

LOS CAMINOS RURALES EN LA SIERRA DE HUELVA

Por VICENTE BELTRAN
Agente Forestal del I.A.R.A.

Dibujos: José Alonso Vázquez («Isla»).

PROLOGO

Cada época, cada civilización ha tenido sus rutas. Los itinerarios y las características físicas de las vías de comunicación terrestres varían conforme a las expectativas económicas y los progresos técnicos de la civilización humana. Así, la continuidad en el tiempo de una ruta puede romperse cuando tienen lugar reorientaciones radicales de la vida económica: entonces, tal como aconteció por parte de las cañadas ganaderas, el camino físico, despojado de tráfico (y de sentido) va deteriorándose y desaparece. Pero las más de las veces los caminos antiguos son reutilizados, modificando pequeños trayectos y adaptándolos a las exigencias de los medios de transporte y del comercio de las sucesivas épocas.

Los caminos, sus itinerarios y su evolución técnica, forman parte de la historia humana. La historia humana, sus intercambios económicos y culturales, los ritmos de su progreso, tienen que ver con la historia de los caminos.

APUNTES HISTORICOS

Nada se sabe con certeza sobre los caminos del Paleolítico. Durante esta época la especie humana dependía básicamente de la caza para sobrevivir y carecía de herramientas capaces de modificar el entorno. Tal vez,

como apuntan algunos historiadores, las primeras sendas utilizadas por seres humanos fueran las trochas que abrían los animales herbívoros, cuyos desplazamientos arrastrarían tras de sí al grupo de los predadores, incluidas las hordas humanas.

El pastor del Neolítico y los transportistas de metales heredarían de sus erráticos antepasados estas sendas rudimentarias, a las que incorporarían, con el uso regular, un carácter estable.

No es descabellado suponer que los ingenieros de caminos del Imperio Romano encontraran esbozado, en lo fundamental, el diseño de su magnífica red viaria.

RUTA DE LA PLATA

La civilización de Tartesos tuvo una irradiación extraordinaria hacia la alta Extremadura, en donde se obtenían metales como el oro, el estaño y la plata.

Los hallazgos arqueológicos señalan la existencia de un comercio de trueque (materias primas a cambio de objetos manufacturados) y permiten sugerir una ruta terrestre, la pre-romana Ruta de la Plata, que tal vez atravesara la Sierra de Huelva por su parte oriental desde donde enlazaría con Riotinto, que tendría buena comunicación con los puertos del litoral onubense (Palos?) y quizás con el Guadalquivir.

CALZADAS ROMANAS

Durante la época romana existieron en la Sierra explotaciones mineras que debieron disponer de vías de comunicación para el transporte de los minerales. Tramos pequeños han sido encontrados cerca de la ermita de Santa Eulalia.

Una calzada importante cruzaba la Sierra de Oeste a Este. Procedía de Pax-Julia (actual Beja) y Lisboa, pasaba por Aroche, Cortegana (donde se conservan tramos), y la zona de la actual Aracena, enlazando después con la Vía Argentea (Sevilla-Mérida-Astorga).

Hasta Aroche llegaba otra vía que procedente de la desembocadura del Guadiana pasaba por Cabezas Rubias. En el extremo opuesto de la Sierra, la comarca de Aracena estaba comunicada con Riotinto.

Las Calzadas romanas persistirán durante los siglos de presencia árabe. No obstante, la constitución de núcleos habitados conllevaría la aparición de sendas que enlazarían las aldeas más cercanas.

LAS CAÑADAS DE LA MESTA

Con la constitución en 1273 del Honrado Concejo de la Mesta se normalizan las rutas que seguía la ganadería trashumante para trasladarse desde los pastos de verano, en las sierras del Norte, a los de invierno, las dehesas sureñas.

La reglamentación de la Mesta señala unas vías principales llamadas Cañadas que medían 75 metros de anchura y otras secundarias, Cordeles y Veredas, que tenían respectivamente 37,5 y 19-20 metros de ancho.

Según un documento de 1356 las Cañadas ganaderas de León y Logroño descendían por el Sistema Central y Medellín hacia la Sierra onubense prosiguiendo por las vegas del Guadiana hasta Ayamonte.

Durante el siglo XVIII, la Cañada Leonesa llegaba hasta Segura de León y Puebla del Maestre. Desde estas comarcas partían ramales secundarios que conducían parte del ganado hacia la zona comprendida entre Encinasola y Aracena.

Las denominadas en la Sierra Veredas de Carne corresponderían por sus dimensiones con las Veredas del Hornado Concejo aunque, probablemente, tuvieran su origen en la existencia de Mestas de carácter local.

Estas vías pecuarias servirían tanto para trasladar el ganado hacia mejores pastos como para su comercialización.

Todavía a principios de siglo, reses bravas y piaras de cerdos se desplazaban desde la Sierra a Sevilla utilizando las Veredas de Carne.

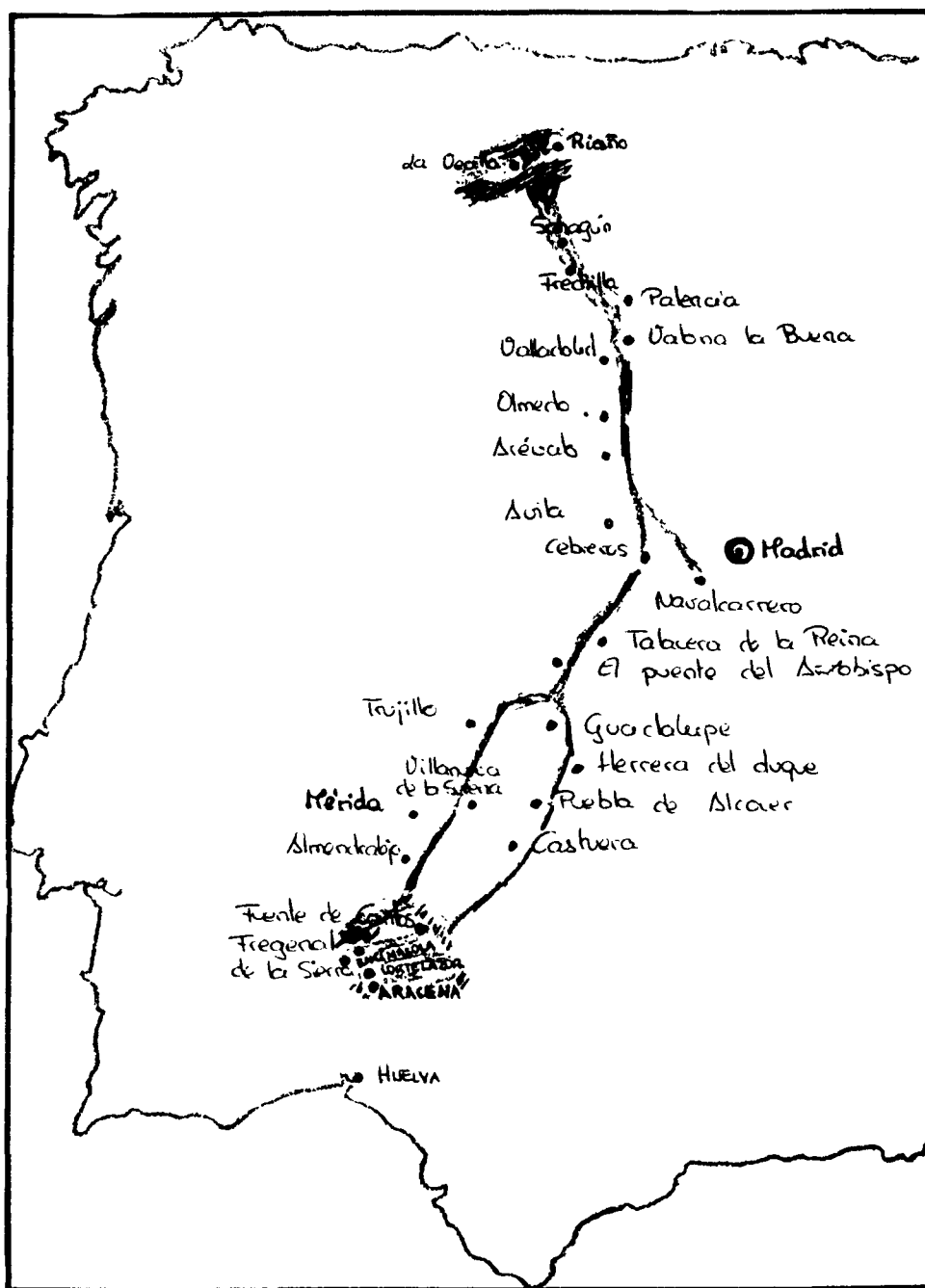
CAMINOS DE RUEDA Y DE HERRADURA (s. XVIII).

Desde la época romana hasta el s. XX no se realiza ninguna labor de importancia en lo que concierne a la abertura de nuevas vías, y la inmensa mayoría de los caminos de la Sierra no permitían el paso de vehículos hasta tiempos recientes.

La política de construcción de caminos emprendida durante el s. XVIII y especialmente la reflejada en las Ordenanzas de 10 de junio de 1767 (Carlos III), contemplaba la construcción de caminos pavimentados, apto para vehículos de ruedas.

Sin embargo la Sierra, así como el resto de la provincia, se encontró fuera de la ordenación de las vías de comunicación de esta centuria.

Para el Catastro del Marqués de la Ensenada se deduce que un importante contingente de la población serrana vivía del transporte practicado a lomos de bestias de carga. Así, Alájar, con una población inferior a 600 habitantes tiene censados 127 arrieros que transportan cacao, azúcar, canela, etc., desde Cádiz a Extremadura y las Castillas.



Cañada Leonesa. (Siglos XVIII y XIX).

SIGLO XIX

La información concerniente a los caminos se incrementa durante este siglo y una buena parte de ella procede de un tráfico en auge: el de viajeros.

La «Nueva Guía de Caminos» de D. Santiago López (1828, 4.^a edición), describe el itinerario de dos caminos de Rueda y uno de Herradura en la comarca serrana.

El primero de los Caminos de Rueda procede de Madrid y por Fregenal de la Sierra, Cumbres Altas y Fuenteheridos lleva hasta Aracena. Es apto para vehículos que transportan viajeros, tal vez mercancías y probablemente correo.

El otro Camino de Rueda procede de Sevilla, entra en la Sierra por Santa Olalla, pasa por Cala y sigue por Monesterio y Fuente de Cantos hacia Badajoz.

El Camino de Herradura Sevilla-Badajoz venía desde Castillo de las Guardas hasta Puerto Moral (junto a Aracena) y dejaba la Sierra por Hinojales, dirigiéndose hacia Fregenal y Badajoz.

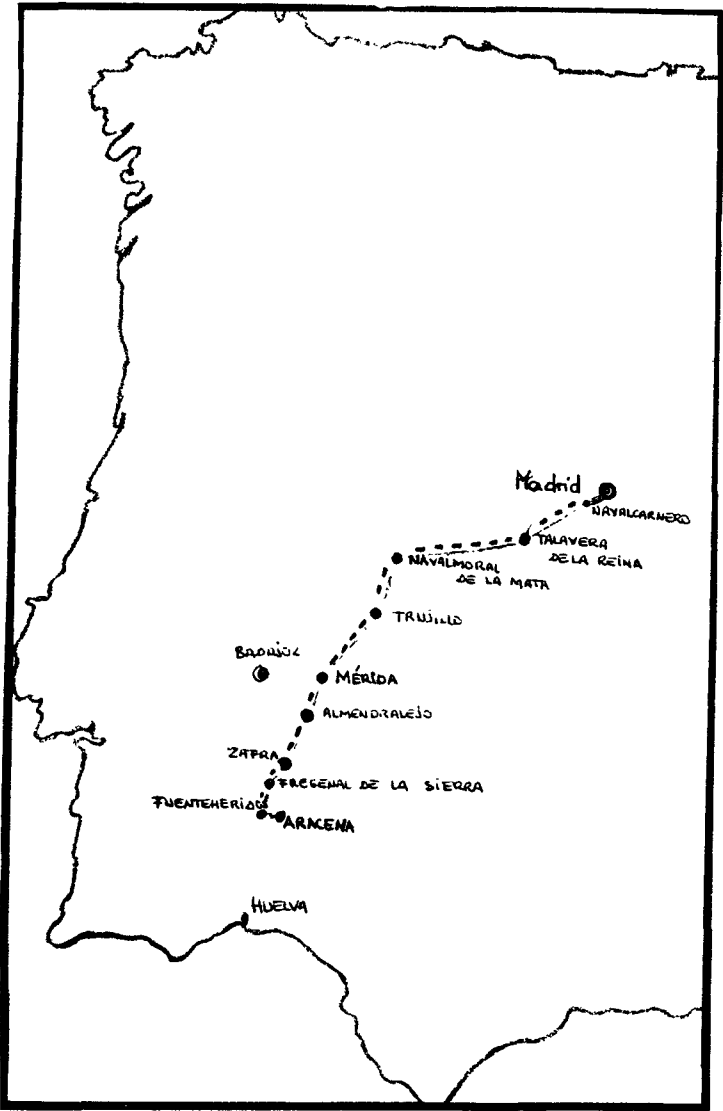
En la década de los 30, Richard Ford, recorre a caballo esta comarca siguiendo el siguiente itinerario: Sevilla, Algarrobo, Castillo de las Guardas, Riotinto, Campofrío, Aracena, Carboneras, Fuentes de León (hacia Almadén). Richard Ford relata las duras condiciones de trabajo de los mineros de Riotinto. Después continuará por caminos de escoria hacia Campofrío y Aracena de la que escribe: «...tiene una buena posada, su población es de unas 5.000 personas, y en verano aumenta cuando las brisas frescas tientan a las gentes ricas de Sevilla a esta Corte de la Sierra».

A excepción de los dos Caminos de Rueda señalados, el resto de los caminos son de Herradura y Veredas de Carne. Así consta en el Diccionario Geográfico Estadístico de P. Madoz que se publica en 1847. En esta fecha la carretera Huelva-Badajoz, de 2.^o orden, es mero proyecto. Medio siglo más tarde, en 1896, sólo se ha construido hasta Zalamea la Real.

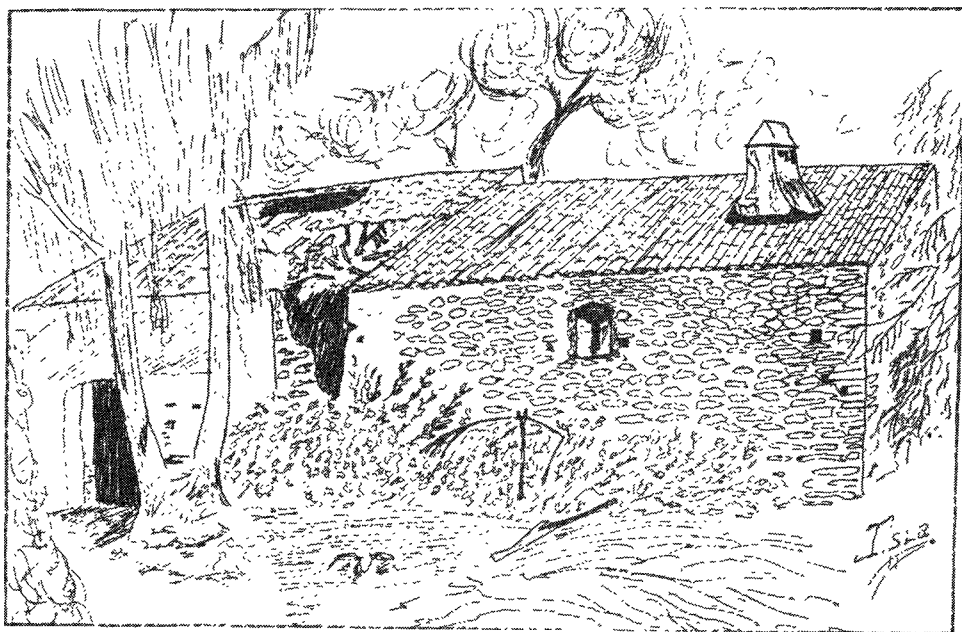
Según el Informe sobre el Estado de los Caminos elaborado por el Gobierno Civil de Huelva en 1864, éstos se encuentran en su gran mayoría en pésimo estado; transitar por ellos debe empeorar en invierno al encharcarse los caminos y crecer el cauce de los arroyos y riberas ya que faltan puentes.

La mayoría de los Caminos de Herradura comunican pueblos cercanos entre sí, pero existe un tráfico, especialmente de cereales, que baja de Extremadura hacia los pueblos de la Sierra y prosigue hasta la capital.

Por Cortegana pasaban los arrieros de Ayamonte que llevaban pescado a Badajoz, regresando con trigo. Este camino pasaba por Cabezas Rubias, San Telmo, y al llegar a Cortegana, bajaba por la antigua Calzada romana hacia la zona llamada «Los Molinos»: aún se conserva la posada donde pernoctaban, siguiendo desde allí hacia La Nava, en dirección norte.



Camino de Rueda Madrid-Aracena, a principios del siglo XIX.



Posada donde pernoctaban los arrieros de Ayamonte.

«LOS MOLINOS», CORTEGANA.

Otros itinerarios utilizados por arrieros que comunicaban el sur de la provincia con Extremadura eran: 1) Huelva, Santa Bárbara, Aroche, Encinasola, Extremadura. 2) Huelva, Riotinto, Alájar, Hinojales, Extremadura.

Caminos de kilometraje inferior a los reseñados comunicaban entre sí diversos pueblos de la Sierra entre los que se desarrollaría un comercio interior de los distintos productos locales, así como artículos de contrabando.

CAMINOS RURALES TRADICIONALES

La red de carreteras construida durante el siglo actual se apoya en el trazado de caminos preexistentes a los que superponen en ciertos proyectos.

Es frecuente observar tramos de viejos caminos acompañando las carreteras, o caminos que desembocan en el firme asfaltado y desaparecen para reaparecer de nuevo a cierta distancia por un lateral.

Muchas vías antiguas, interurbanas y/o ganaderas, quedaron al margen de esta ordenación viaria, fuera por dificultades técnicas o por su escasa significación económica y social.

Son los caminos rurales tradicionales, objeto central de este trabajo. Conviene subrayar lo de tradicional para diferenciarlos de los nuevos carri-

les agrícolas y forestales que concuerdan con lo de rural pero difieren, tanto por sus características físicas como por el tipo de tráfico que soportan.

CLASIFICACION

Atendiendo a las denominaciones que reciben en la Sierra, nos encontramos con tres categorías principales:

- Caminos Reales.
- Caminos de Herradura.
- Veredas de Carne.

Los citados en último lugar son los que tenían mayor anchura (unos 20 metros) y disponían de una red de vías pecuarias de anchura inferior llamadas coladas, que enlazaban distintas Veredas de Carne entre sí.

Al igual que las Cañadas de la Mesta, contaban con descansaderos (explanadas de varias hectáreas provistas de agua donde el ganado descansaba y bebía) en distintos puntos del recorrido.

La más importante debió ser la que atravesaba la Sierra de Oeste a Este, desde la frontera con Portugal a Higuera de la Sierra, y que llegaba a Sevilla. A su paso por el término de Cortegana se unía a la antigua Calzada romana continuando hacia Higuera, dejando Aracena a la derecha. La carretera nacional Sevilla-Rosal utiliza durante varios kilómetros (los comprendidos entre el «Cerro de los Corralillos» e Higuera de la Sierra), el trazado de esta Vereda, cuyas paredes laterales aún permanecen en ambos lados de la carretera.

Muy cerca estaba el descansadero «Los Llanos», donde se ha ubicado el camino de Aracena.

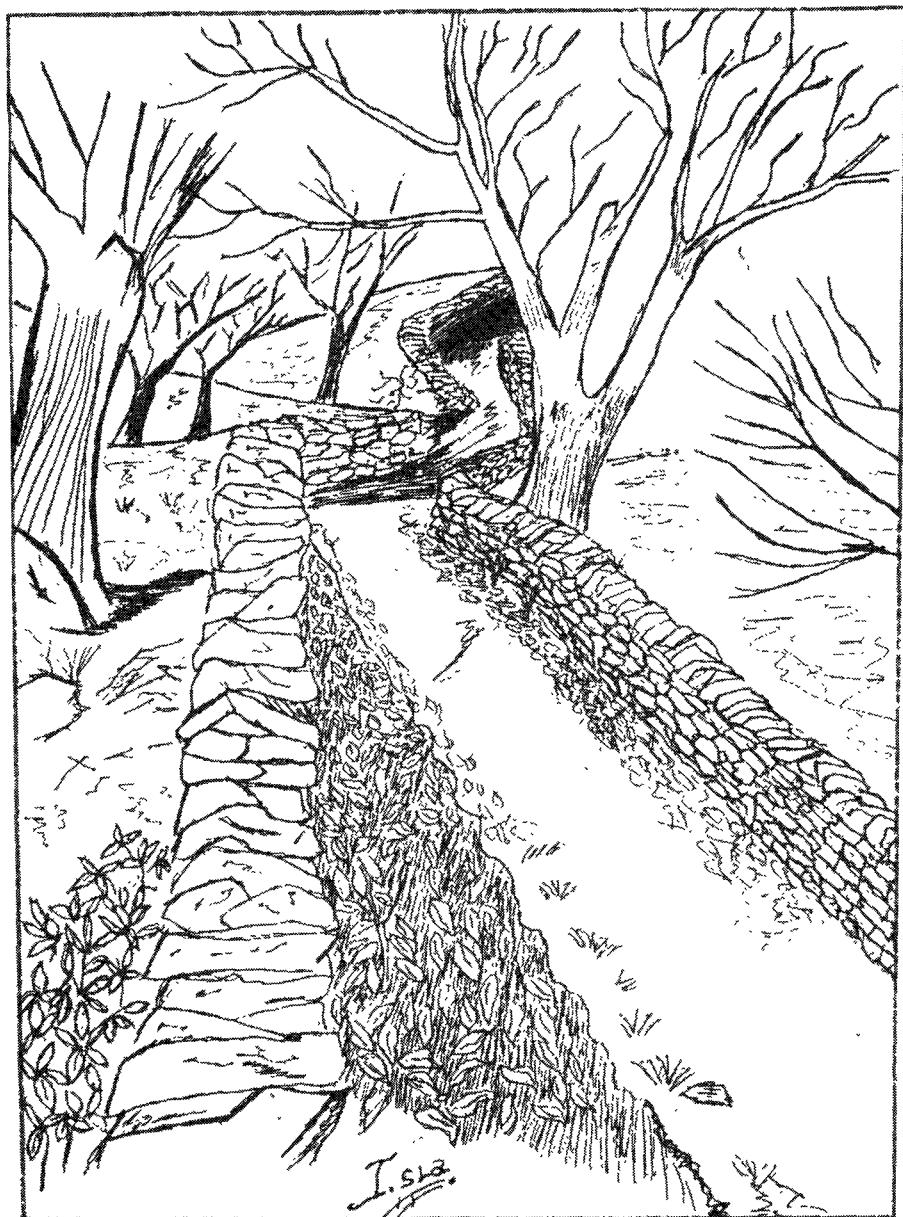
Otra Vereda de Carne comunicaba pueblos situados más al sur siguiendo una trayectoria paralela:

El Rosal, Cumbres de los Rasos, Las Cañadas, El Hurón (T.M. de Aroche), Las Veredas, Almonaster la Real (cruzaba por el interior del pueblo: calle Cristo, Trinidad, Recueros...), saliendo por la Tenería hacia Calabazares.

De allí se dirigía hacia la zona de Santa Eulalia pasando, más al Este, por Jabuguillo y La Umbría.

En la actualidad las Veredas de Carne apenas se utilizan y casi podemos calificarlas de intransitables, no sólo por su estado de conservación sino porque han desaparecido en su mayor parte absorbidas por las roturaciones de los agricultores de los terrenos colindantes, sustituidos por el asfalto de las carreteras o extraviadas entre la espesura de los bosques de repoblación.

Los incompletos trabajos de «Catalogación de Vías Pecuarias» realizados por el ICONA hace años permitió fijar el itinerario de algunas de estas



Serpenteando entre castaños.
«SIERRA DE LOS PALOS ALTOS», en las cercanías de Aguafría.

vías ganaderas. Estos trabajos deberían reemprenderse, ahora que todavía se conserva el testimonio de los ancianos que las transitaron.

CAMINOS REALES Y CAMINOS DE HERRADURA

El diccionario define como Camino Real «el construido a expensas del Estado, capaz para vehículos, caballerías y peatones, que pone en comunicación dos poblaciones de cierta importancia».

Y al de Herradura como «el que es tan estrecho que sólo pueden transitar caballerías pero no carros».

Los Caminos Reales vendrían a ser Caminos de Rueda cuyos gastos de construcción y mantenimiento corren a cargo del Estado: ignoro si los denominados en la Sierra caminos Reales lo son desde el punto de vista de la procedencia presupuestaria, pero en todo caso, no permiten el paso de vehículos.

Son Caminos de Herradura, pero de lujo, por decirlo así.

Para diferenciarlos de los auténticos Caminos de Herradura, los «humildes», podemos mantener las denominaciones tradicionales de la comarca y llamaremos:

– Caminos de Herradura (llamados también en la Sierra, Veredas) a:

- 1) Aquellos caminos cuya anchura es de 1 metro o poco más.
- 2) Que son caminos de tierra, sin firme empedrado.
- 3) Sin paredes en los laterales.

– Y Caminos Reales:

- 1) Anchura mayor (2 metros como media).
- 2) Tienen el firme empedrado, si no en la totalidad de su recorrido sí en los accesos a los pueblos y en tramos de pendiente.
- 3) Que están acotados por paredes laterales.

Estas caracterizaciones sólo son parcialmente válidas, pues el Camino Real uniforme no existe.

Como veremos, caminos que encajarían con las características de Real en los tramos cercanos a los pueblos van degenerando en simples Caminos de Herradura a medida que se alejan y transcurren por tierras incultas.

DESCRIPCION FISICA DE LOS CAMINOS REALES

Las características de los Caminos Reales varían a lo largo de su recorrido.

En general son más anchos en los tramos de acceso a los núcleos urbanos donde se produce mayor concentración de «tráfico», característica co-



Firme empedrado de Camino Real con acequia de desagüe en primer término.
FUENTEHERIDOS.

mún a las modernas vías de comunicación interurbana que igualmente aumentan el número de carriles en los accesos a las ciudades.

Estos tramos de acceso suelen estar pavimentados con piedras, de forma que al enlazar con las calles adoquinadas se confunden y prolongan integrándose en la arquitectura del pueblo:

– Persiste el suelo empedrado, a lo sumo, con pequeñas diferencias decorativas.



Portera hecha con palos de castaño.

– Los muros laterales son reemplazados por las fachadas de las casas.

El pavimento de piedra evita que las lluvias abran surcos en el firme: los tramos en pendiente, más expuestos a la acción de las aguas, casi siempre lo están, no así los tramos que trascurren por terreno llano que suele ser de tierra simplemente.

Las aguas son desviadas al exterior del camino por medio de acequias de piedra, dispuestas de forma paralela u oblicua al trazado del camino, salvando los muros laterales por unas aberturas (aliviaderos) dispuestas para tal fin en su parte baja.

Los muros laterales pueden servir en ocasiones como lindes de propiedades distintas y protegen los cultivos circundantes de las incursiones del ganado.

Para el acceso a las propiedades inmediatas existen aberturas en los muros, donde se sitúan porteras, encontrándose dos tipos principales:

- 1) De madera: formadas por dos postes inclinados en forma de U abierta. Estos postes tienen una hendidura longitudinal donde se encajan una serie de travesaños horizontales.

- 2) De madera y piedra: constan de una piedra de pizarra llamada «quiziera». Esta piedra, incrustada en la parte superior del muro, tiene un



Una obra que atraviesa el paisaje sin romperlo porque utiliza sus propios materiales.

ALMONASTER LA REAL

agujero por donde oscila y gira el eje lateral de la puerta de madera denominado «zanco».

3) Otra modalidad de acceso consiste en peldaños dispuestos en los muros. Se llaman «estribos» y facilitan el paso de las personas desde el camino al interior del mercado, sobremontando el muro.

CAMINOS DE HERRADURA

Estas sendas, en cuanto a su obra, carecen del interés que poseen los Caminos Reales. Debieron jugar un papel importantísimo en épocas anteriores cuando el transporte se realizaba exclusivamente a lomos de caballerías. Hoy han caído en lógico desuso conservándose mejor en los mapas topográficos y en la memoria de los ancianos que en la realidad, pues cuando dejan de utilizarse de forma regular desaparecen entre la maleza en pocos años.

Los Caminos de Herradura que, gracias al tránsito agrario, mantienen un estado aceptable, permiten reducir distancias y son de utilidad para quienes practican el excursionismo.

CONSIDERACIONES FINALES

El rápido proceso de mecanización experimentado en el ámbito rural durante los últimos 20 años afecta de forma negativa a los Caminos Reales de dos formas distintas:

- la infrautilización.
- los usos inadecuados.

Si por la primera el camino queda abandonado a un lento proceso de deterioro, los usos inadecuados (el paso de tractores de cadena por ejemplo) desmontan el empedrado, inutilizan los sistemas de desagüe, y en ocasiones dan al traste con los muros laterales.

Es evidente que de no tomarse medidas por parte de la Administración, los Caminos Reales pasarán a tomar parte del llamado «tributo del progreso».

Razones para justificar una política de conservación existen. Aquí se recogen las más notorias, ordenadas en tres apartados:

- valores vigentes.
- usos potenciales.
- factores favorables.

VALORES VIGENTES

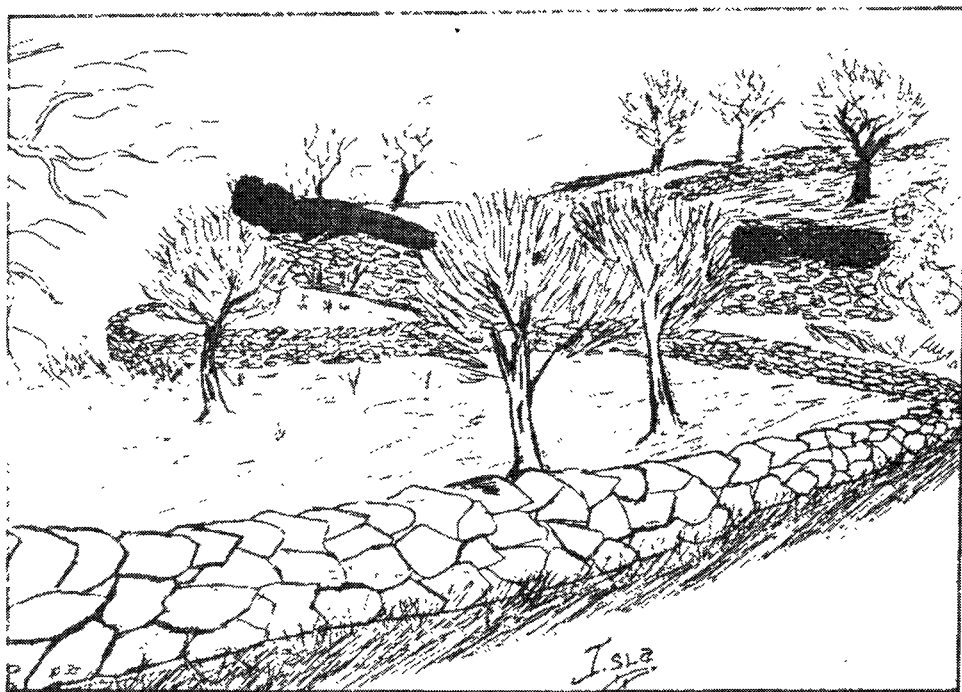
– Utilidad socioeconómica: los Caminos Reales permiten aún en la actualidad un tráfico de actividades agrícolas, ganaderas y forestales que explican su persistencia. Ciertamente la importancia económica y social de los usos actuales es inferior a tiempos pasados, de ahí que los cuidados de mantenimiento sean escasos o nulos.

- Valores históricos: han sido recogidos en la introducción.
- Valores ecológicos:

Hidrografía: sistemas de desagüe de los Caminos Reales adaptados a la estructura del relieve natural.

Flora-Fauna: los muros laterales son ocupados por plantas rupícolas, facilitan cobijo a mamíferos como la comadreja y sirve de lugar de puesta a diversos insectos, entre ellos la mantis religiosa.

- Valores estéticos: las dimensiones, la naturaleza de sus materiales así



Camino GALAROZA-VALDELARCO, cerca de la «FUENTE DEL OSO».

como las características de su trazado conforman una obra humana totalmente integrada en la fisonomía de la Sierra.

USOS POTENCIALES

– Eduativos: en la modalidad de campos de trabajo que convinan el ocio cultural con la actividad restauradora. Experiencias de este tipo se vienen realizando durante el verano, organizadas por el Instituto de la Juventud, en las Comunidades de Extremadura, Cantabria y Madrid.

– Turismo rural y/o ecológico (también turismo verde): es notorio el auge de una demanda turística cualitativamente distinta del llamado turismo de masa.

La mayoría de los países europeos cuentan desde hace años con Agencias de Viajes especializadas en turismo ecológico, cuyas actividades van desde la caza fotográfica a los itinerarios ecológicos, bien a pie o a caballo. Recientemente ha comenzado a funcionar en España una Agencia de Viajes de estas características, «Caminos y Caballos, S.A.».

FACTORES FAVORABLES

– Tendencias de la Política Cultural Europea y Española: una vertiente de la actual Política Cultural Europea y Española está encaminada a la recuperación de las antiguas Obras Públicas.

En nuestro país son conocidos los trabajos realizados por la Cátedra de Estética de la Escuela de Ingenieros de Caminos de Madrid que durante los últimos años han venido publicando sus investigaciones en torno a calzadas romanas, puentes antiguos, presas y almazaras.

– Orientaciones de la Política Turística actual: basadas en la filosofía de diversificación de la oferta que se concreta, entre otros proyectos, en el fomento del turismo rural, turismo verde, itinerarios ecológicos, etc.

La riqueza faunística de la Sierra de Huelva debió ser mucho mayor en siglos pasados, a juzgar por la toponimia alusiva a osos, corzos, lobos...

El Diccionario Geográfico Estadístico de P. Madoz (1847), cita corzos en Almonaster (a pocos kilómetros se encuentra Puerto Corzo...).

A pesar de las «ausencias», las Sierra conserva un interés ecológico más que notable en donde todavía es posible observar dos especies rarísimas en la avifauna europea: el buitre negro y la arisca cigüeña negra.

La variedad de la fauna y flora de la Sierra de Huelva, complementada por sus hermosos paisajes, sus riberas, su clima, sus fiestas tradicionales, etc., componen un conjunto interesante, idóneo para ser orientado hacia el turismo verde.

Los atractivos ecológicos y paisajísticos se enmarcan en una orografía suave, transitable, en la que la amplia red de caminos rurales tradicionales existentes constituirían la infraestructura viaria ideal para un turismo que desarrolla gran parte de sus actividades de forma peatonal o a caballo.

Para conservar los Caminos Reales se hace necesario una legislación que los ampare y dotaciones presupuestarias para restaurar los tramos deteriorados. Otras Comunidades Autónomas lo están haciendo (también, el MOPU, tiene proyectado recuperar el Camino de Santiago como ruta cultural).

Los Caminos Reales de la Sierra forman parte de su Patrimonio Histórico y Cultural. Con las palabras de un personaje de Marguerite Yourcenar se reitera la utilidad de su preservación: «He reconstruido mucho, pues ello significaba colaborar con el tiempo en su forma pasada, aprehendiendo o modificando su espíritu... es volver a encontrar bajo las piedras el secreto de las fuentes».

BIBLIOGRAFIA

- HISTORIA UNIVERSAL ILUSTRADA. Ed. Istituto Gallacha.
- COMPENDIO DE GEOGRAFIA GENERAL. Ed. Rialp.
- HISTORIA DE ESPAÑA DE ALFAGUARA. Ed. Alfaguara.
- «PREHISTORIA». Alimen, Steve. Historia Universal s. XXI.
 «ORA MARITIMA». R. F. Avieno (versión Schulten-B. Guimpera).
- LA VIDA EN ESPAÑA EN LA EPOCA ROMANA. J.S. Rafols. Ed. Alberto Martín. Barna.
- LAS CALZADAS ROMANAS DE LA PENINSULA. J.M. Morales. Revista MOPU. Nov. 1985.
- «LA MESTA». J.L. Martín, J. Valdeón, A.G. Sanz. Cuadernos Historia-16.
- «LA MESTA». J. Klein. Alianza Universidad.
- «DESCRIPCION DE LAS CAÑADAS REALES». Ed. Museo Universal. Madrid 1984.
- «LOS ULTIMOS TRASHUMANTES». P. Coll Periplo n.º 36.
- «REPERTORIO DE TODOS LOS CAMINOS». J. Villuga. Madrid 1546.
- «NUEVA GUIA DE CAMINOS». S. López. Madrid 1828. 4.ª ed.
- «MANUAL PARA VIAJEROS POR ANDALUCIA Y LECTORES EN CASA». R. Ford. Ed. Turner. 1980.
- «LOS TRANSPORTES DE MERCANCIAS POR CARRETERA DURANTE EL s. XIX». J.I. Uriol. Revista de Obras Públicas. Feb. 1984.
- «LAS CARRETERAS EN EL ULTIMO TERCIO DEL s. XIX». J.I. Uriol. Revista de Obras Públicas.
- «CAMPOFRIO. UNA FORMA DE VIDA ENTRE LA SIERRA Y LA MINA». D. Avila Fernández. Huelva 1981.
- «LA VIDA RURAL EN LA SIERRA DE HUELVA: ALAJAR». M. Moreno Alonso. Huelva 1985.
- «DICCIONARIO GEOGRAFICO ESTADISTICO...». P. Madox. Huelva 1985.
- «COLONIZACION AGRARIA Y POBLAMIENTO DE LA SIERRA DEL HUELVA. ROSAL DE LA FRONTERA EN EL SIGLO XIX». M. Moreno Alonso. Caja Rural de Huelva 1978.
- «HUELVA: PREHISTORIA Y ANTIGÜEDAD. Varios. Editorial Nacional 1974.
- «AROCHE TURISTICO, HISTORICO Y MONUMENTAL. LA ANTIGUA ARUCCI VETUS ROMANA». P. Díaz Alcaide. Sevilla 1966.
- «CATALOGO DE VIAS PECUARIAS». ICONA. Huelva.