



LOS CAMINOS DEL SUR DE ALMONASTER LA REAL EN EL TRAZADO DE LA AUTOVÍA

Asociación Amigos de los Caminos Richard Ford

Su constitución como asociación surge del hecho de que, mientras que la administración pública andaluza, igual que otras del territorio nacional, emprenden medidas para la protección de las vías pecuarias, que integralmente son de su competencia, no pueden hacerlo con las demás vías de comunicación públicas que son de titularidad municipal. Esta fragmentación administrativa impide una unificación normativa y una actuación coordinada para la protección de estos caminos. Es esa fragilidad y el riesgo que de ella se deriva lo que impulsa el nacimiento de esta asociación.

La asociación tiene por objetivos el estudio, la elaboración de registros documentales, cartográficos y descriptivos de los caminos tradicionales de la comarca de la sierra, la extensión del conocimiento de los mismos, su promoción y defensa, por lo que comparte con el resto de las asociaciones las actividades de estudio, difusión y salvaguarda del patrimonio cultural y natural serrano.

Richard Ford fue un viajero inglés del siglo XIX. Viajó por España, pero sobre todo por Andalucía donde residió, ya que tuvo casa en Sevilla y Granada. Su obra más conocida entre nosotros es el “Manual para viajeros por Andalucía y lectores en casa”, publicada en 1845. En esa obra penetra hacia Extremadura desde la Cuenca Minera y atraviesa el territorio de la Sierra describiéndola brevemente y dejando dibujos del castillo e iglesia de Aracena, como los viajeros actuales toman fotografías de los sitios de interés. En memoria de esta antigua referencia la asociación decidió tomar su nombre.

Esta asociación ha expuesto sus resultados en diferentes ediciones de las Jornadas de Patrimonio: Aracena, Santa Ana la Real y Cortelazor y ha cooperado con el Grupo de Desarrollo Rural Sierra de Aracena y Picos de Aroche en la elaboración de los catálogos de los caminos tradicionales de Hinojales, Cortelazor, Valdelarco, Galaroza, Jabugo y Santa Ana La Real.

LOS CAMINOS SON VIAS DE COMUNICACIÓN Y CULTURA

Las vías de comunicación son consustanciales al hecho de habitar un territorio, tanto para las bestias como para los hombres. Son inmemoriales, por tanto. La estabilización de la ocupación del territorio estabiliza estas vías y el uso las perfecciona. En la sociedad humana fueron construidas con objetivos económicos e ideológicos. Se hicieron con los materiales más próximos y duraderos. Los costes eran asumibles para las épocas y el tipo de circulación, es decir más estables y sólidas cuanto mayor fuera la importancia de lo que circulaba: productos de intercambio, ejércitos, recaudadores, etc.

Los problemas principales a resolver en una vía de comunicación, antes y ahora, son de orden práctico: cómo cruzar los ríos, cómo subir a un puerto, cómo evitar que las aguas salvajes impidan el paso, cómo facilitar el acceso a los campos de cultivo y cosas así. Para afrontar esos problemas cada época, con su tecnología y recursos disponibles, ha producido sus respuestas prácticas.

Al mismo tiempo que elementos económicos, las vías de comunicación transmitieron la cultura desde unos puntos a otros del territorio y aseguran el mantenimiento de formas de vida en sucesivas generaciones por el modo de la acumulación de elementos.

Las necesidades contemporáneas, la disponibilidad de recursos materiales y las tecnologías disponibles han desarrollado progresivamente, pero a partir del siglo XIX muy rápidamente, formas de comunicación terrestre, marítima y aérea que han sobrepasado todo lo conocido anteriormente. El principio básico es la rapidez y, con ello, la disminución práctica de las distancias. Con ello, las vías de comunicación tradicionales han sido dejadas, en cierto modo, como restos arqueológicos de baja utilidad y, cada vez más débil, carga emocional.

Generalmente se ha considerado que los caminos tradicionales son de dos clases: los que sirven principalmente para la circulación de personas y



mercancías, que se conocen como caminos reales y vecinales, y los que sirven para el transporte de ganado, que se conocen como vías pecuarias. Esta es una definición general que tiene parte de verdad, pero no es demasiado exacta. Es cierto que las grandes vías pecuarias, que conducen grandes cantidades de ganado a largas distancias, tienen una personalidad propia y, antiguamente, tenían sus reglas y sus autoridades, pero en nuestro medio casi todas las vías pecuarias están solapadas, en mayor o menor medida, por caminos reales y vecinales y, en cualquier caso, el ganado que sale de los pueblos circula por el camino real, naturalmente. De la importancia de la preservación de las vías tradicionales de comunicación da cuenta el que las administraciones públicas tratan de conservar las vías que están en el marco de sus competencias mediante la elaboración de normas específicas.

Las vías de comunicación tradicionales son recursos cargados de posibilidades en varios órdenes. Son fuentes de comunicación integral de la comarca: permiten la permeabilidad del territorio a propietarios agrícolas, docentes, investigadores y visitantes; permiten el uso de medios alternativos de viaje (el caballo, la bicicleta, caminar); permiten la circulación sin los riesgos de las carreteras; facilitan la comprensión del territorio, es decir cultura y paisaje y crean espacios alternativos para el mantenimiento de la salud y el disfrute (paseos saludables para personas en prevención de riesgos o paseos familiares con niños, o con animales de compañía).

Las propias vías son elementos de transmisión de la cultura local. Muestran las respuestas a los desafíos de las comunicaciones en la forma de resolver accesos a pasos difíciles y también en las tecnologías usadas; son un muestrario de los elementos tradicionales que rodean la circulación de personas, animales y mercancías, bien los que forman parte de la estructura, las obras de empedrado, los pasos de aguas salvajes, etc., bien los que sirven para facilitar el tráfico, como los abrevaderos, o para separar los campos de cultivo de la circulación general como las paredes, porteras, aliviaderos de aguas de lluvia, etc. Son, por último, y esto es además una lección permanente, un testimonio del uso adecuado de los recursos por parte de una población con necesidades e imaginación.



Por último, los caminos sostienen la doble posición de ser parte del paisaje y ser los elementos que mejor permiten introducirse en él, ya que la extensión de la red y su distribución permiten alcanzar partes del territorio inabordables e inobservables de otra manera.

EL RIESGO DE LOS CAMINOS EN LAS ACTUACIONES PÚBLICAS Y PRIVADAS

Los caminos, como sucede con las huertas o las casas, por ejemplo, son hechos y modificados, a lo largo de la historia, por la mano del hombre, bien por necesidad bien por deseo.

La construcción y la modificación de uno cualquiera de estos elementos es el resultado de un balance entre el beneficio que se recibe y el que se espera. Siempre ha sido así la actuación del hombre sobre el medio, siendo esto uno de los significados de la palabra cultura.

No obstante, mientras que hasta tiempos recientes el estado de necesidad era un determinante de las actuaciones humanas, los últimos 3 o 4 siglos han ido alterando la relación del hombre con el medio a partir del desequilibrio de relación entre las sociedades humanas. El colonialismo explotador y el post colonialismo globalizador han generado una brutal diferencia entre dichas sociedades que han quedado divididas en dos grupos: de un lado las sociedades que no pueden responder a la necesidad y del otro las que disponen de recursos excedentarios aunque contengan bolsas de pobreza en su interior. Nosotros nos encontramos entre estos últimos.

Una de las consecuencias del estado de opulencia social, que significa disponer de excedentes, es el falseamiento de los balances. Este falseamiento se produce en parte por intereses de grupos de poder, en parte por desequilibrios económicos regionales y en parte por la instalación de la mentira como elemento de convicción. Un reciente ejemplo, en la memoria de todos nosotros, es el saqueo del patrimonio artístico y mobiliario de España, sobre todo de la España rural, a lo largo del siglo pasado, con leyes o sin ellas, por la actividad de anticuarios desaprensivos, autoridades complacientes, propietarios miserables y gentes poco avisada.



Con los caminos tradicionales está sucediendo una cosa parecida. Por demasiadas partes se oye minimizar su valor y a veces, incluso, negar su existencia solamente porque alguien quiere alzarse con el suelo que ocupa para incrementar su patrimonio a costa del de todos. Recordemos que es pública la titularidad de los caminos, y que hay en demasiados sitios una tendencia a la minusvaloración de lo público y a la exaltación de lo privado. Recordemos, también, que la red es extensa y que se trata de una superficie total de muchos miles de hectáreas distribuidas ampliamente. Con estos datos no es difícil que sobre los caminos tradicionales se encuentre todo tipo de oportunistas.

Se puede decir que esta situación entra en el enfrentamiento general que se da entre las políticas que favorecen el desarrollo y las que favorecen el crecimiento. Desarrollo y crecimiento son dos formas de mejorar las condiciones de vida y aumentar la riqueza de los grupos humanos. No obstante hay diferencias cuali y cuantitativas.

El desarrollo es la sucesión de respuestas humanas a los desafíos de la necesidad, según la disponibilidad de recursos, con la garantía de la efectividad y la eficiencia y con la garantía de salvaguardar los elementos que no entren en el conflicto. Con esto se consigue evitar el derroche de recursos, mantener la diversidad y asegurar la disponibilidad de los elementos conservados para responder a desafíos futuros.

El crecimiento es la acumulación simple de elementos para la obtención de un beneficio a corto plazo, obviando la contención en el uso de los recursos y las consecuencias colaterales del proceso. El balance se equilibra desplazando parte de los costes fuera del propio proceso. El beneficio contable es más alto en el caso del crecimiento, pero la destrucción que provoca y la irreversibilidad de las actuaciones es también mucho mayor.

Es evidente quien estará siempre a favor del crecimiento y quien debería estar a favor del desarrollo.

El presente de gran parte de la red viaria es precario. Como espacio público abierto a todos se encuentra acosada por la destrucción, la usurpa-

ción y el abandono. Como espacio depositario de elementos de cultura se enfrenta a restauraciones o reconstrucciones poco cuidadosas cuando no francamente agresivas. No obstante también se puede observar que hay autoridades municipales que actúan con firmeza en la defensa de los espacios públicos y que hacen actuaciones cuidadosas con la estructura y los elementos de los caminos, así como particulares que mantienen honradamente las vías que atraviesan sus propiedades en estado de poder ser aprovechadas por los viajeros. Es esta gente, con sus actitudes y su visión de un futuro impreciso las que permiten tener expectativas razonables para una apuesta por el valor futuro de estos elementos de cultura y riqueza. Es a ese futuro al que esta asociación quiere contribuir.

La autovía de Lisboa es una realidad. Responde a la demanda de grandes corporaciones privadas, de autoridades autonómicas y locales a lo largo de su trazado y a intereses de diverso orden en la comarca de la sierra.

Será un factor de crecimiento o de desarrollo dependiendo de muchas cosas. Dependerá de cómo se haga su diseño y ejecución en relación con el territorio que atraviesa y sus características naturales y culturales. Dependerá de cual será su capacidad de articular territorios sin generar vacíos de comunicaciones en unas áreas y sobrecarga en otras. Dependerá, también, de qué efecto tenga sobre el futuro económico y social del territorio: en cuanto a transformación social: densidad de población, cambios de uso y costes del suelo, con sus efectos de incremento de la actividad inmobiliaria, dificultad de acceso a la propiedad por la población local, consumo energético, exceso de generación de residuos, etc. Es decir, va a depender de la propia construcción de la autovía y de la forma en que la comarca se prepare para recibir semejante empujón de modernización en breve tiempo. Es importante prepararse para ello.

EL OBJETIVO DEL TRABAJO QUE SE PRESENTA

A partir de lo anterior, la asociación "Richard Ford" ha acometido las tareas de conocer los caminos implicados en la variante sur del trazado de la autovía, la más crítica por la escasez de núcleos de población, por la pérdida de entidad económica a raíz del fin de la actividad minera y por el



uso posterior del suelo y las actuaciones públicas y privadas previas que han deteriorado la zona notablemente.

El método de trabajo es el siguiente: se localizan los caminos, según documentación cartográfica de las siguientes fuentes: documentos cartográficos de 1896 a 1898 del Instituto Geográfico y Estadístico, documentos cartográficos de 1950 a 1970 del Instituto Geográfico y Catastral y el Servicio Geográfico del Ejército y documentos cartográficos de 1995 a 2000 del Instituto Andaluz de Cartografía. Con esos elementos se reconstruye su probable situación actual.

A continuación se recorre el probable trazado registrando la existencia de elementos de identificación, restos de obras, etc. y al mismo tiempo, sobre el terreno o en la proximidad del mismo se recaba información de los habitantes de la zona hasta donde se puede. Cuando se ha logrado fijar con suficiente precisión se recorre el camino haciendo una descripción suficiente como para que otra persona pueda seguir su curso y se fija en un plano de escala grande (1:10.000). con esto queda registrada la “propuesta de camino”.

El ayuntamiento es la autoridad competente para fijar el recorrido de un camino, por ello el paso siguiente es la entrega de la documentación descriptiva y cartográfica a las autoridades municipales por si creen conveniente adoptar las medidas que garanticen la protección de los caminos de su titularidad.

RESULTADOS

Esta asociación ha estado realizando, durante los dos últimos años, las actividades descritas más arriba en los términos de la Granada, Campofrío, Aracena y Almonaster, en la franja que en el proyecto de la autovía Sevilla – Lisboa se denomina “variante sur”.

Para esta jornada presentamos una muestra de las actividades en la parte sur del término de Almonaster la real.

Como muestra del texto descriptivo exponemos uno de los caminos:

PROPUESTA DEL CAMINO DE LAS VEREDAS A GIL MÁRQUEZ

Término de Almonaster.

Sale de la aldea por el S en dirección S. Desciende, dando algunos giros, entre paredes, algunas con malla o alambrada, con algunas zahurdas y gallineros. Abandonado, arroyado y con escombros. Gira a SO. Se acerca al barranco y lo cruza por un puente. A unos metros a la derecha, una fuente con pilar.

Por roca rebajada sube algo en dirección OSO, luego entre paredes. Enseguida se separa a la izquierda, dirección SO con pared a izquierda subiendo por mayor pendiente. Luego tramos con restos de pared a izquierda y derecha, otros con talud a izquierda. Regajo a la derecha. Caja visible, muy ocupado por matorral pero permeable. Gira a la derecha para atravesar el regajo y continua rodeando el vallecito del regajo por la curva de nivel (incluso llega a ponerse NO). Entre pinar a izquierda y castañar a derecha. Antes de salir del todo de la vaguada gira a izquierda y zigzaguea por el pinar, sin dejar de subir, con dirección dominante OSO hasta acabar un poco más adelante en la siguiente vaguada fuera del pinar. Gira en dirección SO, subiendo con el pinar a la derecha y el castañar a la izquierda. Poco marcado, solamente una senda con algo de caja de camino. Gira de nuevo para atravesar el regajo por su parte alta, por encima del castañar. Ahora abundantes restos de calzada y otras obras de camino. Atraviesa entre el pinar en dirección OSO con caja del camino bien marcada. Cancilla de palos. Sigue ahora OSO con pinar a derecha y matorral a izquierda. Malla. Hay una cancilla de palos unos 20 metros más abajo del camino. Tras la malla (pasándola por la cancilla) sube en dirección SO hasta alcanzar el puerto en el collado de la Majada del Perro.

Malla y cancela. Atraviesa un cortafuegos que va en dirección E – O y descende, fuerte descenso que exige, a veces, cierto zigzaguo, por el margen derecho de una vaguada entre pinos y matorral con grandes bloques de roca, sin referencias, hasta alcanzar, 200 m mas abajo, un carril. Sigue por el carril hacia la izquierda. Este lleva dirección dominante SSE, unos 300 m, luego SE con muy escasa o ninguna pendiente unos 300 m, entonces en la misma dirección empieza a subir durante unos 350 m y entonces gira a S y sube algo más hasta



alcanzar el puerto de Los Lobos. Por debajo del puerto túnel del ferrocarril Zafra – Huelva.

Encrucijada de carriles y cortafuegos. Sigue por el que va en dirección SSO descendiendo con pendiente a la derecha y vaguada a la izquierda. Después va girando a SO y entra en un lomero. Sigue por el lomero girando de nuevo a SSO, S y SSE mientras el carril va desapareciendo en medio del matorral, sobre todo jara. A la derecha se ve el puente de las Tres Fuentes, de hierro y sobre grandes pilares de obra, del ferrocarril, sobre el barranco de la Lisa. El camino se acerca al lado izquierdo del lomero, aproximándose al regajo. Llega a un gran cortafuegos de va de arriba abajo en dirección ENE – OSO con una desviación NE – SO a partir del camino.

Gira a la izquierda, manteniéndose a nivel, vadea el regajo y sigue por la margen más baja del cortafuegos. Deja a la derecha ruinas de un colmenero. Cuando el borde del cortafuegos gira para empezar a subir sale de este en dirección S al principio y, prácticamente, a nivel. Con mucho matorral que dificulta el paso alcanza restos de obra escasos al principio, y, prácticamente, establece un poco más adelante.: calzada, padrones, rebajes. Como referencia el camino pasa al pie de una encina solitaria a unos 80 m del inicio de este tramo. Muy cerrado de matorral, seguible por la continuidad de las obras que persisten, con descenso suave, lleva el barranco de la Lisa hasta 30 metros más abajo acercándosele paulatinamente. Va en dirección S dominante, continúa unos 200 m, atraviesa otro barranco accesorio para lo que hace la curva de entrada y salida de la vaguada que mantiene un nivel cómodo. Otros 200 m más adelante gira a la derecha siguiendo el curso del barranco, dirección SO. Ahora está a pocos metros sobre el nivel del barranco.

Atraviesa una caña o socavón y, casi al nivel del barranco, sigue por un carril, en dirección SO y unos 80 m más adelante, junto a una portera de palos, se solapa con el camino de Almonaster a Gil Márquez.

CAMINOS DE ALMONASTER. TRAMA AFECTADA





DETALLE DEL CAMINO DE LAS VEREDAS A GIL MÁRQUEZ



