas rupestres, realizadas en rojo sobre las piedras [...]. La edad neolítica de tales pinturas está claramente determinada por las competentes comisiones de Prehistoria”⁸.

“El grupo más importante de pinturas rupestres⁹ se encuentra presente cerca del Collado de la Niebla, a escasos metros de la llamada “Cueva de José María” o “Cueva del Retamoso”, aludiendo ambos nombres a circunstancias del pretérito bandidaje de Sierra Morena. Está pintado este grupo de pinturas rupestres sobre un liso blanquecino de la roca, junto al referido sendero, teniendo enfrente una explanada de cierta amplitud, lo que sugiere el que quizá este lugar haya podido ser punto de reunión o conciliábulo o santuario de aquellos pueblos primitivos”¹⁰.

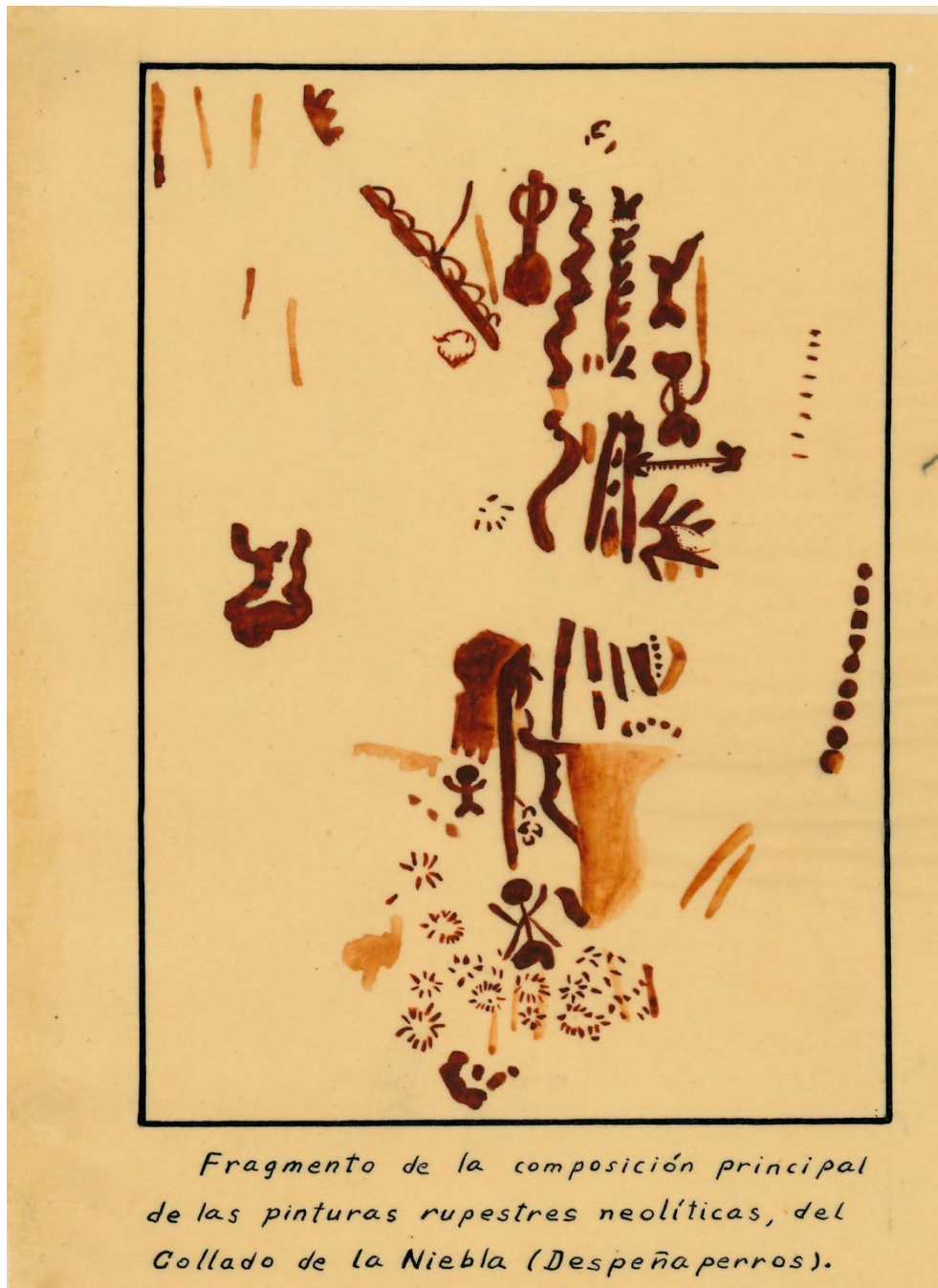


Foto incluida en el Proyecto de embellecimiento. Sign.96610

⁸ Página 38

⁹ Es sorprendente el interés, el conocimiento y la valoración en este trabajo de las pinturas rupestres, en el año 1959. Se tardarán unos años, hasta 1998, para la Declaración como Patrimonio de la Humanidad de las pinturas rupestres del Arco Mediterráneo de la Península Ibérica, entre ellas las descritas en este trabajo.

¹⁰ Página 39



El texto continúa explicando, a su manera, la evolución histórica del territorio, como un importante lugar de paso de civilizaciones y culturas.

“En tiempos posteriores a los neolíticos, si bien en época prehistórica todavía, existía otro camino más largo, pero más apto para su pasaje a caballo, bordeando la margen izquierda del desfiladero. Este camino es el

del Collado de los Jardines, que por Aldeaquemada conduce a Santa Cruz de Mudela, ya en plena llanura de Castilla.

Junto a este camino, y precisamente enfrente a las pinturas rupestres del otro lado, existió en tiempos de la llamada cultura ibérica, correspondiente a la Edad del Hierro, una amplia cueva en las cuarcitas, sin duda utilizado como santuario, pues las excavaciones realizadas por la Junta Superior de Excavaciones y Antigüedades han producido gran número de figurillas humanas fundidas en bronce, de gran interés arqueológico, y muy atractivas para el curioso investigador.

La vía romana sigue aproximadamente la ruta ibérica por esta parte de Despeñaperros, reconociéndose en algunos lugares restos de la calzada romana y ruinas de construcciones a lo largo de ella.

En la Edad Media volvió el camino a pasar por la ladera derecha del desfiladero, persistiendo desde entonces hasta nuestros tiempos a lo largo de las Edades Media y Contemporánea.

Convertido en carretera este antiguo camino desde el siglo XVIII, ha llegado a ser en la actualidad una de las mejores rutas españolas, debido a las mejoras realizadas en ella en los últimos años.

Es de hacer notar que la vía férrea, inaugurada en el año 1866, sigue en su trazado el fondo del desfiladero, por el que avanza pendiente y casi constantemente en túneles, puentes y viaductos”.¹¹

Un paisaje de una belleza singular

El lugar donde se pretenden realizar los trabajos de embellecimiento no deja indiferente a ningún viajero:

“La carretera de Madrid a Cádiz atraviesa el desfiladero entre los km.244 y 250 encaramada en la ladera derecha, entre un paisaje de impresionante belleza natural en cuanto a la topografía del terreno, pero

¹¹ Páginas 40-41

que deja bastante que desear en cuanto a vegetación. Esta, por su pobreza, resulta hostil al viajero, que, si se detiene, no lo hace por ella, sino por admirar las naturales perspectivas del lugar.

Nuestra aspiración es no solo que el viandante se detenga a admirar el lugar por lo que tenga de agreste salvaje, sino también porque se sienta atraído por una vegetación adecuada, armónica en sus formas y colores, y armónica a su vez con la topografía del lugar. De aquí la necesidad de procurar que esta vegetación, en la actualidad tan pobre y monótona alcance un grado de diversidad apropiado.

La Dirección General de Carreteras ha dispuesto, con buen acuerdo y acierto, una serie de jardinillos y miradores en sitios estratégicos, desde los que se dominan bellas perspectivas. El viajero, desde estos lugares podrá admirar en todo su esplendor la riqueza de formas topográficas, pero quedará defraudado con la vegetación que contempla. Nuestra aspiración es, pues, que el viajero al detenerse en estos puntos, lo haga también impulsado por la vegetación que contempla, y una vez allí parado, el encanto de la vegetación le haga sentirse atraído por ella de tal toma que le acometa el deseo de adentrarse en el paisaje, y acudir a puntos elevados desde los que pueda tener mejores perspectivas de la región.”¹²

Una repoblación selectiva para la mejora del paisaje

El proyecto en gran parte consiste en una reforestación con especies arbóreas determinadas que contribuyan a aumentar el valor paisajístico de un entorno determinado. En este caso se trata de la ordenación estética de la margen derecha del desfiladero de Despeñaperros. No se pretende actuar “sobre toda la superficie del monte “Correderas” sino solamente sobre las partes de éste que sean más visibles desde la carretera general de Madrid a Cádiz”¹³.

¹² Página 11

¹³ Página 152

Para ello, se escogen unas parcelas, representadas en el plano adjunto, para ser repobladas con unas especies seleccionadas por distintos criterios. La superficie total de repoblación es de 161,29 has, que viene a ser la sexta parte de la superficie total del monte “Las Correderas”.

“No debemos de olvidar el carácter eminentemente ornamental de esta repoblación, lo que hace que este criterio sea el que deba prevalecer sobre cualquier otro¹⁴. Efectivamente, aunque el bosque es siempre bello en sí, y más todavía si está formada por masa mezclada, con profuso sotobosque y un estrato herbáceo bien provisto de especies floridas, no ganaremos nada si este bosque no se puede contemplar desde [...] la carretera con sus jardines y miradores”¹⁵

El *Proyecto* explica que esta repoblación estética debe completarse con otros trabajos de repoblación masiva del resto del monte “Las Correderas”, de la parte menos visible desde la carretera. En relación con este punto se conservan en el Archivo Histórico Provincial de Jaén las sucesivas propuestas de repoblación del monte público de “Las Correderas”, el primero de los cuales está datado en el año 1959.

El entorno en el que se desarrollan estas trabajos de repoblación corresponden al actual Parque Natural de Despeñaperros¹⁶, que cuenta con 7.649 has.

Para determinar que especies son las más propicias para repoblar, según el *Proyecto*, se debían tener en cuenta tres factores; los económicos, los biológicos y los ecológicos, siendo el menos importante el primero, ya que, *“dado el carácter eminentemente ornamental de esta repoblación y su pequeña extensión no deberemos escatimar medios económicos suficientes para asegurar el éxito de la misma. Así, deberemos contar con medios suficientes para realizar la plantación con planta grande en cepellón en el caso de especies clásicamente ornamentales, como los Cupressus y Libocedrus decurrens”*.

¹⁴ Entre ellos, el factor económico

¹⁵ Página 153

¹⁶ Declarado el 28 de julio de 1989.

Teniendo en cuenta el resto de los factores, se proponen unas especies para llevar a cabo las repoblaciones forestales previstas. El listado propuesto es el siguiente:

Coníferas: Pinus pinea; Pinus pinaster; Cupressus arizonica; Cupressus sempervirens; Cupressus macrocarpa; Libocedrus decurrens. A los que añadiremos ei Juniperus oxycedrus en los sitios aislados.

Frondosas: Amygdalus communis; Cercis siliquastrum; Eleagnus angustifolia; Prunus pis sardi; Ulmus pumila; Quercus lusitánica; Eucalyptus rostrata.

Arbustos: Entre los arbustos, se propone hacer trasplantes y reposiciones de los indígenas de la región, entre los que se encuentran: Arbutus unedo; Phillyrea angustifolia; Phillyrea media; Pistacia lentiscus; Pistacia terebinthus; Olea europaea oleaster; Acer monspessulanum; Crataegus monogyna

Por último, *“en las bases de las rocas se repondrán las trepadoras indígenas hiedra, madreselva (Lonicera etrusca) y enredadera de monte (Clematis campaniflora), así como se procurará la dispersión, siempre que no estorben a la repoblación de toda clase de plantas indígenas destacables por su flor”*.¹⁷

¹⁷ Página 162

Otras Propuestas de embellecimiento: sendas y miradores

El *Proyecto* incorpora una propuesta de construcción de varias sendas y miradores con el objetivo de contribuir al disfrute estético del paisaje por parte de los visitantes.

*“Las sendas de acceso a lugares que ofrezcan al público bellas y dominantes perspectivas del conjunto o de una parte del paisaje, así como aquéllas otras que conduzcan a sitios típicos y curiosos de la región, son complemento indispensable en la Ordenación estética del paisaje. La finalidad de las sendas así concebidas es, pues, poner esos lugares al alcance de todo aquél que siente curiosidad por algo más que contemplar el paisaje desde la carretera o los miradores en ella distribuidos”.*¹⁸

En el Proyecto se describe la *“construcción de tres sendas de acceso al Collado de la Niebla, una por la ladera N.E. del macizo de los Órganos (lugar llamado Riscos del Estrecho), otro por la ladera Sur o solana del mismo, otra continuación de esta última, por la explanada base de los riscos del Estrecho en el Collado de la Niebla”.*

En cuanto a la descripción técnica de las sendas, entre otros datos, se dice que *“irán adaptadas al terreno, procurando que la pendiente sea en todo momento igual o menor al 10%, para ofrecer cierta seguridad al que las transita. En caso de que esta pendiente sea mayor se construirán toscos escalones con las rocas del lugar, procurando que no aparezcan como obra artificiosa. La anchura de las sendas será de 1,50 m. para facilitar el cruce de dos personas que marchen en direcciones opuestas”.*¹⁹

En relación con las sendas, se indica en el Proyecto que *“se colocarán carteles indicadores constituidos por toscos monolíticos de cuarcita, en los que se tallarán las indicaciones precisas, también de forma tosca, pero con la suficiente claridad [...] No creemos adecuado poner carteles indicadores de ninguna clase, cuyo origen artificial puede revelarse claramente”*²⁰

¹⁸ Página 180

¹⁹ Página 181

²⁰ Página 183

Otro aspecto, conectado con las sendas proyectadas, es el de los miradores que *“tienen por objeto en el paisaje ofrecer una visión de éste desde un punto de vista, a la par que proporcionar un punto de descanso o reposo después de una subida fatigosa o de un largo camino”*. Se indica que estos miradores, situados en lugares estratégicos, permitirían vistas, que *“superan a las que realmente se pueden ver desde lugares obligados de paso, como una carretera general”*.

“El tránsito por la carretera a lo largo del desfiladero ofrece [...] una magnífica vista de la margen izquierda y del fondo de aquél en algunos trayectos, sobradamente conocida por el habituado a pasar por esta carretera. No se domina ninguna vista general del desfiladero, excepto a la entrada del mismo, en los Jardines de Obras Públicas, quedando la margen derecha siempre muy encima de la carretera. Es, pues, necesaria la construcción de algunos miradores que permitan perspectivas de conjunto del desfiladero”²¹.

Se plantea el Collado de la Niebla como lugar más propicio para situar esos nuevos miradores, por dominar el desfiladero por el Norte, Este y Sur.

“Sobre todo es magnífica la vista del Collado de los Jardines desde este lugar, superando en mucho a la del mirador del Estrecho, que está demasiado profundo con relación a la ladera del Collado de los Jardines para poderla apreciar en toda su plenitud y magnificencia”

Al final se plantean la construcción de dos nuevos miradores, con una altura sobre el nivel de la carretera de 100 45 metros, cuya descripción pormenorizada se puede consultar en el Proyecto:

“El mirador ha de ser una obra artificial adaptada en todo a la naturaleza, de forma que no se advierta su carácter de empeño humano. En esencia, consistirá en un parapeto de unos 1'50 m. como término medio de altura, fabricado con piedras del lugar amontonadas de forma irregular, pero con seguridad para el que se asome y para su estabilidad. No pretenderemos

²¹ Página 184

hacer un parapeto como un muro, con elementos iguales alineados, pues su apariencia sería insólita en un lugar agreste”²².

Llama la atención la descripción de estos miradores con respecto a los que actualmente hay construidos en la zona, en el Salto del Fraile y el Collado de la Aviación, mucho más complejos y que tienen un impacto visual mayor que los propuestos en este proyecto.

Los proyectos de repoblación forestal del monte de Las Correderas

El monte de Las Correderas es un monte público del término de Santa Elena, adquirido por el Estado por compra pública a Jesús María Molina, según escritura otorgada el 6 de febrero 1958.

La primera repoblación parcial del citado monte se recoge en la *“Propuesta de repoblación nº1 de 317 has sitas en el monte “Las Correderas”²³*, que se fecha el 24 de agosto de 1959. Por tanto, esta propuesta sería anterior a la elaboración del *Proyecto de embellecimiento*, que es del mes de noviembre, y ya en esta fecha se explica la necesidad del embellecimiento de parte del monte público. Entre este año de 1959 y 1961 hay un total de catorce propuestas de repoblación del monte de Las Correderas, aunque la más importante por su extensión de este primer bloque de repoblaciones es la primera propuesta.

Sin embargo, podemos decir que ambos proyectos, el de repoblación y el de embellecimiento responden a un mismo propósito. En esta *Propuesta de repoblación nº1* se dice que los límites de la repoblación *“comprenden la parte más meridional del monte y la más necesitada de repoblación por el estado de degradación a que ha llegado”*, explicando a continuación las razones de la situación actual:

²² Página 185

²³ Para todas las propuestas de repoblación estudiadas, signatura Archivo Histórico Provincial de Jaén (AHPJ) 83761

“En efecto, la codicia de anteriores propietarios realizando cortas [...] del encinar para el carboneo, el excesivo pastoreo principalmente con ganado cabrío y, en ciertas zonas, el cultivo de cereales en terrenos de fuertes pendientes y muy escaso suelo, han dado como resultado la invasión de la zona por un espeso matorral formado por especies heliófilas de inferior categoría así como a la imposibilidad de regeneración del antiguo encinar que sin duda, constituyó el tiempos pretéritos la clima del monte. Como reliquias se conservan algunos pies jóvenes, diseminados, de encinar, alcornoque y quejigo últimos vestigios de la vegetación arbórea preexistente”.

Otra razón para empezar la repoblación por esta zona se explica más adelante, y es la que más interesa para este trabajo:

“La zona que comprende esta propuesta de repoblación es la más visible desde la Carretera General de Madrid a Cádiz, y forma como una pantalla situada frente a la vista del viajero que recorre aquella ruta al iniciar el descenso desde Santa Elena al Desfiladero de Despeñaperros. Durante todo el recorrido se domina la totalidad de la propuesta que ofrece actualmente un aspecto desolador. Todas estas razones nos han inducido a iniciar la repoblación del monte por la zona citada para continuarla en su día por las zonas menos visibles del predio”

Por último, respecto a esta *Propuesta* de repoblación decir que se plantea la repoblación con las especies *Pinus Pinea* y *Pinus Pinaster* fundamentalmente, explicando a continuación que adoptan “el pino piñonero para las zonas más cálidas, es decir, las solanas y partes bajas reservando el pino negral para las umbrías y partes mas elevadas”. Del total de la extensión de repoblación de 317 has se propone reservar 17 has²⁴, “las contiguas a la carretera en las que, siguiendo instrucciones concretas de la Dirección General, proponemos hacer una repoblación de tipo ornamental utilizando coníferas de este carácter²⁵[...] empleados en bosquetes en mezcla con los pinos citados”.

²⁴ De las coníferas ornamentales se explica que proceden del Vivero de Puerta de Hierro en Madrid.

²⁵ Aquí se explican las especies seleccionadas.

Otras propuestas de repoblación posteriores serán específicamente de embellecimiento, como la 11º, donde se explica que las repoblaciones 2º, 3º, 5º, 8º y 9º, de 16,50 hectáreas cada una,²⁶ se han hecho *“siempre persiguiendo el fin de embellecer los lugares más visibles que este monte ofrece a lo largo de la carretera general de Madrid a Cádiz y que se ofrece como una pantalla situada frente a la vista del viajero al iniciar el descenso hacia el ya bello desfiladero de Despeñaperros”*.

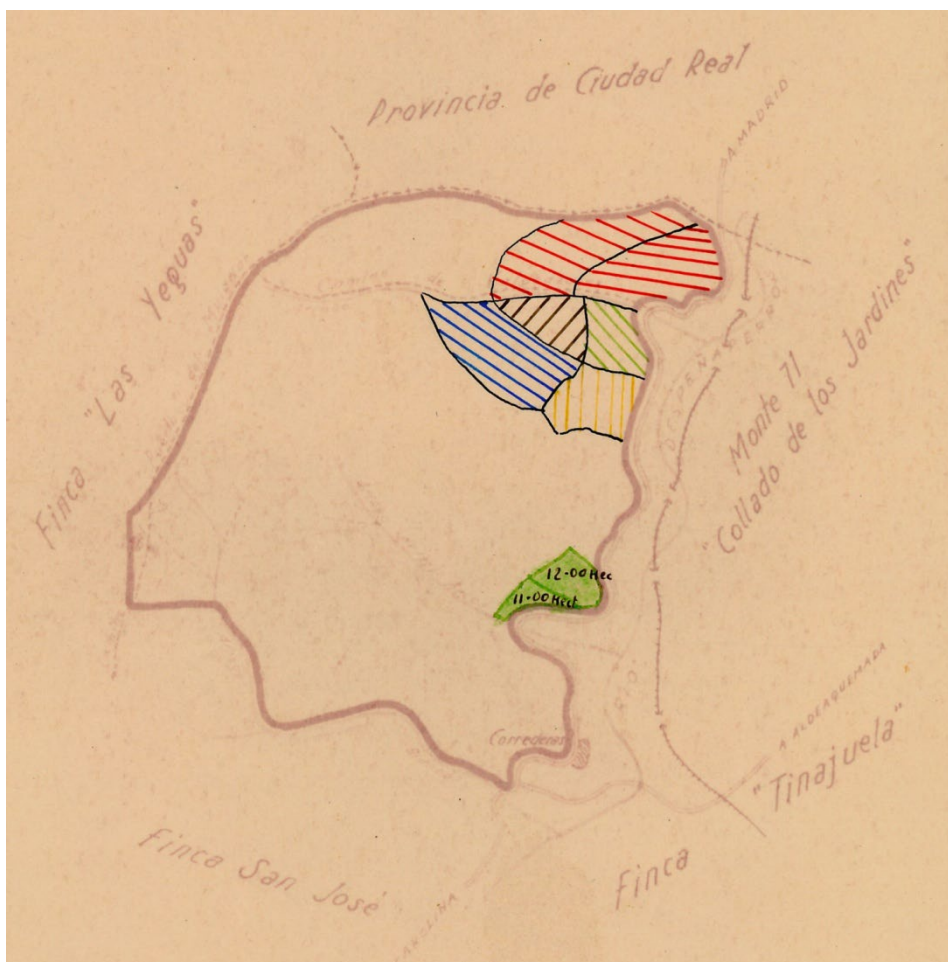
Esta propuesta de repoblación 11º *“se redacta teniendo en cuenta las normas dadas por esta Subdirección en la Circular nº6 de 17 marzo de 1961, referente a ornato en proximidades de carreteras o poblaciones importantes”, y tiene “la misma finalidad que las anteriores, es decir, dar estética y uniformidad al paisaje [...] y arrancará desde la curva que da visita a la casa de peones camineros hasta el barranco de la Niebla, en una superficie total de 12 has”*.

La propuesta de repoblación de embellecimiento nº 11 se acompaña con un croquis del monte “Las Correderas” donde se sitúan en diferente color y forma los terrenos donde se han realizado las intervenciones de repoblación, y que se reproduce a continuación. La última repoblación de embellecimiento identificada para este año de 1961 es la nº 12, con 13 hectáreas²⁷. En total, el número de hectáreas dedicadas al embellecimiento en estas doce primeras propuestas es de 135,5 has.

En conclusión, podemos decir que, aunque el *Proyecto de embellecimiento* seguramente nunca se llevó a cabo tal como se planteaba en su enunciado, las propuestas de repoblación de esos años incorporan parte de su espíritu e intenciones. Por otro lado, también en la vertiente norte de Despeñaperros, en el entorno del anejo de Venta de Cárdenas, es posible comprobar que se han llevado a cabo trabajos de embellecimiento a lo largo de la carretera, dentro de los proyectos de repoblación de esa provincia.

²⁶ Años 1960-1961

²⁷ Siempre este tipo de repoblaciones tienen menor extensión y mayor coste.

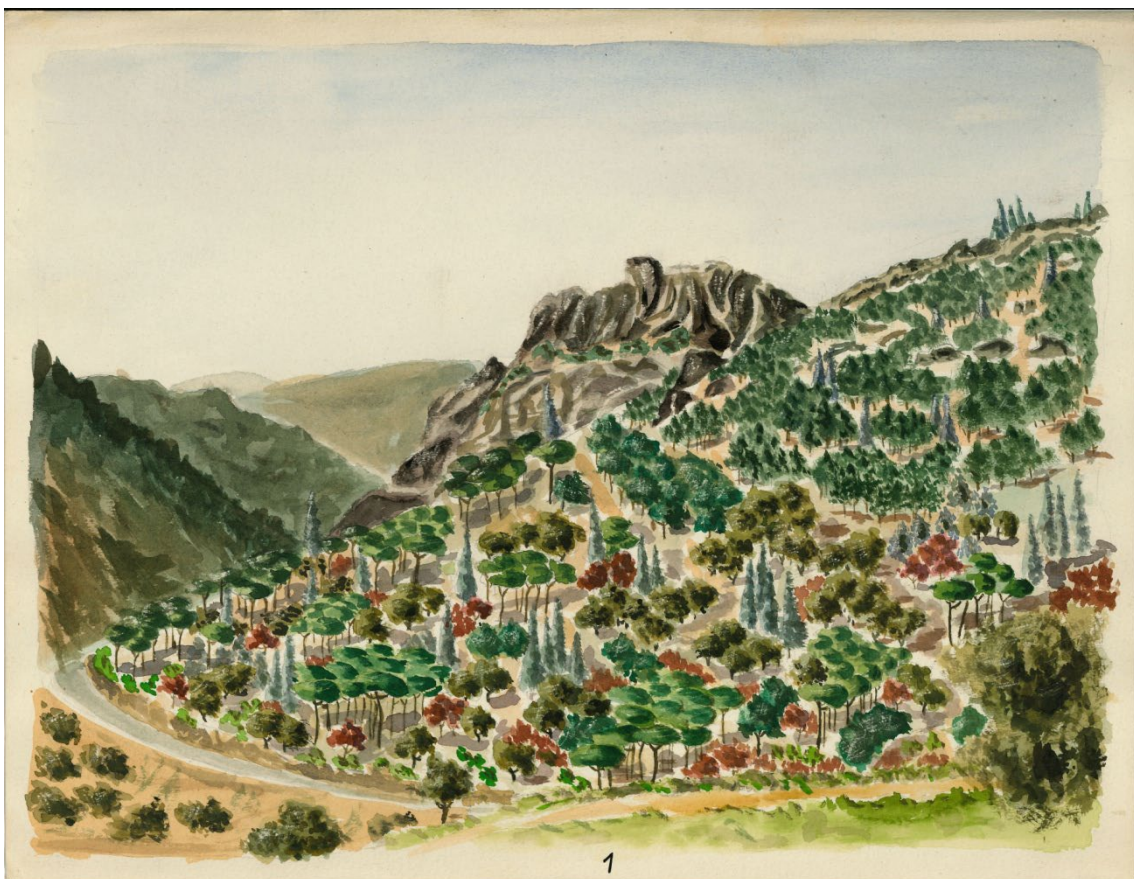


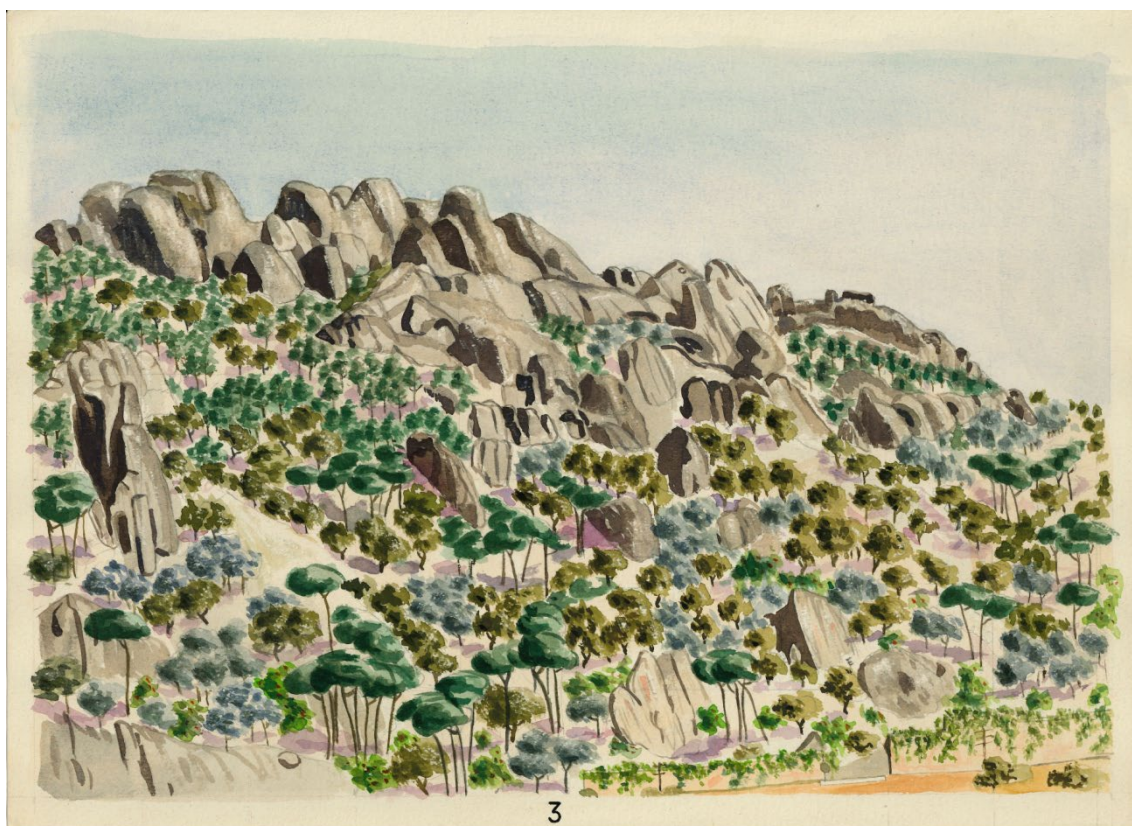
Croquis del monte Las Correderas, con varios proyectos de repoblación de embellecimiento entre 1959 y 1961

Fotografías e ilustraciones en el *Proyecto de embellecimiento*

Además de las fotos y planos ya incluidos, el *Proyecto* termina con un anexo que incluye cinco láminas a color y veintitrés fotografías en blanco-negro y color del entorno de Despeñaperros, sin información del lugar donde se tomaron las mismas. Las imágenes muestran un paisaje sin apenas árboles, anterior al de las masivas repoblaciones forestales de este territorio en los años 60-70.

Se reproducen todas las fotografías y también las láminas realizadas a la acuarela, por su interés artístico y como testimonio singular del proyecto..









1



2



3



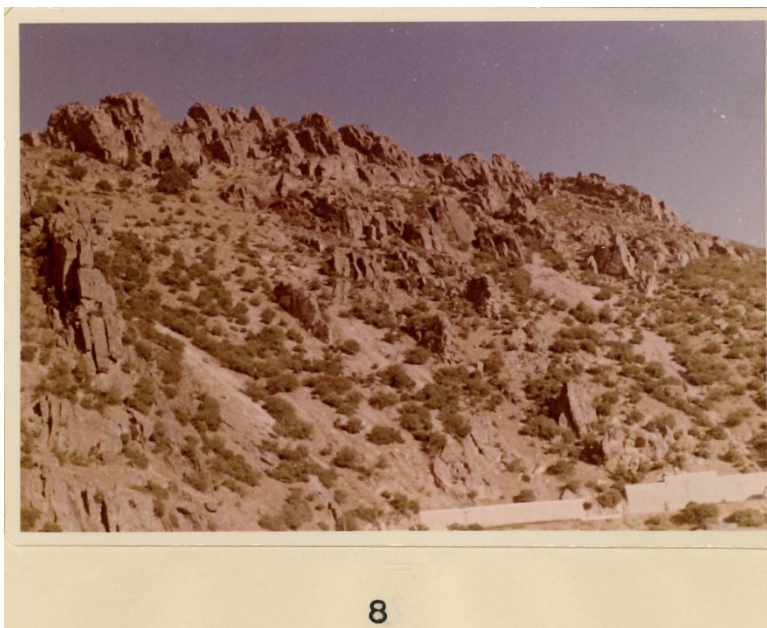
4



5



6





9



10



11



12



13



14



15



16



17



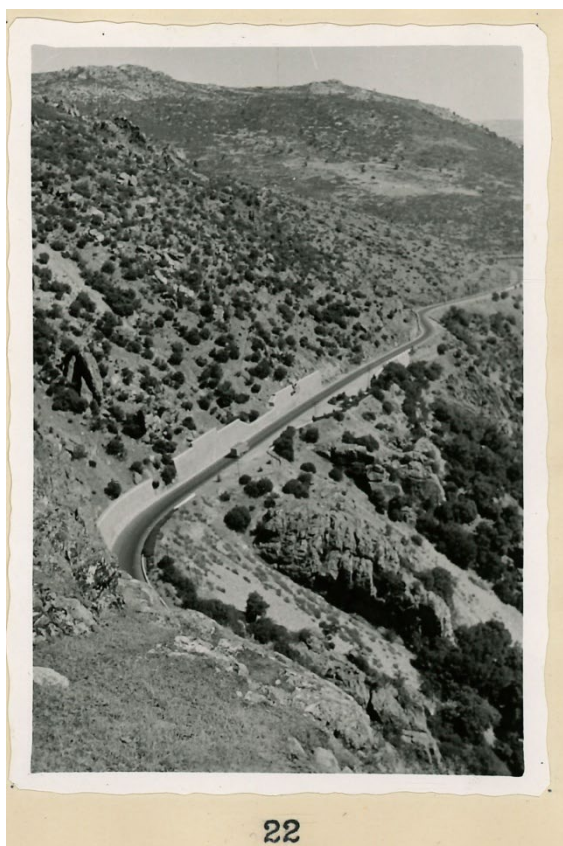
18



19



20





Una fotografía de la fuente de Peñamefécit de la década de 1920

Autor: Daniel Sánchez Garrido

En el momento en que, siendo un niño en el colegio Peñamefécit, me explicaron el origen del nombre de Peñamefécit, a raíz de una desaparecida fuente que fundó un caballero veinticuatro llamado Peña, mi mente dio rienda suelta a la imaginación y trató de representarse algún tipo de fuente ubicada entre el Gran Eje y el Barrio La Guita, sin que mi imaginación infantil pudiera quitar de en medio las moles de edificios que se construyeron en el Gran Eje, en algún lugar sombrío del barrio.

En la adolescencia, ya más mayor, pude hallar en un libro prestado por un amigo (*Jaén en blanco y negro; introducción para una historia de la fotografía en Jaén (1860-1960)*, autores: José López Murillo, Manuel López Pérez, Isidoro Lara Martín-Portugués) una fotografía antigua de los 50 donde aparecía el pilar en la lejanía, en el cruce de caminos al principio del aún inexistente Gran Eje. Retomando esta fotografía años después, y con el conocimiento de ciertas herramientas de internet, pude observar las ortofotografías del vuelo americano de 1956-57 y otras antiguas, para analizar la posición de la fuente y estudiar cómo se transformó la zona en la segunda década del siglo XX.

En el año 2021 me propuse tomarme un tiempo y recopilar aquellas referencias, informaciones e imágenes que había conseguido recopilar hasta el momento, para abordar la realización del artículo de la Fuente de Peñamefécit para ConoceTusFuentes.com (<https://www.conocetusfuentes.com/datos elemento 1109.html>).

Mi interés por las fuentes y manantiales venía por tanto desde antaño y se plasma desde 2016 en esta citada página colaborativa de ConoceTusFuentes, donde desde entonces

vengo publicando a buen ritmo fuentes y manantiales sin catalogar en la provincia de Jaén, principalmente. En ese mismo año 2021 en que publiqué la ficha de Peñamefécit, comenté con Paco Gómez Cabeza, arqueólogo e investigador, antiguo vecino mío en el mismo barrio, una fotografía digitalizada y rescatada (entre muchas otras) por él, tomada por su bisabuelo el famoso Doctor Eduardo Arroyo, de un pilar abrevadero, que se puede consultar en la página de Flickr (<https://www.flickr.com/photos/83752988@N00/95896932/in/album-72057594059840576>). Me lanzó el reto de intentar identificar esa fuente o pilar, tomada en la década de 1920 en Jaén. Mi primer intento de identificación fue asignarlo al Pilar de la Dehesa (el cual también desaparecido), al norte de Jaén capital, por el parecido del perfil de las lomas y cerros en el fondo de la fotografía. Sin embargo, el cruce de caminos existente junto al pilar me hizo desechar finalmente esa idea.

La antigua fotografía del pilar de Peñamefécit del citado libro *“Jaén en blanco y negro”*, me hizo desistir en un primer momento de la idea de que fuera la misma fuente, ya que en ella se observa una serie de casa enfiladas, sin porche ni emparrado, que no casaban con la imagen de 1920, que estaba compuesta por una sola casa con su porche ajardinado y emparrado.

Siendo conocedor de la dificultad del reto, debido a las grandes transformaciones que sufrió la ciudad de Jaén, así como del muy escaso material para estudiar el estado y evolución de la zona durante las primeras décadas del siglo XX, dejé la fotografía en *“stand-by”*, sin poder dar respuesta a mi amigo Paco Gómez.

Ha sido en las primeras semanas de septiembre de 2024 cuando, hallando una nueva fotografía de la zona norte de la capital por los años 40 o 50, anterior a la del libro *“Jaén en blanco y negro”*, he podido acopiar una serie de argumentos que me hacen estar muy convencido de que dicha fotografía se trata de la antigua fuente de Peñamefécit, que dio nombre a todo un barrio de la capital. A continuación, expondré los argumentos que me han hecho llegar a esta conclusión, dejando al buen criterio del lector su posicionamiento, como no podía ser de otra manera.

La fotografía a catalogar, tomada por el Doctor Eduardo Arroyo, era la siguiente:



Figura 1. Fotografía de una familia apostada sobre una fuente, tomada por el Doctor Eduardo Arroyo en la década de los años 1920 en Jaén y digitalizada por su bisnieto Paco Gómez Cabeza.

La citada fotografía del libro “Jaén en blanco y negro” es la siguiente:



401 - Panorámica de la zona norte de la capital.

Figura 2a. Fotografía extraída del libro “Jaén en blanco y negro”, donde se cita la existencia del pilar de Peñamefécit en la imagen.



Figura 2b. Recorte de la anterior. Se observan las casas enfiladas sin porche ni emparrado.

En el hoy día conocido como Hospital Universitario de Jaén, se halla expuesta otra fotografía antigua, que no he podido hallar en internet aún, de la zona al norte del Hospital, donde también se puede apreciar la fuente:



Figura 3a. Fotografía expuesta en el Hospital Universitario de Jaén.



Figura 3b. Recorte de la figura 3a. Se observa la casa orientada a la cara sur en solitario y con emparrado, antes de que le anejaran otra y le desprendieran del emparrado.

Esta fotografía del Hospital Universitario es por tanto más antigua que la del libro “Jaén en blanco y negro”, dado que aún no se habían añadido otras casas.

La fotografía que me abrió los ojos, dándome pie a lanzarme a la publicación de este artículo, es la siguiente, dado que en ella se pueden apreciar muy bien los emparrados y balconadas:



Figura 4a. Fotografía descargada del catálogo de la Diputación de Jaén (IEG), que reza: Panorámica de la zona norte de la capital. No añade información sobre las fechas, pero la ubicamos posterior a la del Hospital Universitario y anterior a la de “Jaén en blanco y negro”, por la configuración de las construcciones.

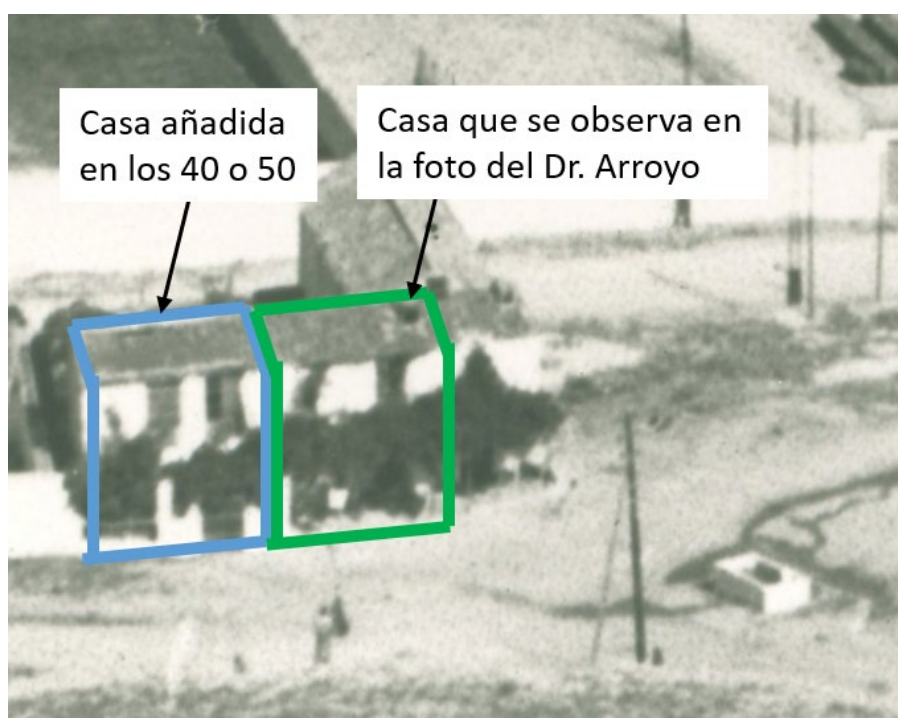


Figura 4b. Recorte de la figura 4a. La casa del extremo izquierdo, enmarcada en azul y que no aparece en la foto de 1920, fue un añadido posterior, sobre los años 40-50, como se puede comprobar a continuación en la imagen procedente del Hospital Universitario (que volvemos a exponer), en la que no aparece. Se observa claramente, a mi criterio, la misma orientación y distancia de la fuente/pilar respecto a las casas (que cuentan con los emparrados), que en la fotografía del Doctor Eduardo Arroyo.

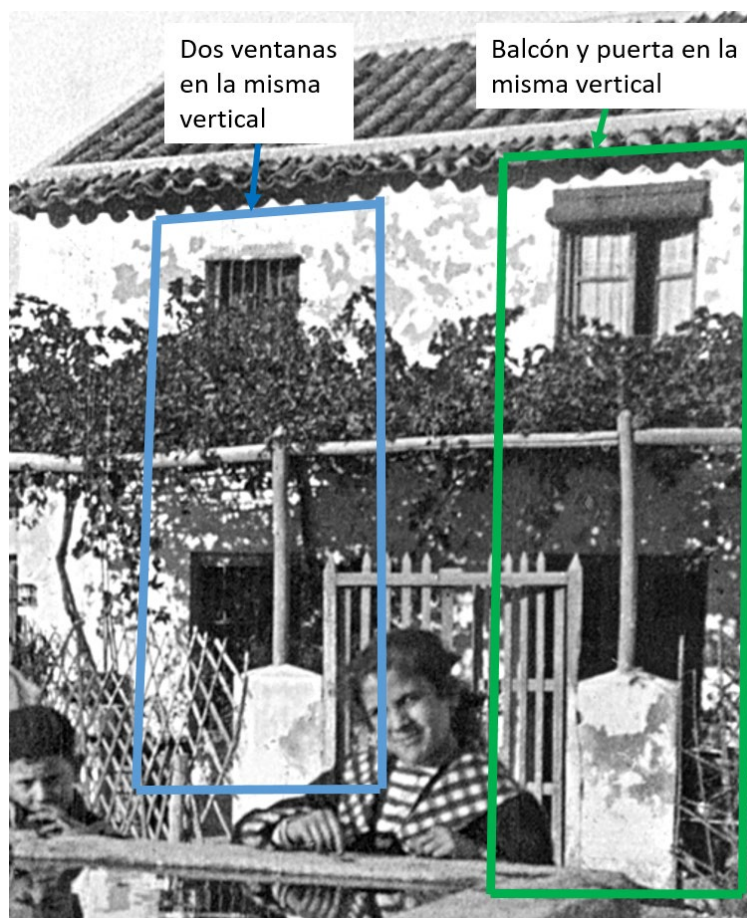
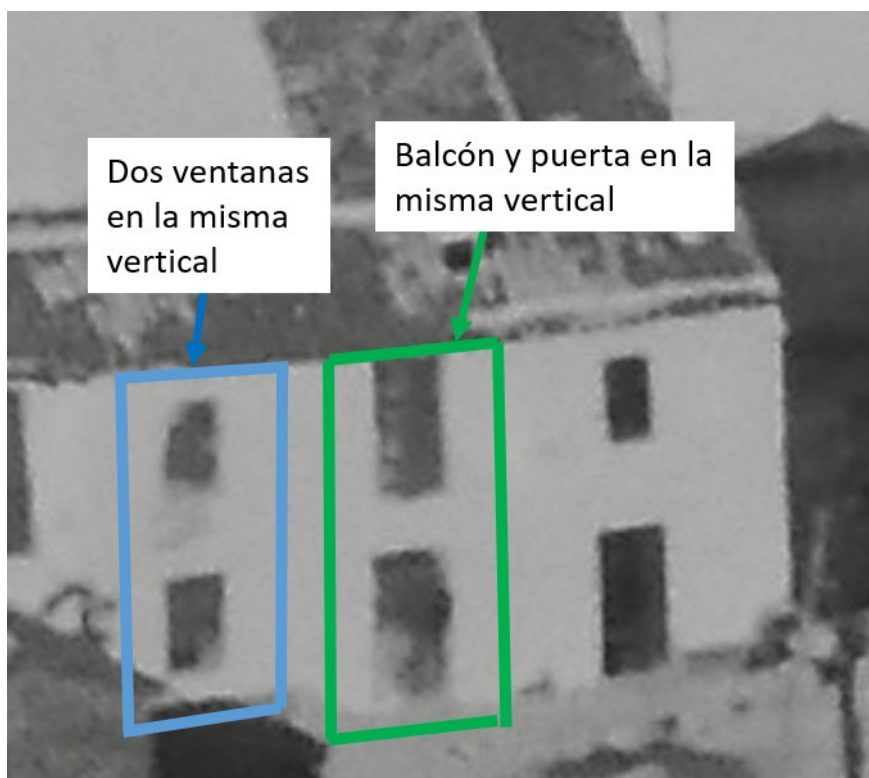


Figura 5. Recorte de la fotografía del Hospital Universitario. No aparece aquí la casa anteriormente encuadrada en marco azul, de igual manera que no aparece en la fotografía de 1920 del Dr. Eduardo Arroyo.

Con los anteriores elementos expuestos, presentamos los siguientes argumentos para su identificación:

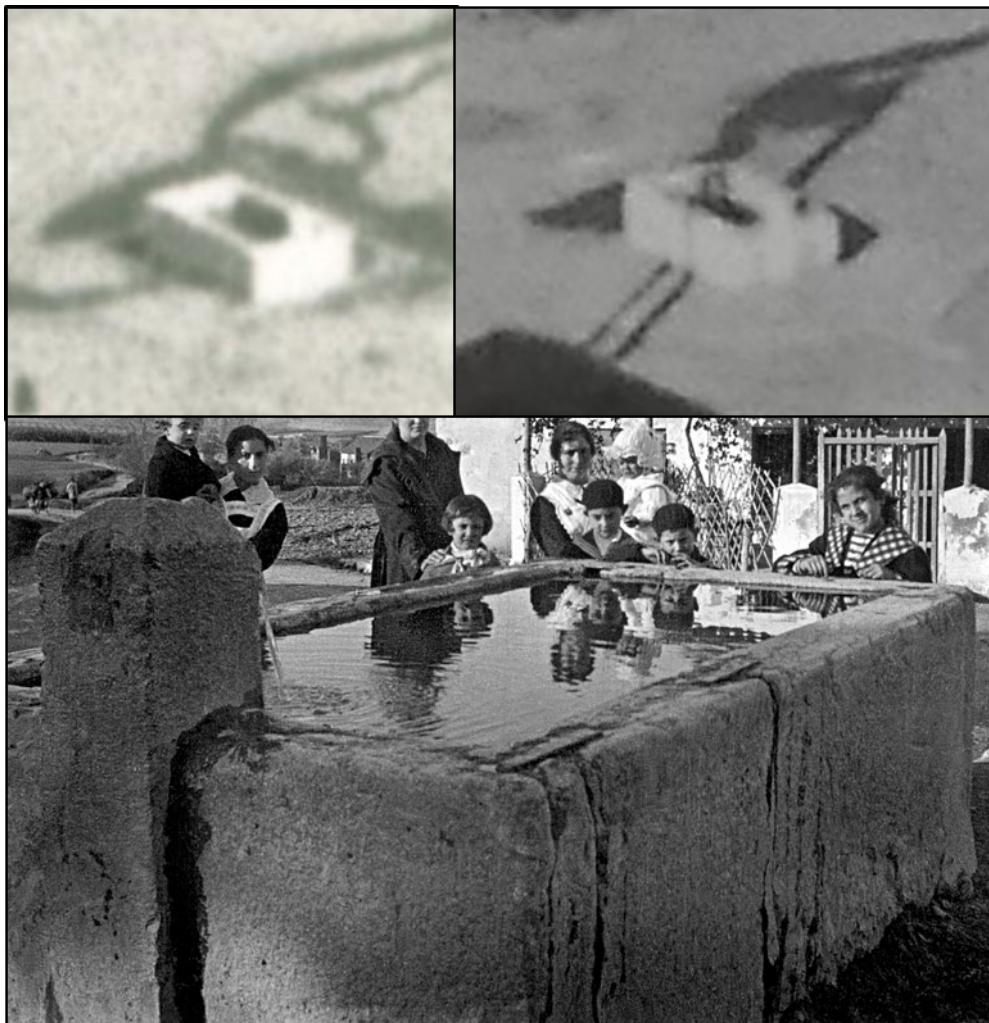
-Orientación y distancia del pilar a la casa: tanto la casa de la imagen de 1920 como las de 1950 están orientadas al sur, ya que reciben la luz solar de pleno.

-Las ventanas, balcón y puerta cuadran:



-Los emparrados y jardines del porche casan con los de las imágenes. En la fotografía extraída del IEG se observan con mucha claridad.

-La estructura de la fuente es la misma: pilar abrevadero rectangular, de tamaño reducido y paredes gruesas, con el caño en la parte norte y en un saliente con forma de cubo.



-En la imagen de 1920 se observa un cruce de camino en el entorno. Es sabido que el pilar de Peñamefécit se ubicaba en un cruce de caminos, como nos relata el Diccionario de Madoz (1850): “En el camino que media entre dichas huertas [huertas de la ribera, es decir, del entorno del Raudal de la Magdalena] y la vega, hay una fuente que se llama Peña-me fecit: porque la mandó construir un veinte y cuatro que se llamaba Peña; nace su agua en una huerta inmediata y es de buena calidad; mira a NE y es pilar rectangular.”

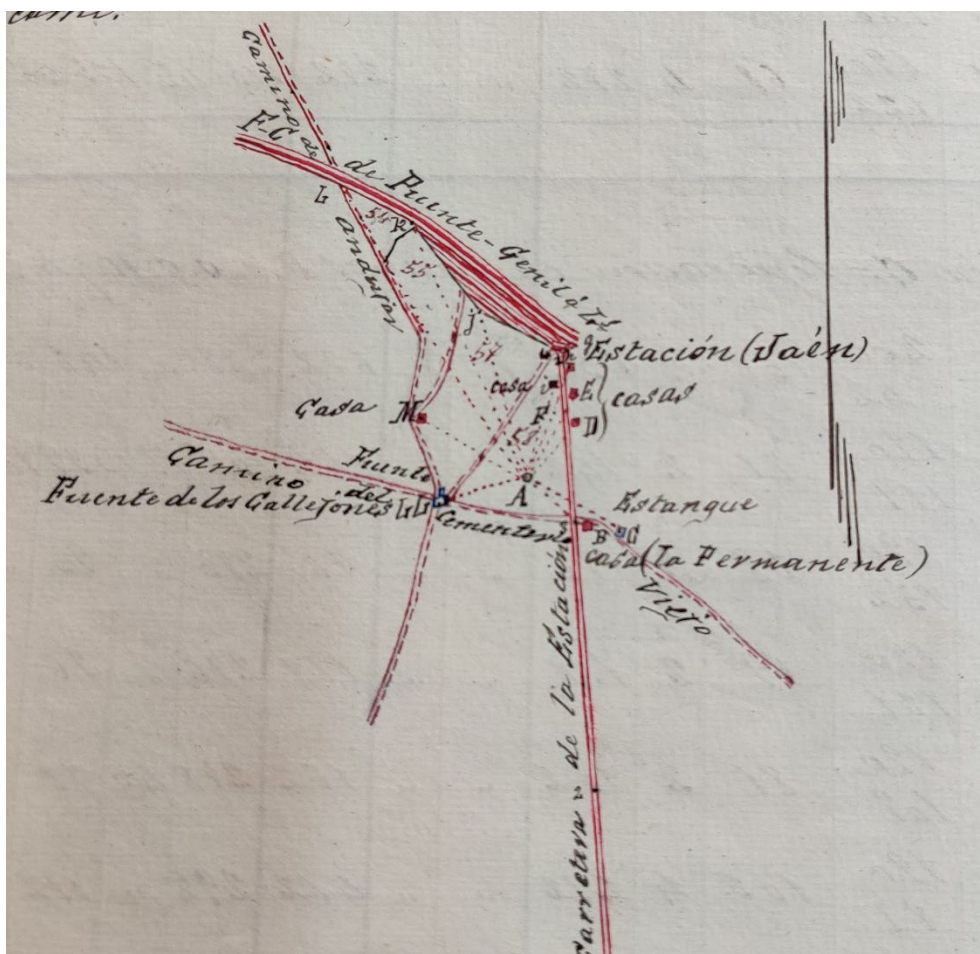


Figura 6a. Mapa del Catastro (año 1900). Libros de Brújula. Jaén. Archivo Histórico Provincial de Jaén.

En este mapa en concreto aparece como “Fuente de los Callejones”. El nacimiento de los Callejones abastecía a las casas y huertas del Arrabalejo, según podemos leer en el Diccionario de Madoz, siendo los callejones un paraje del Arrabalejo o Puerta del Sol. No obstante, esta fuente de Peñaméfecit por un lado podemos leer que se abastecía de un manantial a pie de fuente (Diccionario de Madoz: “fuente pública situada casi a pie de nacimiento”, y también, “nace su agua en una huerta inmediata y es de buena calidad; mira a NE y es pilar rectangular”), o bien en la publicación *“La huella arquitectónica de la Diputación Provincial. Intervenciones en materia de vivienda”* (página 1214), cuya autora es María Amparo López Arandía, leemos que el manantial del que se abastecía se situaba al sur del pilar, a pocas decenas de metros de distancia, en una cota de nivel más elevada. Concretamente, se ubicaba en la esquina de la actual calle de San Antonio con la calle Alfredo Kraus.

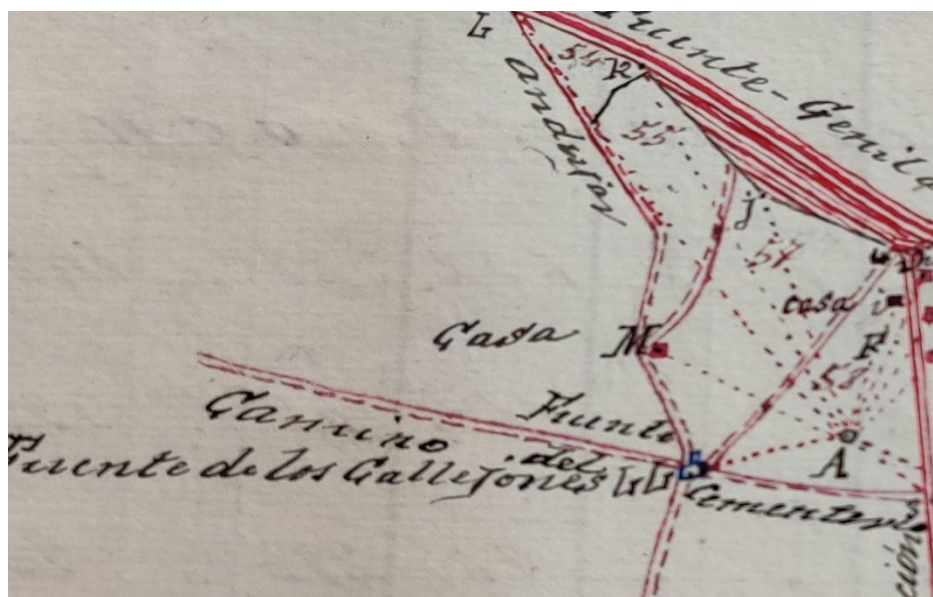


Figura 6b. Recorte de la figura 6a.

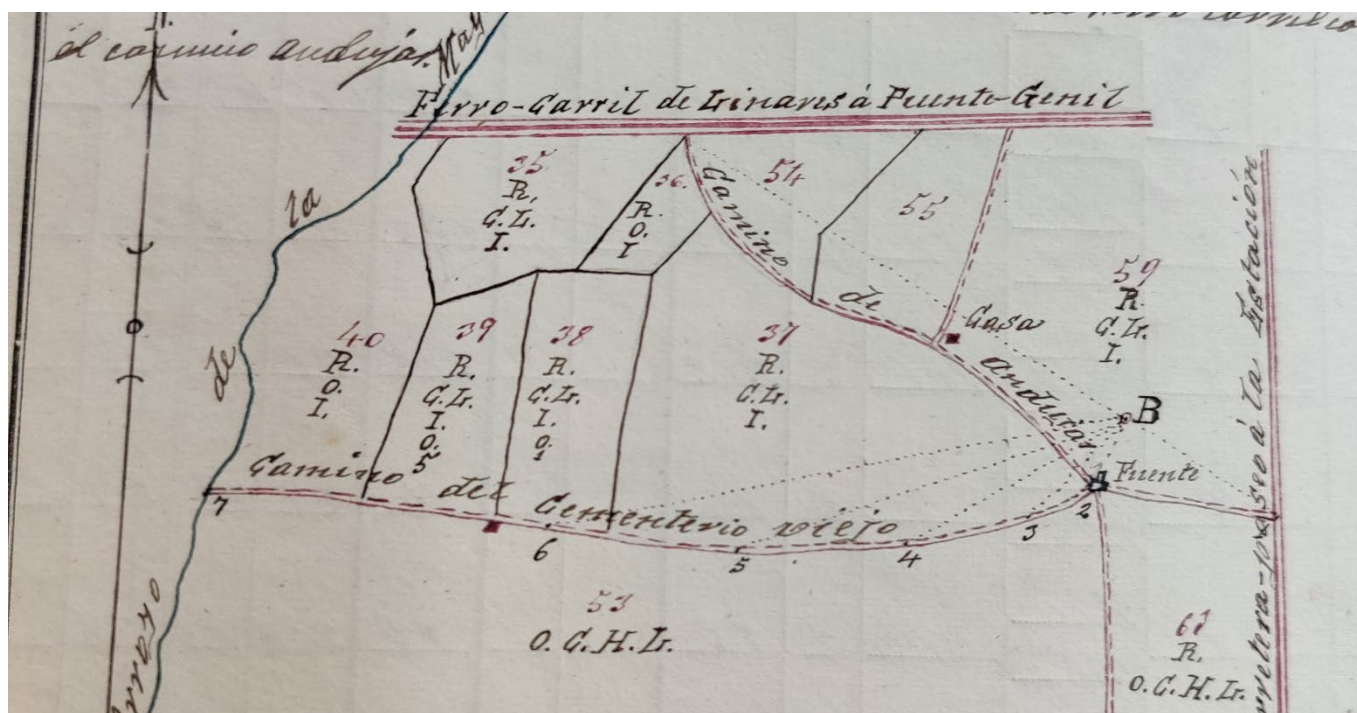


Figura 6c. Mapa del Catastro (año 1900). Libros de Brújula. Jaén. Archivo Histórico Provincial de Jaén



Figura 7. El Camino de Andújar. Recorte de la fotografía del Dr. Arroyo.

-La fuente se ubicaba al sur de la Estación de ferrocarril de Jaén, como sabemos.



Figura 8. Recorte de la figura 6a.



Figura 9. Estación de tren de Jaén. Se observa el edificio de viajeros y los muelles cubiertos a la izquierda. Recorte de la figura 2a.



Figura 10. Estación de tren de Jaén. Se observa el edificio de viajeros y los muelles cubiertos a la izquierda, al igual que en la figura 9. Recorte de la figura 4a.

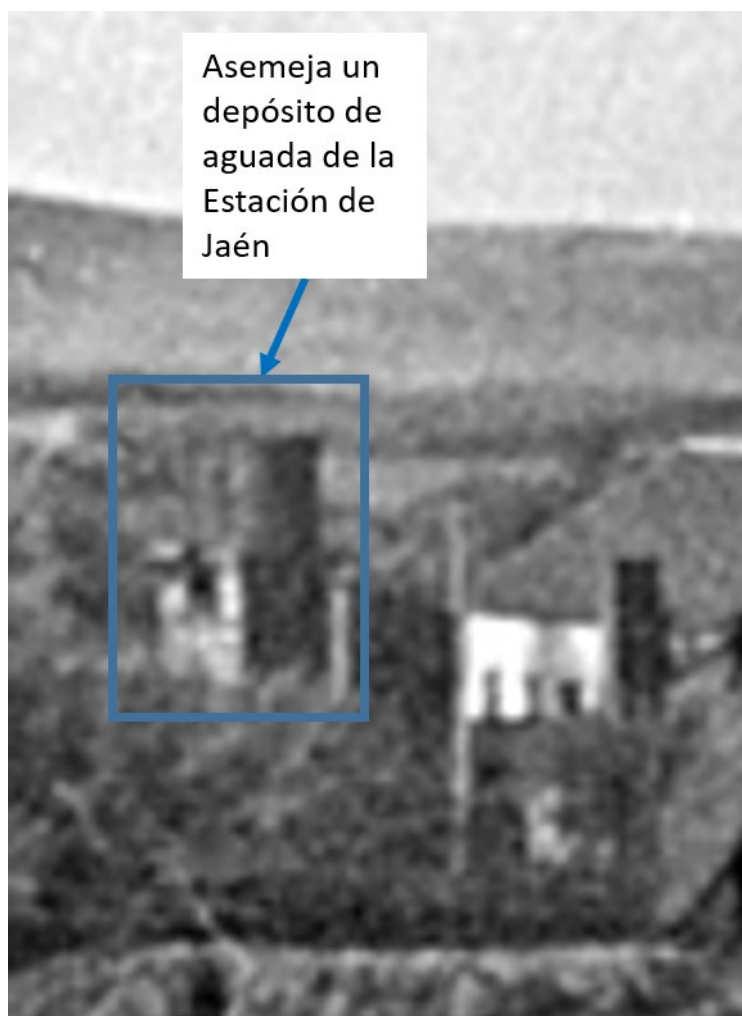


Figura 11. Posible depósito de agua cilíndrico sobre estructura, para realizar las aguadas en la Estación de Jaén. Recorte de la fotografía del Dr. Arroyo.

Por último, analizaremos el perfil de cerros que se ve al fondo. Desde la ubicación de la fuente es imposible hoy día observar nada, dado que se encuentra rodeada de edificios altos. Si nos alejamos hasta el final de la Avenida de Arjona, y observamos al norte, veremos:



Figura 12. Extraída de Google Street View. Vista algo escorada al oeste de los cerros al norte de la capital, desde la carretera de Fuerte del Rey. El hueco con el puente se debe al desmante realizado para cruzar a distintas alturas la carretera de Fuerte del Rey y la autovía a Torredelcampo.



Figura 13. Los cerros estudiados.



Figura 14. Extraída de Google Street View. Vista desde el bulevar, calle Federico Mayor Zaragoza. Posición a menor altitud que desde la fuente.

En resumen, en el trabajo de digitalización y publicación de las fotografías del Doctor Eduardo Arroyo, realizado por su bisnieto Francisco Gómez Cabeza, podemos haber hallado una de las fotografías más emblemáticas, históricas y de detalle de la famosa y desaparecida Fuente de Peñamefécit, que dio nombre a todo un barrio de Jaén capital, en el que residen y han residido cientos de personas, y lo que nos depara el futuro.

Esta fuente de Peñamefécit ha desaparecido del imaginario colectivo de los vecinos del barrio, sin que, por mi experiencia, nadie la mantenga en la memoria o apele a ella, debido también a los aproximadamente 60 años que han transcurrido desde su desaparición. Según algún testimonio recabado en las redes sociales, alguna persona la recordaba en sus últimos años abandonada, hasta que el avance implacable del urbanismo la hizo desaparecer, transformando completamente la zona. Esta fotografía viene a rescatar del olvido a dicha fuente, paraje, cruce de caminos que fue el inicio de un populoso barrio de Jaén.

Es tarea de todos investigar nuestra historia, recordarla, comentarla y tenerla presente, para así poder presentarse con una identidad sólida como vecino, basadas en realidades y hechos que existieron y sucedieron, evitando ser barrios hueros de historia, no-lugares: “espacios carentes de dimensión simbólica”, definición de mi buen amigo etnólogo Francisco Jiménez Rabasco.



Figura 15. La fotografía superior nos da claves sobre la inferior.

