



Sierra Nevada
Todo natural

Caminos históricos de Guadix a Granada

[por Beas de Granada y Huétor Santillán]



ESTUDIO



Sierra Nevada
Todo natural

PROYECTO DE COOPERACIÓN “ECOTURISMO: SIERRA NEVADA. TODO NATURAL”

Abril de 2024

© Del Estudio: GDR Arco Noreste de la Vega de Granada / GDR de Guadix

© Del texto: Antonio López Marcos / Manuel López López

© De las ilustraciones: los correspondientes archivos o instituciones

Asociación para la promoción económica del Arco Noreste de la Vega de Granada
c/ Granada, s/n - 18184 Beas de Granada (Granada)
<https://www.alfanevada.info>

Asociación para el desarrollo rural de la Comarca de Guadix
Ctra. de Murcia, s/n (Antigua Azucarera) - 18500 Guadix (Granada)
<http://www.comarcadeguadix.com>

Este estudio ha sido financiado por la UE a través de FEADER (90%) y la Consejería de Agricultura, Pesca, Alimentación y Desarrollo Rural de la Junta de Andalucía (10%)

Caminos históricos de
Guadix a Granada

[por Beas de Granada y Huétor Santillán]

ESTUDIO

ÍNDICE

Origen y evolución del Camino Real de Guadix.....	7
Los caminos según la cartografía militar y documentos del siglo XIX.....	21
Los caminos en la literatura de viajes.....	31
Conclusiones finales.....	53

ORIGEN Y EVOLUCIÓN DEL
CAMINO REAL DE GUADIX

El origen del Camino de Beas o Camino Real de Guadix debemos rastrearlo en el camino rural o *actus* que comunicaba *Colonia Iulia Gemella Acci* (Guadix) con *Municipium Florentinum Iliberritanum* (Granada). Tal y como señala J. Bosque Maurel, el surco intrabético es el principal lazo de unión entre el Levante meridional y la cuenca del Guadalquivir y el Estrecho de Gibraltar. Así Murcia y Lorca por el este y Antequera por el Oeste, dominan los accesos naturales¹.

Al margen de su utilización en época pre y protohistórica, con los romanos las vías alcanzan un esplendor inusitado hasta el momento. Para Mérida según su participación en la obra colectiva Historia de España de Menéndez Pidal, la famosa Vía Hercúlea, dado que fue la primera vía construida por los romanos en Hispania, fue prolongada en el siglo I a. C. desde Cartagena hasta Granada y Antequera, pasando por Lorca, Baza y Guadix.

En el Itinerario Antonino se indican dos vías romanas que confluyen en Guadix: la proveniente desde *Cástulo* (Linares), por *Tugia* (Peal del Becerro) hasta *Acci* (Guadix), y la que por *Basti* (Baza) llegaba o comunicaba con Levante. Y una tercera que, desde Castulo (Linares) por *Mentesa* (La Guardia), *Viniolis* (Cambil) y *Agatucci* (Loma de la Solana, Alamedilla) seguía hasta *Murgi* (Dalías) después de pasar por *Acci* (Guadix) (Fig. 1). Esta última poseía un ramal secundario que, discurriendo por Beas de Guadix, Beas de Granada, *Iliberis* (Granada), *Ilurco* (Pinos Puente), etc. conducía hasta *Antikaria* (Antequera). El ramal secundario de Beas de Granada poseía una conexión con Iznalloz, por las actuales poblaciones de Pulianas y Deifontes, y otra conexión con *Salambina* (Salobreña) y *Sexi* (Almuñecar) a través del Padul y Béznar, y un último ramal de servicio (minas de Güejar Sierra y barranco de San Juan) por la pedanía del Tocón de Quéntar.

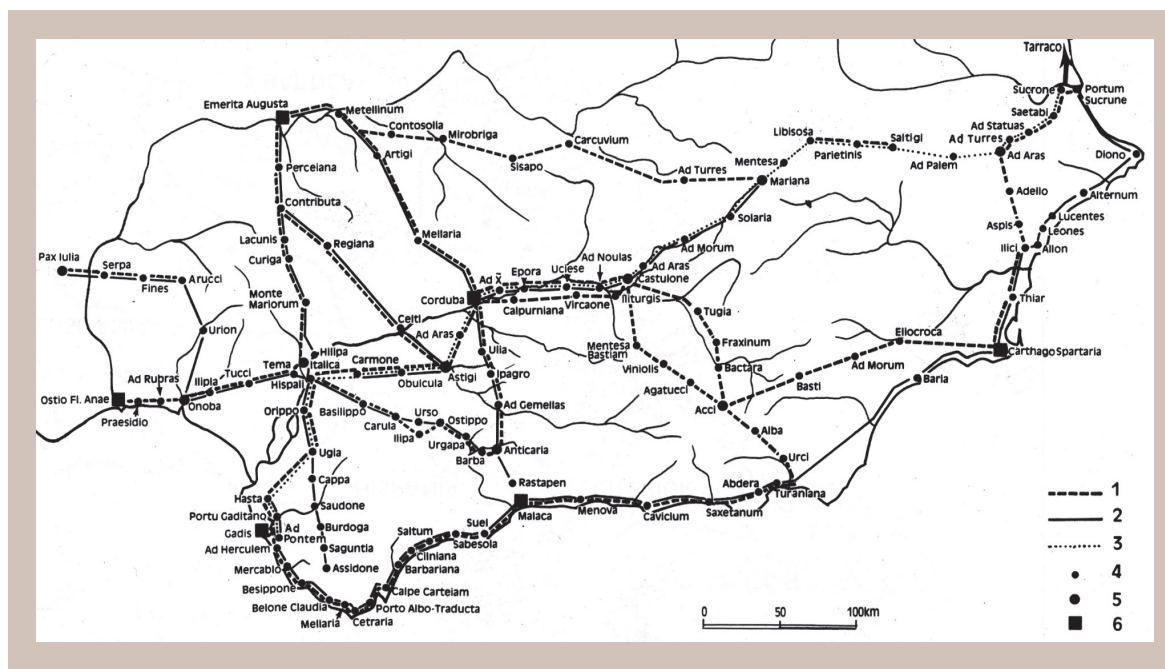


Fig. 1. Las vías y topónimos mencionados en los itinerarios antiguos: 1. *Itinerario Antonino*; 2. El Anónimo de Ravena; 3. Ruta de los Vasos de Vicarello; 4. Las *mansio* (estaciones de carretera); 5. Las principales ciudades de encrucijadas; 6. Las *capita viarum* (SILLIÈRES, Pierre: *Les voies de communication de l'Hispania meridionale*. Publications du Centre Pierre Paris, 20. París: Diffusion de Bocard, 1990: fig. 2).

1. BOSQUE MAUREL, J: *Geografía urbana de Granada*. Granada: Ed. Universidad de Granada, 1988 (Ed. facsímil de la edición de 1961-2), pág. 27.

bien, con el proceso de explotación aurífera de las minas de oro de la Lancha de Cenes, en el término municipal de Granada, imitando el complejo de las Médulas (León), dicho camino pasó a ser esencial en el proceso de salida del oro y entrada de productos comerciales diversos provenientes de la colonia romana de Guadix, como destino más próximo y centro interconector de la red viaria del sureste con el Levante.

Las vías romanas hoy se contemplan desde el punto de vista tipológico⁵ y legal⁶ lo que nos despierta un mayor interés por los factores socio-políticos implícitos. Como argumenta Antonio Sánchez Verdú, muchos autores han tratado de realizar una clasificación tipológica unificada de las vías que permitiese establecer una metodología de trabajo común previa, para la posterior investigación. La primera de ellas la encontramos en Nicolás Bergier⁷, quien recogió diferentes 41 denominaciones para luego tratar las diferentes servidumbres y anchura de camino. Posteriormente encontramos a Hubert Gautier (1716), quien realiza una clasificación basada en su alcance espacial (caminos reales, caminos de travesía y caminos privados) y que resumimos siguiendo las palabras del investigador Antonio Sánchez Verdú⁸: «En 1716 Hubert Gautier publica su *Traité de la construction des chemins ou il est parlé de ceux des Romains donde, más en un sentido arquitectónico que arqueológico, analiza la composición de algunas vías, además de tratar aspectos teóricos y analizar las rutas francesas del Itinerario de Antonino. Gautier, influido claramente por Bergier, empieza su obra con una introducción teórica, diferenciando las viae en tres tipos: “caminos reales” (chemins Royaux), grandes vías interprovinciales con un recorrido de cientos de kilómetros y un carácter eminentemente militar, “caminos de travesía” (chemins de traverses) entre las rutas principales y las ciudades y finalmente los “caminos privados” (chemins privés), mucho más cortos y estrechos, con un menor uso y con la función de conectar los caminos “reales” y “de travesía” con campos, bosques y entidades poblacionales menores.»*

En el siglo XIX, el ilustre ingeniero español Eduardo Saavedra propuso una clasificación por materiales según las vías estuviesen “enlosadas”, “afirmadas” o “explanadas”⁹. Su descripción de la vía romana entre Uxama y Augustobriga, marcó un punto de partida de los estudios sobre calzadas romanas en España, pues realizó una investigación rigurosa recogiendo fuentes literarias, epigráficas, y numismáticas, pero también llevando a cabo un análisis in situ de la calzada. Durante su estudio de estos aproximadamente 115 km, Saavedra identifica tres tipos de *viae* (término que asocia a “caminos militares”): el primer tipo son las vías “enlosadas” (*stratis lapidibus*), pavimentadas mediante cantos planos o losas regulares. El segundo tipo lo conforman las vías “afirmadas” (*iniecta glarea*), las más comunes, cuya tipología constructiva se asemejaría al esquema *statumen-rudus-nucleus-summa crusta*, aunque reconociendo Saavedra las múltiples variantes y desligando la idea de una superficie enlosada: la capa superior, cuando existía, estaba formada por “gravilla cementada con cal”. El último tipo identificado por Saavedra serían las vías “explanadas” (*terrenae*), las menos detectables

5. SÁNCHEZ VERDÚ, A.: “Definición y clasificación de las viae. Propuestas y modelos en base a la jurisdicción, la Arqueología y la Historiografía”, en Cutillas Orgilés, E. (coord.), *Convergencia y Transversalidad en Humanidades*. Alicante: Universidad de Alicante, 2018, págs. 235-242.

6. PONTE ARREBOLA, Vanessa: Régimen jurídico de las vías públicas en derecho romano. Córdoba: Universidad de Córdoba, Servicio de Publicaciones; Madrid: Dykinson, 2007.

7. BERGIER, N.: *Histoire des grands chemins de l'empire romain. Contenant l'Origine, Progrés et Etenduë quasi incroyable des Chemins Militairez, pavez depuis la Ville de Rome jusques aux extremitéz de Son Empire. Oú se Voie la Grandeur et la Puissance incroyable des Romains; ensemble l'eclaircissement de l'itineraire d'Antonin et de la Carte de Peutinger*. Paris, 1622.

8. SÁNCHEZ VERDÚ, A., *op. cit.*, pág. 237.

9. SAAVEDRA, Eduardo: *Discursos leídos ante la Real Academia de la Historia en la recepción pública de D. Eduardo Saavedra, el día 28 de Diciembre de 1862*. Madrid: Imprenta de Manuel Galiano, 1862.

y por tanto más ausentes en la historiografía.¹⁰

Finalmente, la obra de referencia del siglo XX, *Les voies romaines* de Raymond Chevallier, distingue las vías basándose en la clasificación ofrecida por Sículo Flaco (146.1): *viae publicae, viae militares, viae vicinales y viae privatae*.¹¹

Amalia Marín describía así las principales calzadas romanas de la actual provincia de Granada en un Symposium en 1987:

«1. *Vía de Carthago Nova a Castulo: se trata de un tramo de la “vía Augusta” que se encuentra testimoniada tanto en el Itinerario de Antonino (It. Ant. 401, 5-402, 5) como en varios miliarios (CIL II 4931, 4936, 4937, 4938, 4940, 4941, 4942, 4943). Esta vía procedente de Eliocroca y Ad Morum tendría en tierras granadinas las mansiones de Basti, Acci y Agatucci, y desde aquí se dirigiría a Cástulo.*

2. *Vía de Castulo a Malaca: también se encuentra documentada por el Itinerario de Antonino (It. Ant. 404, 2-405, 6); se adentraba en la provincia de Granada procedente de Tugia, Fraxinum y Bactara por Acci; continuaba por la provincia de Almería con las mansiones de Alba, Urçi, Murgi, y desde aquí se proyectaba al litoral granadino en dirección Malaca con la mansio de Saxetanum.*

3. *Vía de Carthago Nova a Malaca por el litoral: sólo se encuentra testimoniada en el Anónimo de Rávena (Ráv. 305, 1-6) y en la Guidonis Geographica (Guido, 82, 83 (515, 14-24)); se trata de un tramo de la vía Hercúlea que obviamente atravesaría el litoral granadino.»¹²*

Frente a este tramado de vías principales, debieron existir otras vías secundarias que comunicarían entre sí a las ciudades o colonias de la zona, donde destacarían:

a) *La vía que uniría Iliberri con Anticaria, siguiendo el valle del Genil hasta Loja y desde allí por Oscua (alrededores de Archidona) hasta Anticaria, nudo de comunicaciones a su vez con Malaca, Hispalis y Corduba. A esta vía atribuyen algunos autores un miliario encontrado en la actual Archidona (Málaga) (CIL II, 4695).*

b) *La vía que uniría Iliberri con Castulo, a través de Güevejar, Benalúa y Campillo de Arenas, hasta cerca de Carchel, donde se uniría con la que procedía de Acci por Agatucci y Viniolis, alcanzando después de su confluencia, Mentesa Bastia y Castulo¹³.*

c) *Vía que uniría Iliberri con Sexi y, a través de ella, con la costa mediterránea meridional, discurriría, probablemente, por Venta Marina y Lentegí¹⁴.*

d) *La vía que uniría Iliberri con Acci, por Beas y La Peza, que estaría en pleno funcionamiento como calzada romana en el siglo II¹⁵.»¹⁶*

En su origen, la localidad de Beas de Granada se corresponde con la presencia de una casa

10. SÁNCHEZ VERDÚ, A., *op. cit.*, pág. 237.

11. CHEVALLIER, Raymond: *Les voies romaines*. Paris: Armand Colin, 1972.

12. MARÍN DIAZ, M^a Amalia: “Introducción al estudio de las vías romanas en la provincia de Granada”, en A. González Blanco (coord.), *Vías romanas del Sureste. Actas del symposium celebrado en Murcia, 23 a 24 octubre 1986*. Murcia: Universidad de Murcia, Instituto de Patrimonio Histórico, 1998, pág. 115.

13. MOLINA GONZÁLEZ, F. y ROLDÁN HERVÁS, J. M.: *Historia de Granada. I. De las primeras culturas al Islam*. Granada: Editorial Don Quijote, 1983, págs. 255-256.

14. GÓNGORA Y MARTÍNEZ, Manuel: *Antigüedades prehistóricas de Andalucía*. Madrid: C. Moro, 1865, pág. 132.

15. ASENJO SEDANO, Carlos: *De Acci a Guadix*. Granada: Diputación provincial de Granada, 1980, pág. 100.

16. MARÍN DIAZ, M^a Amalia, *op. cit.*, págs. 115-116.

de postas, hospedaje y aprovisionamiento (*mansio*) que los romanos situaban en la bifurcación de las principales vías, o de llamados con posterioridad “camino reales”. Su primer nombre fue *Biax*, que quería decir *Vía-Ax*, la vía o calzada que llegaba de *Guadi-Ax* (Guadix). Este topónimo, sea Granada, de Guadix o de Segura, según los etimólogos, y más en concreto los arabistas, deriva del latín *Vias*, calzadas romanas, o la unión de dos o tres caminos que siguen como uno solo o cruce de caminos con distinta dirección. Autores posteriores han afirmado o abundado en la procedencia latina de Beas. Francisco Javier Simonet dice: «*Beas, del latino Viax*» y más adelante añade: «*Hisn Biax, castillo de Biax, del latino Vias, hoy Beas de Granada*». Refiriéndose a *Biax* de Guadix explica que significa cruce de caminos.¹⁷ En el *Nomenclator general del Reino de Granada en 1514* se escribe *Veas*, recuperando así la *V*, aunque manteniendo la transcripción oral de la *i* latina por la *e* árabe. Existe pues cierta generalidad entre los autores clásicos a traducir “Beas” por “Vías” (encuentro de calzadas romanas) tales como Mendez Silva, Dozy, Seco de Lucena, etc. Con frecuencia aparece escrito *Biax*, posiblemente por la aglutinación, como ya se ha dicho, de “Vía Ax”, como ocurre con Guadix (*Guadi Ax*).

El estudio de autores sobre repertorios de caminos desde el siglo XVI, es otra vía a seguir para plantear la hipótesis del antiguo trazado, pues marca las paradas en las zonas de fondas conocidas a lo largo del camino. El más antiguo conocido es obra de Pedro Juan Villuga, un cartógrafo español de origen valenciano. Se trata de un estudio de los caminos españoles publicado en el año 1546 con el título de *Reportorio de todos los caminos de España: hasta agora nunca visto en el q[ua]l allará q[ua]lquier viaje q[ue] quiera[n] andar muy puechoso pa[ra] todos los caminantes. Co[m]puesto por Pe[d]ro Juan villuga vale[n]ciano. Año. d[e] MDXLVI. Con privilegio Imperial. e impresso en Medina del Campo por Pedro de Castro, a costa de Juan de Espinosa, en el año 1546*. Esta recopilación de caminos a lo largo de la geografía española es conocida también como el mapa de Juan Villuga.¹⁸ En dicho *Reportorio* España aparecen 139 caminos que conectan las principales ciudades y puertos de España y Portugal. En el Camino de Granada a Murcia (45 leguas), el primer lugar o villa que aparece es *veas* (2 leguas), le sigue *aguas blancas* (2), *venta quemada* (2), *baños de la pieça* (1) y *guadix* (2) (Fig. 3).

Al respecto de este mismo autor, contamos con la obra de Frances Costa Oller donde establece un análisis crítico sobre la obra de Villuga. El pasaje que nos interesa es el siguiente:

«**De Barcelona a la cartuja de Granada** Hospitalet del Llobregat. San Boi de Llobregat. Castelldefels. Garraf. Sitges. Vilanova y la Geltrú. Cunit. Roda de Bará. Torredembarra. Tarragona. Cambrils. Miramar. Hos- 50 pitalet del Infante. El Perelló. Tortosa. La Galera. Los Mesoncillos. Traiguera. San Mateo. La Salsadella. Les Coves de Vinromá. Cabanes. La Pobla Tornesa. Borriol. Villareal. Nules. Almenara. Sagunto. Masamagrell. Albalat dels Sorells. Valencia. Catarroja. Silla. Almusafes. Algemesí. Alcira. La Pobla Llarga. Játiva. Vallada. Mogente. Font de la Figuera. Caudete. Yecla. Jumilla. Calasparra. Caravaca de la Cruz. Venta del Moral. Huéscar. Baza. Venta de Baúl. Venta de Gor. Guadix. Baños de la Peza. Venta Quemada. Aguas Blancas. Beas de Granada. Granada. Cartuja de Santa María del Jesús.

Después de repetir el itinerario de Barcelona a Valencia, Villuga señala la ruta a Granada, hacia el

17. SIMONET, Francisco Javier: *Descripción del Reino de Granada*. Madrid: Imprenta Nacional, 1860.

18. El mapa fue reeditado en 1951 con diseño de Gonzalo Menéndez Pidal según la descripción de los 139 itinerarios de Juan Villuga, para ilustrar su libro *Los caminos en la Historia de España* (Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1951).

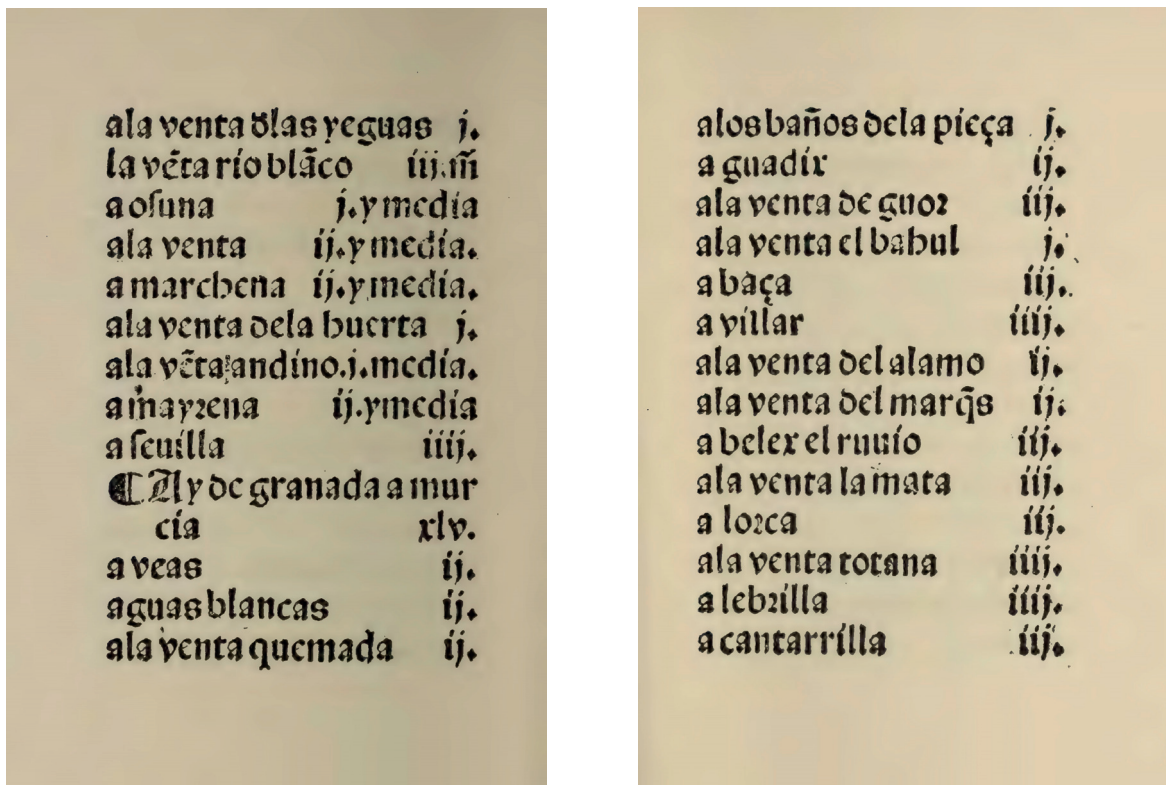


Fig. 3. Páginas del *Reportorio de todos los caminos de España* de Juan de Villuga con «todas las ciudades villas y lugares y hasta las ventas» del Camino de Granada a Murcia. (Fuente: Nueva York, De Vine Press 1902, facsimil de la edición original publicada en Valencia en 1546. Universidad de Toronto).

Sur, por el lugar de Font de la Figuera, un importante cruce de caminos. La entrada al reino de Granada, después de Yecla, se producía en el puerto de Jumilla, una población que «es caliente, sana y de muy pocas enfermedades, donde tiene términos montuosos ásperos, está fundada la villa en tierra llana». Y pasado Caravaca, en la carretera entre Barranda y el alto de Almaciles, se llega a la venta del Moral, llamada Lope de Vargas en sus primeros años, cuando tuvo el honor de hospedar al rey Fernando el Católico. Con el paso del tiempo se agregarían casas y ventas a su alrededor, formando el lugar del Moral. El viaje continúa a los pies de la sierra de Baza. Situada en el camino viejo de Granada y Cañada Real, y a unos dos kilómetros del pueblo del mismo nombre, en dirección Sur y al lado de una rambla, los muros de la importante venta de Baúl resisten el paso del tiempo. Es conocida la batalla que tuvo lugar en esta posición el día 9 de Agosto de 1811, cuando el general Freyre no pudo resistir el ataque del ejército francés y se retiró a Baza. En cuanto a Gor, en la misma cañada, se trata de un pueblo de origen árabe. El año 1571: «tenía dicho lugar una iglesia con dos puertas, una buena torre y tres campanas. Que todo el lugar estaba cercado de casas, unas junto con otras, y las que no tenían cerca de casas, la tenían de tapias y una puerta para entrar y salir y fuera de ella un pilar con dos caños para el servicio del pueblo; y también tenía dos acequias que pasaban por las calles, y una de ellas por la plaza, teniendo asimismo la referida villa 150 casas de moriscos y seis de cristianos viejos, de las cuales tenía Don Diego el mesón y seis casas». La venta, situada en la parte exterior del pueblo, la arrendaba el señor de Gor, don Diego de Pedraza. De este itinerario es de gran interés el tramo que va de Guadix a Granada, por lo apartado y abrupto del lugar, un recorrido de soledades y naturaleza muerta, ramblas, cañadas, cerros y pocas planicies. Y en tiempos de Villuga, de andadura peligrosa, refugiarse en ventas y rezar a Dios. La localidad de **la Peza** disponía en el período de dominio árabe de unos baños públicos, que acabaron prohibidos el año 1567 como todas las manifestaciones culturales poco acordes con la religión católica. Cuando Villuga publica su itinerario el lugar, aún habitado por moriscos, se llamaba Baños de la Piecus, y gozaba de gran popularidad. Se sigue por **la vega del río Morollón**, que se convierte en rambla de la Venta. Un paisaje agreste, vacío, de belleza



Fig. 4. *Amoenissimus castris Granatensis, vulgo ALHAMBRE dicti, ab Oriente prospectus* (Una vista muy agradable del castillo de Granada, comúnmente llamado ALHAMBRE, perspectiva desde el este), de la obra *Civitates Orbis Terrarum*, Libro quinto (*Urbium praecipuarum mundi theatrum quintum*) de Georg Bruin y Franciscus Hogenberg [Coloniae Agrippinae : apud Petrum à Brachel, sumptibus auctorum, 1612-1618]. Fuente: Talleres del Servicio Geográfico del Ejército, ed. facsimil, 1981.

salvaje, congosto entre rocas dolomíticas, lugar primigenio, antes camino de leñadores, y más antes molinos de harina. De la **venta Quemada**, abrigo de viajeros, los topónimos mantienen su recuerdo en un punto de la **Cañada Real**, cerca y al Norte del pueblo de Tocón, en un llano entre montañas. Leemos en la cartografía: umbría, rambla y solana del cerro de la Venta y también venta Quemada. Corrijo el error de Villuga que la sitúa después de Aguas Blancas. Siguiendo la cañada, antigua calzada romana, se llega al río de Aguas Blancas, del color de las rocas que adornan su paso, y al lugar del mismo nombre. Un llano donde había y hay algunos cortijos en medio de las montañas. Después hacia Quéntar, por cerros, lomas, collados, intrincada ruta. El final del trayecto es la cartuja de Nuestra Señora de la Asunción, conocida como cartuja de Granada, bajo la advocación de Santa María de Jesús». ¹⁹

En sentido opuesto aparecen nombradas en el *Reportorio de caminos*. Ordenado por Alonso de Meneses Correo (Alcalá de Henares, 1576) dentro del camino de Barcelona para Granada:

«Guadix	iii [3 leguas desde la venta de Gor]
los baños de la piecus	ii
aguas blancas	iii
la venta quemada	ii
y veas	ii
Granada	ii»

19. COSTA OLLER, Francesc: *Villuga comentado. Reportorio de todos los caminos de España*. Mataró, 2018, pp. 49-51.

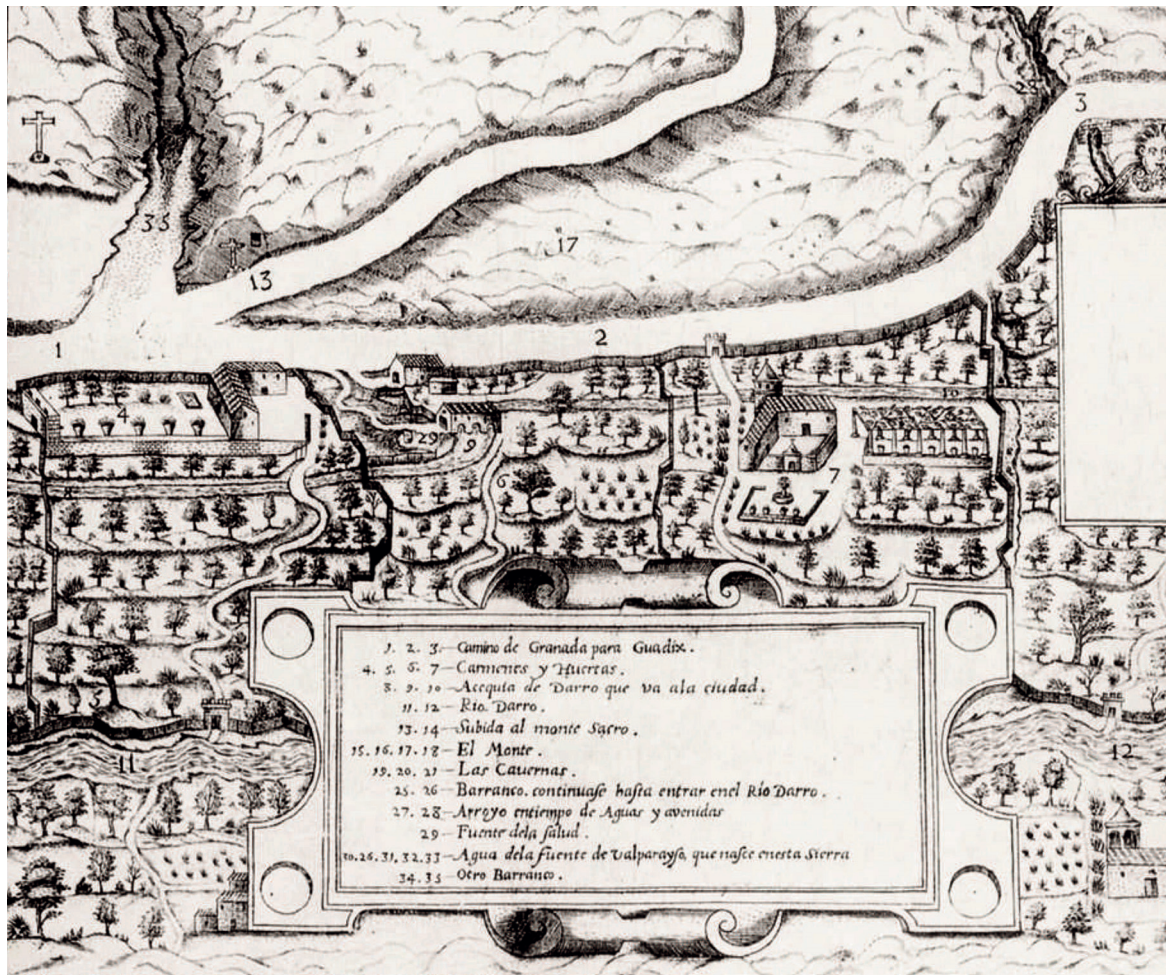


Fig. 5. Descripción del Monte Sacro de Valparaiso (detalle). Fuente: Archivo Abadía del Sacromonte (Granada).

Por último, en la página 37 de la *Guía de Caminos, para ir, y venir por todas las Provincias mas afamadas de España, Francia, Italia, y Alemania. Añadida la regla generla para saber adonde se escribe los dias de Correos. Nuevamente escrito en Francès, y traducido en Castellano, por Don Pedro Ponton, Traductor de siete lenguas* (Madrid: Francisco Martínez Abad, Año 1727) se indica como sigue y con distancias en leguas:

GRANADA PARA MURCIA.

Veas,	dos.
Aguas-Blancas,	dos.
La Venta Quemada,	dos.
Los Baños de la Pieza,	vna.
Guadix,	dos.
(.../...)	

Francisco Henríquez de Jorquera en 1646 relata en su obra la localización de una fuente llamada de la Salud, y con motivo de su descripción, alude a la identificación de la prolongación del actual Camino del Sacromonte no como “Camino de Beas” sino “Camino Real de Guadix”:

«...Al pie del Sacro Monte ylipulitano, margen del Dauro, en el nombrado Carmen de Navas, por una fuente que tiene dentro que llaman de la Salud, porque la han alcanzado muchos que afectuosamente la han bebido en muchas enfermedades diferentes, con que ha cobrado grande crédito en hombres dolientes; y no es mucho que de salud esta milagrosa agua, pues le sirve de cubierta monte

Francisco Henríquez de Jorquera en 1646 relata en su obra la localización de una fuente llamada de la Salud, y con motivo de su descripción, alude a la identificación de la prolongación del actual Camino del Sacromonte no como “Camino de Beas” sino “Camino Real de Guadix”:

«...Al pie del Sacro Monte ylipulitano, margen del Dauro, en el nombrado Carmen de Navas, por una fuente que tiene dentro que llaman de la Salud, porque la han alcanzado muchos que afectuosamente la han bebido en muchas enfermedades diferentes, con que ha cobrado grande crédito en hombres dolientes; y no es mucho que de salud esta milagrosa agua, pues le sirve de cubierta monte sagrado, cavernas de mártires gloriosos, que la santifican en su nacimiento en una cueba debaxo de tierra, que por su entrada que mira a mediodía hace llano, dando corriente a su agua que la recibe un peñón estanque del mismo carmen algo pequeño y por la parte de arriba haciendo pared tajada a mano con cerca de piedra y tapia que hace haz al camino real de Guadix, que pasa por cima del gueco de la cueva, donde la fuente nasce.»²⁰

Según el Diccionario de Pascual Madoz, publicado entre 1845 y 1850, en **La Peza** «Los caminos son locales y malos, frecuentándose mas los dos que conducen á la cap. y á Guadix, de cuya última ciudad se recibe la correspondencia dos veces á la semana»²¹. En relación con **Beas de Granada**, «No hay mas caminos que el malísimo de Peza: la correspondencia se recibe de Granada los martes y sábados y se despacha en los mismos dias.»²² En Guadix dice que «Los caminos son de ruedas en regular estado: hallándose todavia pendientes los trabajos preparatorios para la carretera, declarada general, desde Granada á Almeria pasando por Guadix, nada puede decirse todavia del éxito de este camino».²³

La confrontación de estos datos nos indica que la pérdida de afluencia de tráfico rodado del Camino Real a Guadix (o de Beas) pudo producirse por diversas causas tales como la falta de reparaciones a lo largo del tiempo y también porque la nueva carretera proyectada Granada-Guadix desde el siglo XVII, reformada en el siglo XIX, acogería progresivamente la mayor densidad de circulación. No obstante la cartografía histórica regional y provincial consultada revela este hecho, pues al menos desde 1714, la carretera a Guadix mantenía su trazado actual, discurriendo por el Fargue hasta alcanzar Diezma y desde aquí a Guadix, por lo que cabe suponer que desde ésta época el antiguo camino medieval que discurría en torno al río Darro, pasó a ser secundario cuando el camino de San Antonio, primer tramo de la carretera de Guadix, pasó a construirse en el siglo XVII por el rico y liberal genovés Rolando Levanto²⁴. No obstante hubo cambios en la idea original del proyecto del siglo XIX de reforma de la carretera Granada-Almería pues la realidad es que en 1858 se proyectaban los planos a escala 1:1.000 de la *Carretera transversal de Granada a Murcia por Guadix, Baza y Lorca : plano y perfiles de la salida de Granada por la línea del Darro, anteproyecto de los trozos 11 y 21* [(AGA) Archivo General de la Administración, caja 2203, exp. 14, h. 5]. En suma, podemos concluir indicando que entre 1845-50, años en los que Pascual Madoz escribe su obra, **el antiguo camino Real de Guadix o de Beas, según la fuente literaria empleada, estaba en uso al menos hasta 1892** según el archivo consultado sobre las reparaciones del mismo y que a continuación detallamos.

20. HENRIQUEZ DE JORQUERA, Francisco: *Anales de Granada*. Edición preparada, según el manuscrito original por Antonio Marín Ocete. Granada: Publicaciones de la Facultad de Letras, 1934, Tomo I, pág. 44.

21. MADDOZ, Pascual: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar*. Madrid: Imprenta del Diccionario geográfico..., Tomo XIII, 1849, pág. 825.

22. Pascual Madoz, *op. cit.*, Tomo IV, 1846, pág. 96.

23. Pascual Madoz, *op. cit.*, Tomo IX, 1847, pág. 43.

24. GÓMEZ MORENO, Manuel: *Guía de Granada*. Granada: Imprenta de Indalecio Ventura, 1892, pág. 343.

ARCHIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DE GRANADA. Signatura: C.02114; Fecha: 1892; Título: *Proyecto de reparación del camino de Beas.*

- Escrito del Negociado de Fomento y Aguas, años 1892 a 1893.
- Escrito de acequero del Darro donde se indica que en el Molino de la Higuera existe un desprendimiento que afecta a 27,60 m de longitud y 12 m de altura. Igual ocurre en el Carmen de las Nogueras (distante 400 m del anterior molino) afectando a un tramo de 21 m de extensión y 12 m de altura.
- Escrito donde se propone «*estudiar un camino alternativo a la izquierda del Carmen de la Noguera, Molinos del Batán, del Contador y de la Higuera...*». Se indica la urgencia de la reparación porque «*existe riesgo para los transeúntes, para lo cual es necesario estudiar otro camino a la izquierda...*». Este escrito viene firmado en fecha 15 de junio de 1892 por el Director Facultativo de Obras Municipales, Manuel Sevilla.
- En escrito de Sesión de la Comisión de Fomento de 7 de noviembre de 1892 se dan dos soluciones si bien al final del expediente se resuelve realizar los trabajos de desviación del Camino de Beas con sujeción al pliego de condiciones formado al efecto (escrito de Juan Cirre de 21 de marzo de 1893).
- En escrito de 3 de abril de 1893 se inicia (antes de las obras) la expropiación municipal de los terrenos proyectados [no se han documentado planos al respecto].
- Escrito de Presupuesto adicional para las obras de defensa de las márgenes del Río Darro en el Camino de Beas.
- Escrito firmado por vecinos (20 de abril de 1894) donde solicitan «*...proyecto variando el trazado del Camino de Beas en el punto en que las aguas del río Darro lo han destruido, haciendo además las obras necesarias para impedir los graves desprendimientos que amenazan destrozar no solo las propiedades inmediatas, sino la acequia de San Juan, constituyendo un gravísimo peligro para la vida y seguridad de los transeúntes (...). Ahora bien, no obstante aquel acuerdo, con tantas instancias conseguido, nada se ha hecho hasta la fecha, causándose innumerables perjuicios, no ya solo por haberse cortado el camino, sino porque se han arruinado a multitud de pequeños industriales que en el citado camino estaban establecidos, por ser paso de traficantes y que hoy carecen de todo recurso*».
- Escrito de liquidación de las obras realizadas por el contratista Mariano Castro Hurtado en la desviación del Camino de Beas. Así se especifica que los trabajos de explanación tienen un importe de 9.309,99 pesetas y céntimos y que el importe por obras de fábrica (incluyendo la tajea modelo nº 15) se eleva a la cantidad de 677,99 ptas dado que se ha intervenido en un tramo de 426 m lineales de apertura de caja. Asimismo se han realizado obras adicionales con la desviación de una acequia de riego y ejecución de 20 m de cañería a razón de 3,50 ptas el metro. El informe está firmado por el Arquitecto municipal Modesto Cendoya en fecha de 29 de julio de 1894.
- Escrito timbrado, en soporte papel de la FNMT nº 0903572, de Enrique Talasac Rada, donde al ser propietario del terreno que se ha deslindado en el Carmen de la Higuera (propiedad de Dolores Palacios Pousibet) para la construcción del Camino que conduce al pueblo de Beas, solicita la indemnización contemplada en la partida presupuestaria consignada y correspondiente a la expropiación. Se firma a 12 de mayo de 1894.
- Escrito del Arquitecto municipal, Modesto Cendoya, al dorso del escrito anterior indicando que «*se han ocupado terrenos pertenecientes al Carmen llamado de la Higuera o de los Nogales que son todos de riego, valorándolos en 300 ptas el marjal.. y una cantidad para indemnizar el perjuicio sufrido por la finca por haber quedado dividida en dos partes casi iguales en extensión*». El coste valorado finalmente fue

de 250 ptas. El escrito se firmó con fecha 20 de agosto de 1894.

En base a los datos históricos aportados, podemos concluir indicando que, salvo que nuevas fuentes históricas y/o cartográficas aporten otra información contradictoria a lo aquí expuesto, el Camino Real de Guadix o de Beas, llamado así por ser ésta la primera localidad en el trayecto hacia Guadix, es un camino que enlazaba con Guadix si bien en el siglo XIX el Ayuntamiento de Granada asumió su mantenimiento y custodia hasta finales del mismo siglo. No se trataba de un camino vecinal pues no hemos registrado ningún expediente vinculado a su arreglo o conservación en el Archivo Histórico y si podemos afirmar que fue la “primera vía principal a Guadix” desde Granada, al menos desde época romana.

En relación con la identificación de su trazado y teniendo como base los planos cartográficos realizados por el Instituto Geográfico y Estadístico en 1895 (vs. como ejemplo Fig. 6), mostramos el recorrido del mismo en el volumen de Cartografía.

LOS CAMINOS SEGÚN
LA CARTOGRAFÍA MILITAR Y
DOCUMENTOS DEL SIGLO XIX

En el manuscrito del *Itinerario en círculo de Guadix*, fechado el 14 de julio de 1811²⁵, el capitán Pedro Bringas relaciona los caminos desde Guadix con distancia en leguas y aclarando el estado de los mismos y conexiones con caminos de herradura. Para ir a Granada habla de dos caminos. Del primero de ellos, el *Camino a Granada por los Dientes de la vieja* especifica que es «penosa para el carruaje la Cuesta de Diezma, la del Molinillo, y de los Dientes de la Vieja». La distancia total de 9 leguas se reparte así:

A Purullena_____	1 (Legua)
Al río Fardes y Cuesta de Diezma__	1
A Diezma_____	1
A la venta del Molinillo_____	1
A los Dientes de la vieja_____	½
A Huetor_____	2 ½
Al Fargue_____	1
A Granada_____	1

Debajo de esta relación indica que «En Purullena sale herradura [camino de] por la izquierda a la Peza distante 2 ½ [leguas] Guadix».

Al segundo se refiere como “Camino antiguo a Granada por Iznalloz” y lo describe como «Carretero bueno: pasa la Cuesta de Diezma, unico transito penoso». Más largo que el anterior, 12 leguas y media, los lugares que cita son:

A Purullena_____	1 (Legua)
A Darro_____	2
Al Puntal de Bogarra_____	1
A la Cortijada de Bogarra_____	1 ½
A Iznalloz_____	2
A Deifontes_____	2
A Granada_____	3

Al igual que en el caso anterior, especifica que «En el Puntal de Bogarra salen: herradura a Huélago ¼ de legua; herradura a Gor 4; herradura a Moreda 1; á Pedro Martínez 3».

En el *Itinerario de longitud desde Guadix a Gor* (1811-1812) cuando se describe *De Xerez á Guejar de la Sierra* podemos leer «Desde la Loma de Maitena se descubren, Darro, Diezma, y los Dientes de la Vieja por donde se vé el nuevo camino que han hecho los Franceses; no se haya en todo ese camino lugar venta ni covijo alguno y el agua está bastante lejos del transito: tampoco hay arboles ni otra leña que de arbustos y hace bastante frío particularmente de noche aún en el mes de Junio.»²⁶ (vs. Fig. 7).

En el manuscrito del *Itinerario militar de la Capitanía General de Jaén, Granada y Málaga del Año 1820* el Camino de Granada a Murcia se expresa como *Camino Militar de 1ª Clase y Carretero* con los siguientes Tránsitos y Descanso²⁷:

Granada
 á Diezma {1^{er} transito
 {180 vezinos}

25. BRINGAS, Pedro (capitán): *Itinerario en círculo de Guadix (14 de julio de 1811)*. Fuente: *Carpeta que contiene 24 itinerarios en círculo correspondientes a la Capitanía General de Granada*, 1811. Fuente: Biblioteca Virtual de Defensa.

26. Cuerpo de Estado Mayor del Ejército, *Itinerario de longitud desde Guadix a Gor* [entre 1811 y 1812], en *Trece itinerarios de longitud correspondientes a la Capitanía General de Granada*. Fuente: Biblioteca Virtual de Defensa.

27. LEMAUR, Carlos: *Itinerario militar de Jaén, Granada y Málaga*. Madrid, 1823 agosto 2. Fuente: Biblioteca Virtual de Defensa.

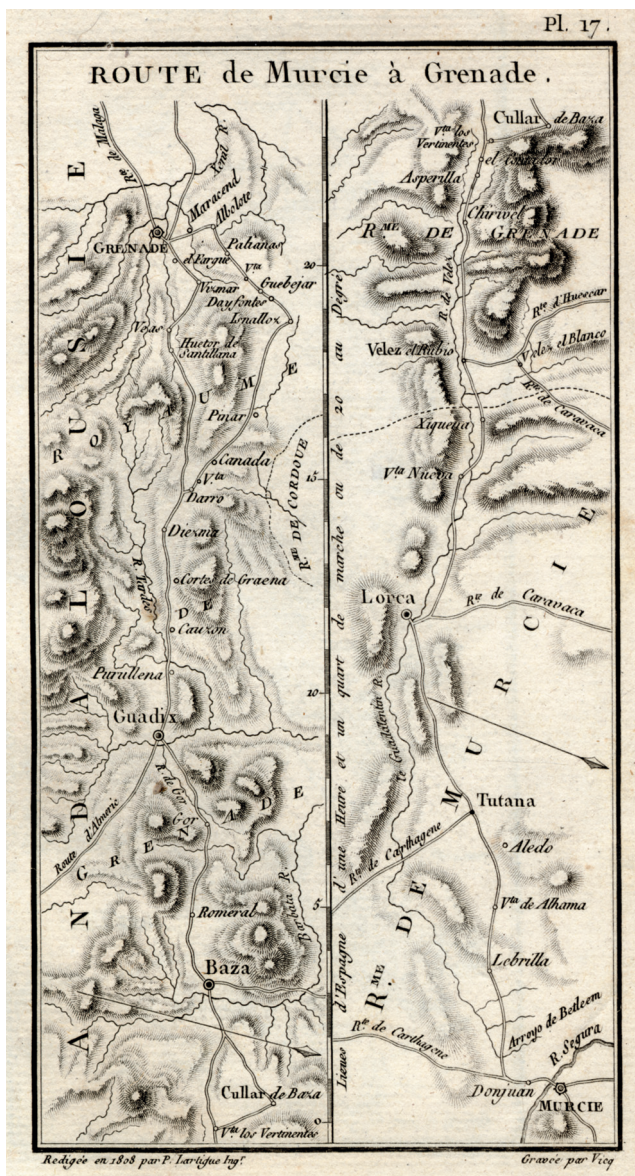
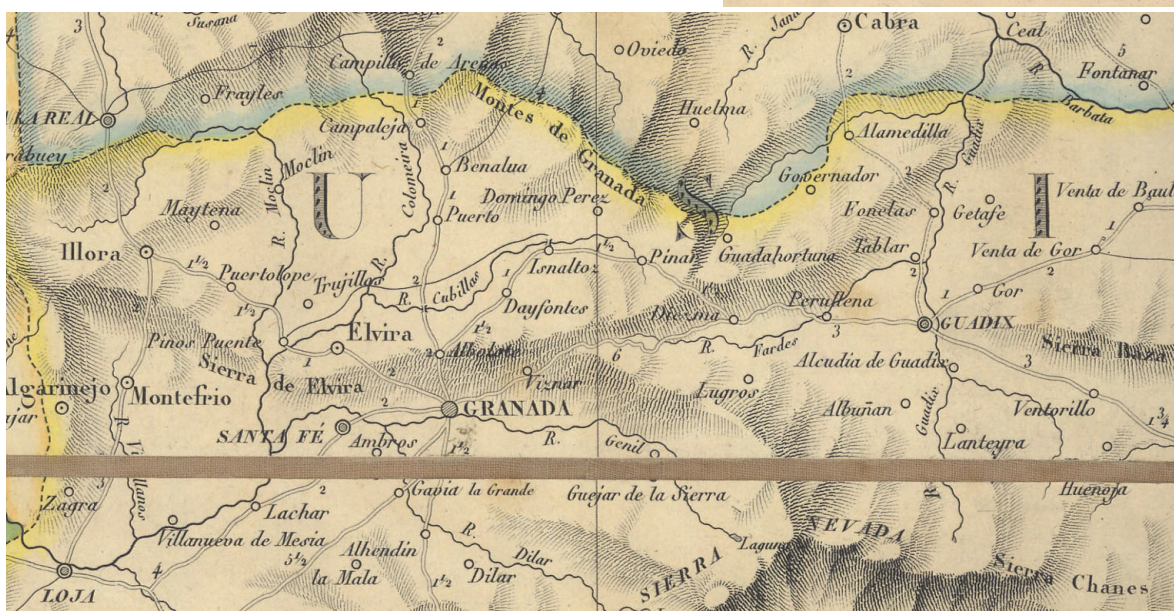


Fig. 6. Alexandre Laborde. *Atlas de l'Itinéraire descriptif de l'Espagne*. Paris: H. Nicolle et Lenormant, 1808. Plancha 17. Route de Murcie à Grenade.

Fig. 7. *Carte-Itinéraire de l'Espagne et du Portugal*: dressé par ordre de S. E. M. le Maréchal Duc de Bellune Ministre de la Guerre. Sous la direction de M. le Lieutenant General Comte Guilleminot, Directeur Général du Dépôt de la Guerre (Paris 1823). Detalle donde se aprecia el nuevo camino abierto por los franceses a través del Puerto de la Mora, mucho más corto y directo que el antiguo por Iznalloz. Según indica la leyenda del mapa (izda.) son rutas o caminos para carruajes.

SIGNES CONVENTIONNELS.

- VILLES CAPITALES DE PROVINCES.
- VILLES CHEFS-LIEUX DE DISTRICTS.
- ⊗ Villes fortifiées.
- Villes ordinaires.
- Bourgs, Villages, Hameaux &c.
- Routes Royales ou de Postes.
- Routes et chemins pour les voitures.
- Chemins pour les chevaux.
- Chemins pour les piétons, ou qui n'ont pas été reconnus.



Horas de Camino: 9

Naturaleza del Camino: Todo carretero y casi siempre subiendo; las cuestas mas notables son las del Molinillo y la del Zerezo. Haciendo este transito á la imberse se imbierten en el 8 horas.

Poblacion, caserios y cortijos que se encuentran en el intermedio para poder hacer alto la tropa: El Fargue a 1 ¼ horas. Huétor de Santillán a 3 horas. A 3 horas y 20 minutos un Cortijo. A 7 horas la venta del Molinillo. A 8 ¼ horas el Cortijo de las Anillas.

á Guadix 2º. transito

{2000 vezinos}

Horas de Camino: 5

Naturaleza del Camino: Todo carretero y entre llano á la salida de Diezma hay un tramo que se pone bastante malo en tiempo de lluvias.

Poblacion, caserios y cortijos que se encuentran en el intermedio para poder hacer alto la tropa: A 1 ¼ horas la venta de la Jaca. A 3 ½ horas Purullena.

Nota 1ª...Ha sido preciso detallar el 1º transito de 9 horas por no haber otra población en q.[ue] dibidir con mas comodidad las 14 horas que hay entre Granada á Guadix.

Podemos ver como entrado el siglo XIX, el antiguo Camino de Granada a Guadix pasando por Beas de Granada había perdido valor como vía de comunicación. La *Guía del Militar en Marcha*, publicada en 1843 por el capitán Juan Cotarelo, destinada a «que los militares, desde las clases inferiores, puedan llevar consigo en las marchas una guía que no sea voluminosa, ni confusa para el que carezca de conocimientos de geografía», enumera por Distritos Militares los caminos de España y Portugal y sus distancias en leguas. Dentro del Distrito de Granada, en el Camino de Granada a Murcia éste es el itinerario y las distancias:

De Granada á Huétor..... 1 ½
Molinillo..... 3
Diezma..... 1 ½
Purullena..... 2
Guadix..... 1

En el *Libro del viajero en Granada* publicado ese mismo año podemos leer «Para el viaje á Almería hay establecida una góndola de ocho asientos, propia de Rafael Barranco, que tiene su despacho y parador en la posada del Sol: el precio de los asientos es 80 rs. [reales], y se hace la expedición en tres jornadas: la primera á Guadix, la segunda á la venta de D.ª María, que es bastante incómoda mansión; y la tercera á Almería. Para comunicación con esta ciudad tiene establecidos el mismo empresario galeras²⁸ que conducen con economía efectos y pasajeros.»²⁹

La primera cartografía detallada del Camino de Granada a Murcia la levantó el Capitán Teodoro Pizarro en 1850 a una escala aproximada de 1:200000, por lo que conocemos topográficamente bien el itinerario (Figs. 8 a 11). De Granada se salía por la Cuesta de San Diego y tras atravesar la Puerta de Fajalauza se dirigía a El Fargue, donde se encontraba una Fábrica de Pólvora. A poco de salir de esta aldea y tras dejar en la margen derecha una

28. «Galera, s. f. Especie de carro grande con cuatro ruedas, al que regularmente se pone sobre arcos de madera una cubierta de hule, lona, lienzo basto pintado ó barnizado ú otra materia impermeable, para que defienda del sol y lluvias á las personas ó efectos conducidos.» [DOMÍNGUEZ, Ramón Joaquín, *Diccionario Nacional ó Gran Diccionario clásico de la Lengua española*. Madrid: Establecimiento Tipográfico de Mellado, 1846 (3ª edición)].

29. LAFUENTE ALCÁNTARA, M.: *El libro del viajero en Granada*. Granada: Imprenta y librería de Sanz, 1843, p. 65.

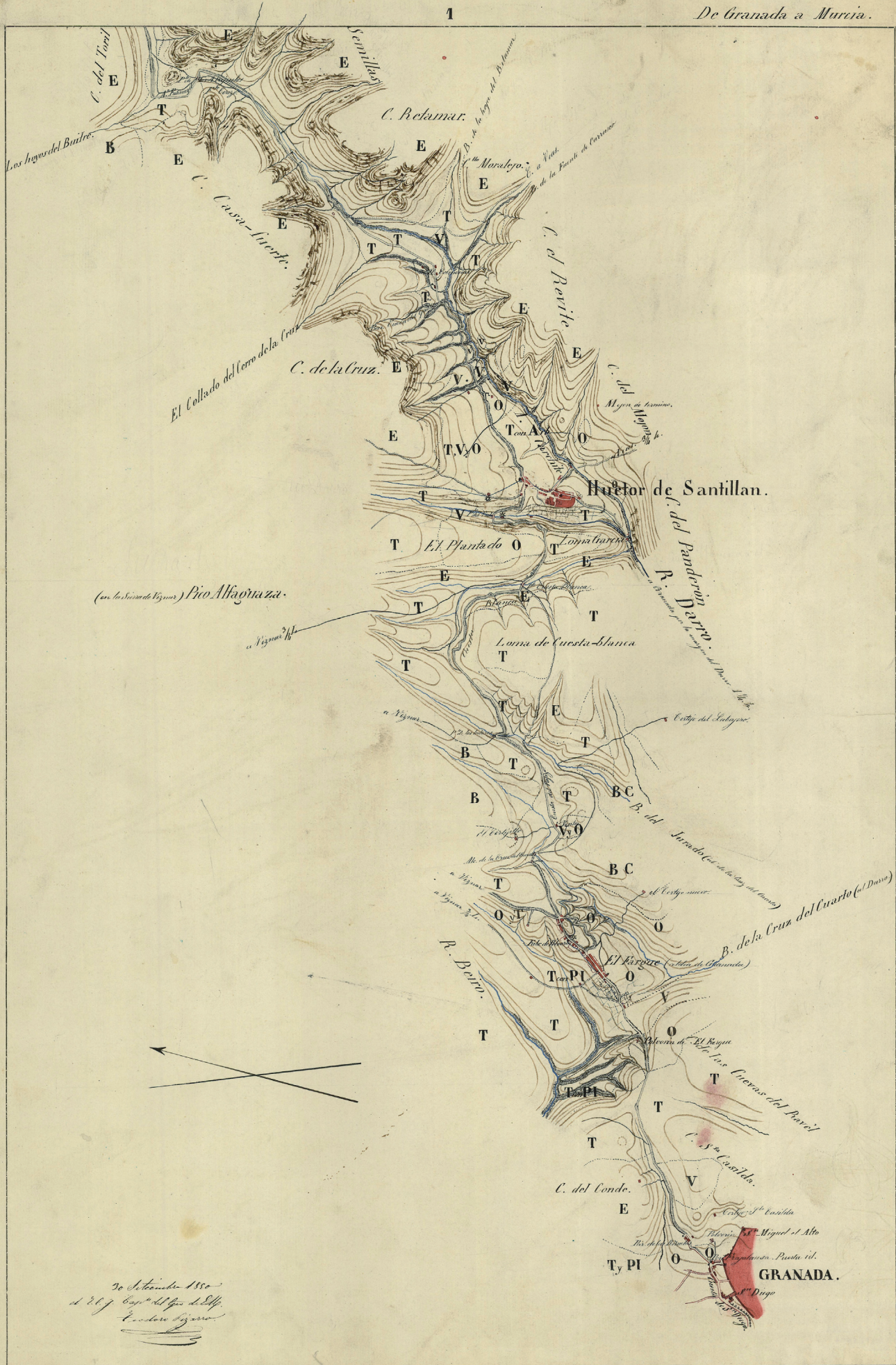


Fig. 8. [Itinerario topográfico] de Granada a Murcia / 30 de septiembre 1850, el E.C.G. Capn. del Cpo. de E.M. Teodoro Pizarro Escala [1:200000]. 1 mapa en 21 hojas de 70,8 x 46,6 cm. Fuente: Biblioteca Virtual de Defensa. España. Ministerio de Defensa. Centro Geográfico del Ejército. Ar.M-T.6-C.32-781

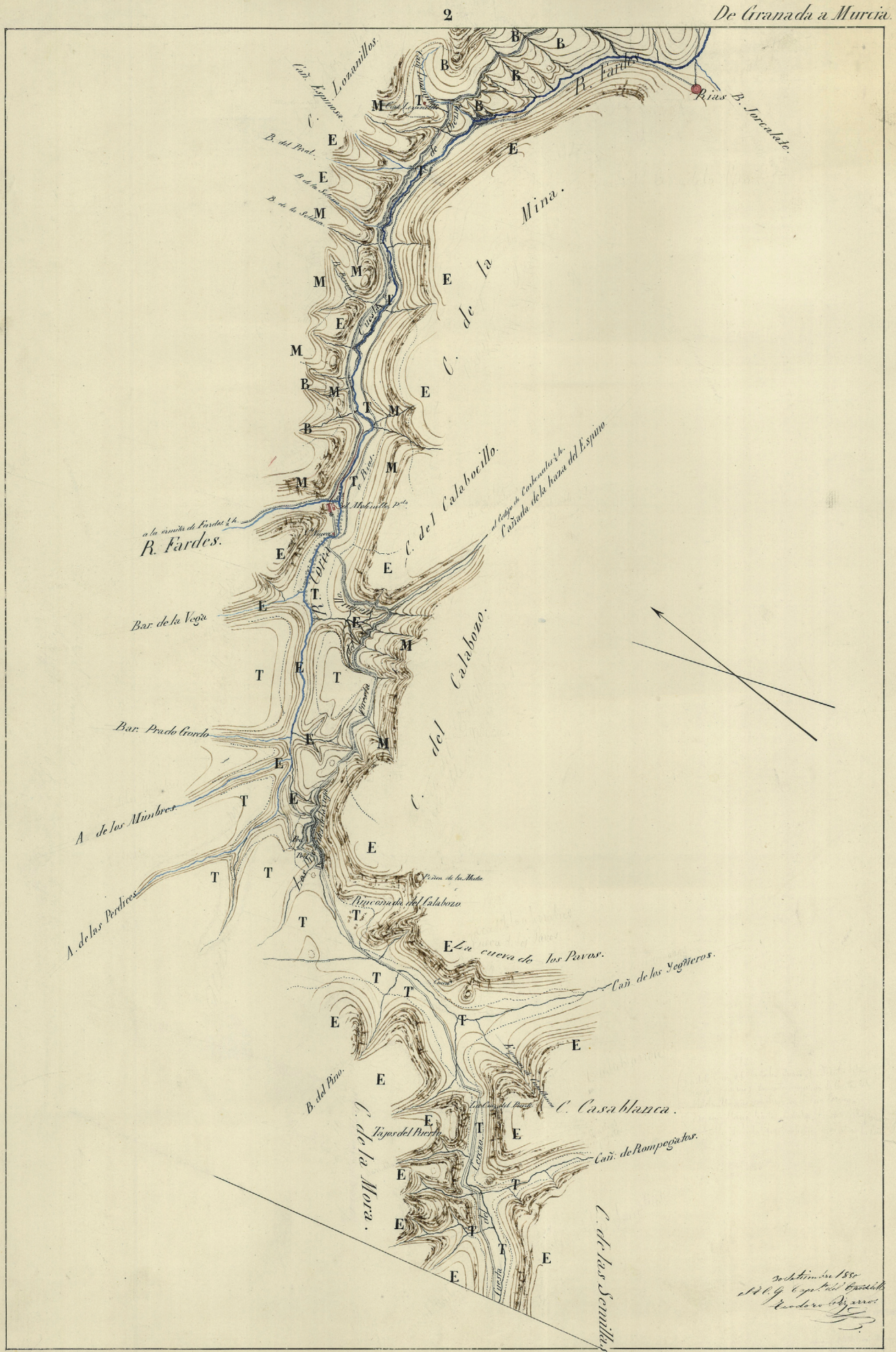
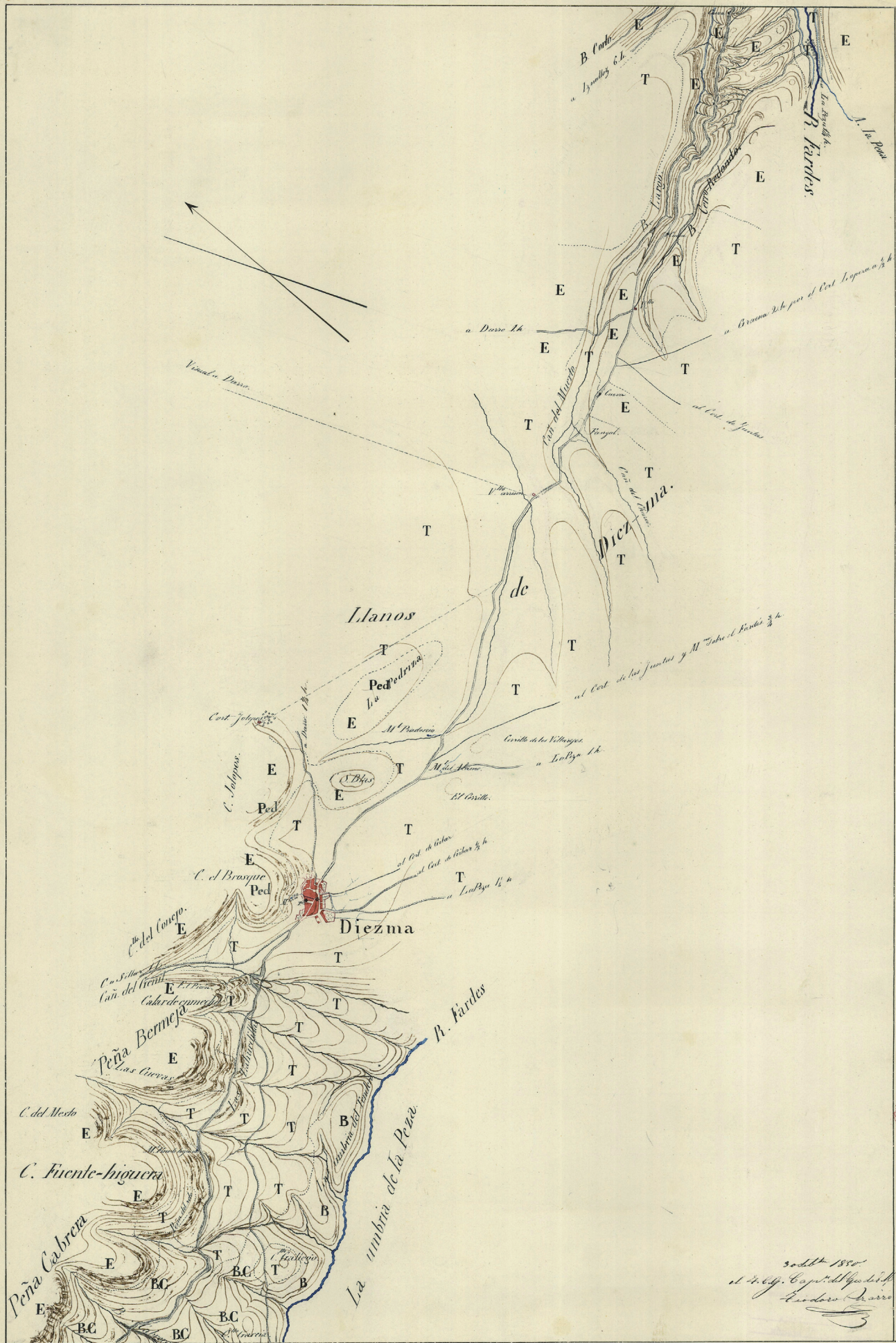


Fig. 9. [Itinerario topográfico] de Granada a Murcia / 30 de septiembre 1850,...



3 de Set. 1850
 el Sr. D. J. Cap. del Gen. de P.
 Fernando Duro

Fig. 10. [Itinerario topográfico] de Granada a Murcia / 30 de septiembre 1850,...

venta se ascendía por la Cuesta del Pajizo y Cuesta Blanca para, tras pasar el Puerto de Cuesta Blanca, descender a **Huétor de Santillán** atravesando el río Darro por el Puente del Vado. Por ese año, la población contaba con 813 habitantes, incluyendo numerosos cortijos y caseríos. El camino de ruedas, que debía encontrarse en muy mal estado³⁰, continuaba hasta El Colmenar, un pequeño caserío a 2 km al nordeste; a partir de aquí, el itinerario discurre paralelo al arroyo Carchite, tributario del río Darro, hasta cruzarlo por el Puente de los Atajuelos, en la base del Cerro del Toril. Desde ahí, subiendo por la Cuesta del Cerezo se llegaba a la Cruz del Puerto (Puerto de la Mora), tras la cual el itinerario continuaba por el paraje conocido como Los Dientes de la Vieja para después descender por la Cuesta del Molinillo hasta la Posada homónima, ubicada en la cabecera del río Fardes. Tras esta parada, el camino vuelve a ascender por empinada cuesta hasta alcanzar el Cortijo del Lozanillo para seguir zigzagueando por la ladera de Peña Cabrera, en cuya cima se ubica un Castillo andalusí de finales del siglo XI/principios del siglo XII, y Peña Bermeja hasta llegar a Diezma, al pie de Sierra Arana, que contaba con 1.077 habitantes. «*La carretera de Granada y Guadix, que concluye en Almería, atraviesa por medio de la v. [villa], desde donde hasta Guadix se halla en buen estado, pero muy malo desde Diezma a Granada.*»³¹ El camino continúa por los Llanos de Diezma y desciende por empinada cuesta hasta el valle donde inicialmente discurre paralelo al río Fardes hasta pasar la Venta del Río, construida en la confluencia de la Rambla de Cauzón con dicho río. Un poco más adelante, tras atravesar un terreno de vega y el río Alhama cruza la villa de Purullena que «*Tiene sobre 30 casas en un sola calle, á uno y otro lado del arrecife, y algunas cuevas;...*»³². Después de una legua, tras vadear la rambla de Paulenca, el camino al pasar la Ermita de San Lázaro, se bifurca en dos: uno que entra directo a Guadix llegando al Torreón del Ferro y otro que bordea por el norte la ciudad hasta la Puerta de San Torcuato desde donde, por la rambla de Baza, continúa hasta Murcia.

El Itinerario descriptivo militar de España, publicado en 1866 es el documento más completo en cuanto a caminos y lo más destacable es que tiene una descripción de como es el camino entre cada punto. Tal y como advierte en el Tomo I (de los 8 que contiene la obra), «*Para la formación de esta obra han servido de base los datos recogidos sobre el terreno desde el mes de Mayo de 1863 hasta el de Marzo de 1854, por las diferentes comisiones de Jefes y Oficiales del Cuerpo del E. M. del Ejército...Esta gran suma de datos topográficos y descriptivos, que forman un conjunto de 70.300 kilómetros, ó sean 12.600 leguas de carreteras, caminos carreteros y de herradura, y sendas importantes bajo el punto de vista militar, ha sido objeto, en el Depósito de la Guerra, de prolijos y complicados trabajos preparatorios...*». El itinerario NÚMERO 639. DE MURCIA Á GRANADA POR LORCA, BAZA Y GUADIX describe así las tres etapas finales desde Guadix a Granada, de 61,5 km:

«De Guadix á Granada el camino es carretero natural, y recorre un terreno áspero y quebrado, por las ramificaciones de Sierra Nevada.

A 5 k. cruza la rambla de Maria, y entra despues en un corto pero escarpado desfiladero, llamado las Angosturas de Purullena.

En esta villa desciende, para vadear á 2 k. el rio Alhama, cerca de su confluencia con el Fardes, que se vadea tambien a 3,5 k.: a 4 cruza del mismo modo el barranco Corto, afluente del Fardes, y asciende

30. «Existen dos caminos de ruedas, el de Granada al O. y el de Guadix al E., que propiamente no es más que uno de una á otra de dichas ciudades (...) se hallan (...) en muy mal estado.» [MADOZ, Pascual, *op. cit.*, Tomo IX, p. 356].

31. MADOZ, Pascual, *op. cit.*, Tomo VII, p. 388.

32. MADOZ, Pascual, *op. cit.*, Tomo XIII, p. 304.

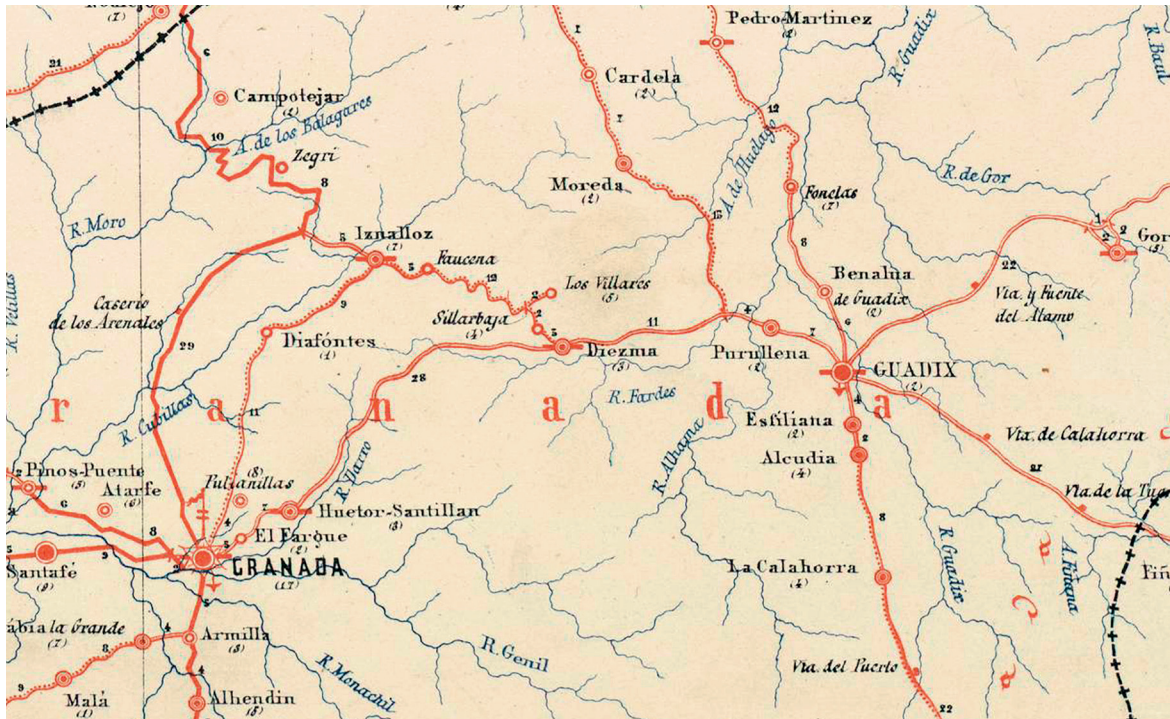


Fig. 12. Mapa itinerario Militar de España / Formado por el .Cuerpo de Estado Mayor del Ejército y Publicado por el Depósito de la Guerra Siendo Director General del Cuerpo el Excmo. Sr. Teniente General D. Eusebio de Calonge y Gefe de Depósito el Excmo. Sr. Brigadier D. Francisco Parreño en 1865. Hoja XIV (detalle).

después ásperamente para seguir por la cumbre de una ramificación de la sierra Harana, que divide las aguas de dicho río y del barranco Largo; a 8,5 k. entra en los cultivados llanos de Diezma, por los que continúa.

A 4 k. de Purullena empalma, por la derecha, un camino de Jaen (núm. 766), que sigue por éste hasta Guadix, en cuya ciudad se une con la carretera de Almería.

En Diezma se separa, por la derecha, un camino a Iznalloz y Campotejar (núm. 830).

Remonta por terreno quebrado y cubierto de matorral, con algún bosque y cultivo, el curso del Fardes, que corre muy próximo por la izquierda, y cruza gran número de insignificantes vertientes de la sierra Harana, que faldea.

A 10,5 k., en la posada y molino del Molinillo, se vadea y abandona su curso, para remontar el del río Correa, su tributario; pocos metros después, en la venta Nueva, se vadea, y el camino asciende con bastante pendiente por su orilla derecha, para pasar, á 14,5 k., la sierra Harana, divisoria de aguas entre el Fardes y el Genil, por el puerto llamado de los Dientes de la Vieja, del que desciende por la cuesta del Cerezo, á la inmediación de una de las vertientes que dan origen al Darro, la que cruza, á 21,5 k., por un pequeño puente; á 22 se vadea, y el camino continúa á Huétor-Santillan, por la orilla derecha del referido río.

Atraviesa un terreno accidentado por varios barrancos, que llevan sus aguas al Darro.

A 5 km. asciende con pendiente sensible, para ganar la cumbre de la divisoria entre dicho río y el Beiro, por la que sigue hasta 1 k. del Fargue, donde desciende á Granada.»³³

33. Itinerario descriptivo militar de España. Formado y publicado por el Depósito de la Guerra, con los datos recogidos sobre el campo, por el Cuerpo de Estado Mayor del Ejército. Madrid: Imprenta y estereotipia de M. Rivadeneyra, impresor del Depósito de la Guerra, 1866. Tomo IV. Cataluña y Valencia, págs. 253 y 254.

LOS CAMINOS EN
LA LITERATURA DE VIAJES

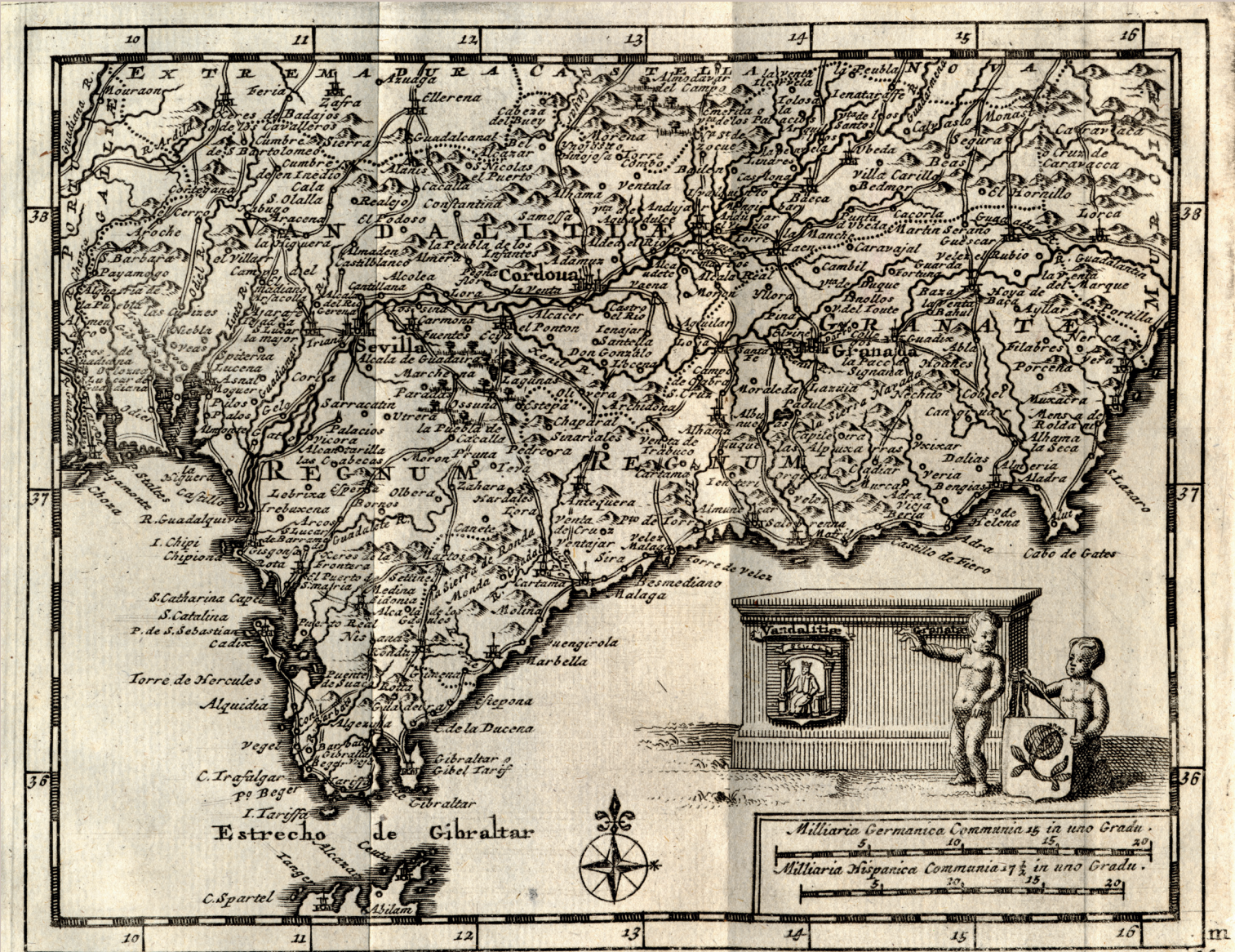
En 1707 aparece impresa en Leyden por Pieter van der AA la obra de Juan Alvarez de Colmenar *Les delices de l'Espagne et du Portugal*, en 5 volúmenes, que se considera la más completa e ilustrada obra sobre la península ibérica del siglo XVIII. En la traducción holandesa³⁴ hecha ese mismo año aparece un gran mapa plegado que no aparece en otras ediciones y que puede considerarse uno de los primeros mapas de la península con la Red de caminos de España, el más completo hasta la fecha y que serviría de modelo para muchos publicados posteriormente. Como queda dicho en su título, en esta obra se hace una descripción exacta de las antigüedades, provincias, montañas, ciudades, ríos, puertos marítimos, fortalezas, iglesias, academias, palacios, termas, etc. además de versar sobre la religión, las costumbres de los habitantes, sus fiestas y en general todo lo que sea más destacable. La obra estaba enriquecida con 173 grabados y con mapas geográficos muy precisos, como la *Nouvelle Carte d'Andalousie, avec les grands chemins, etc.* en la que podemos ver que el camino cartografiado entre Guadix y Granada es el que discurría al norte de Sierra Arana, por Iznalloz.

Durante la segunda mitad del siglo XVIII, a pesar de no estar incluida en el circuito habitual de los viajeros europeos, comienzan a visitar España numerosos extranjeros, mayoritariamente británicos, pertenecientes a clases acomodadas, que al volver a su país suelen publicar el diario de su viaje y sus experiencias. Por lo general, resultan ser relatos muy interesantes desde el punto de vista histórico, geográfico, económico y social. Uno de los primeros y más relevantes es de Richard Twiss, que estuvo viajando por Portugal y España entre 1772 y 1773. La primera edición de su viaje, *Travels through Portugal and Spain in 1772 and 1773*, apareció en Londres en 1775 siendo una obra muy apreciada por la belleza de sus grabados, especialmente los de tauromaquia y de la Alhambra, además del *New Map of Spain and Portugal* de 1775 donde vemos de nuevo el trazado del camino de Guadix a Granada por Iznalloz. El apéndice de 127 páginas contiene tablas de las distancias y el tiempo necesario para viajar entre distintas ciudades. En su periplo el día 26 de mayo de 1773 llega a Guadix desde Cartagena de donde había salido el 12 de mayo. Tras pasar una noche en Guadix, al día siguiente prosigue viaje hasta Granada describiéndolo como sigue:

«Llegamos esta mañana a un pueblo llamado Purullena; sus habitantes han excavado cuevas en la roca blanda, que luego les sirven de vivienda. Aquí contratamos a un acompañante para que llevara los baúles a una montaña que íbamos a pasar, ya que la silla estaba demasiado cargada para ser arrastrada por una subida tan larga, que nos llevó una hora y media: después cenamos en a venta, y luego proseguimos a Isnalloz, donde llegamos después de andar ocho leguas, por un desierto montañoso salvaje, melancólico, árido y totalmente deshabitado: los caminos eran malos, y a veces muy peligrosos, por estar al borde de precipicios. De un lado las montañas se elevaban casi perpendicularmente, y del otro la caída era igualmente empinada y el camino apenas era lo suficientemente ancho para que pasara la calesa. En estos lugares siempre elegí caminar. Los descensos son muy rápidos y con frecuencia grandes piedras caídas de las rocas bloquean el paso; Estas piedras nos vimos obligados a quitar y caer al borde, lo que ocasionó mucho retraso, de modo que ya estaba bastante oscuro cuando llegamos a nuestro alojamiento nocturno. (...) La calesa se había volcado una vez, y se empleaba mucho tiempo y trabajo en arreglarla nuevamente, ya que teníamos todo el equipaje para descargar y recargar. Estaba en él cuando se volcó, pero no sufrí ningún daño.

18 de mayo. Llovió todo este día; y habiendo andado cinco leguas, de las cuales las dos últimas fueron por una fértil vega, produciendo trigo, aceitunas, lino y cáñamo, y comiendo en una venta, entramos

34. AA, Pieter van der (editor). *Beschryving van Spanjen en Portugal;...* Leyden, 1707.



Nouvelle Carte d'ANDALOUSIE et GRENADE, avec les grands Chemins, etc.

Fig. 13. Nouvelle Carte d'Andalousie et Grenade, avec les grands chemins, etc en ALVAREZ DE COLMENAR, Juan, *Les Delices de l'Espagne et du Portugal*. A Leide: chez Pierre Vander Aa, 1715. Tomo III. Grabado calcográfico de 154 x 120 mm.

en la ciudad de Granada, que dista cincuenta y dos leguas de Cartagena. Estas leguas eran tan largas, que computando el tiempo que llevábamos de viaje, que era siete días, o setenta y ocho horas de viaje, a sólo tres millas por hora, la distancia es por lo menos doscientas treinta y cuatro millas inglesas, o treinta y tres millas por día, recorridas por un solo caballo que tiraba de una silla con dos personas en ella y dos grandes baúles detrás; el calesero y el soldado habían caminado todo el camino, excepto de vez en cuando les permitía montar en mi caballo. Pocos de nuestros postillones o caballos ingleses serían capaces de soportar tal fatiga, especialmente durante la estación calurosa. Nos alojamos en la posada de los gitanos y contratamos a un abastecedor francés para que nos suministrara diariamente provisiones...*

**Este tipo de posadas son llamadas Mesones por los españoles»³⁵.*

Tres años después recorre el mismo camino el médico, geólogo y reverendo Joseph Townsend. En su relato podemos ver un acercamiento etnográfico: nos habla de la población, su modo de vida, sus costumbres y estudia los temas científicos que le interesa (composición de los suelos, su geología, su vegetación...). Su libro de viajes muestra su particular visión de la España del XVIII y está considerado todo un clásico. Quizás el relato mas serio y detallado, anterior al famoso manual de Richard Ford:

«El jueves 26 de abril salimos de Granada. Cerca de la ciudad los cerros están cultivados y cubiertos de vides; pero, a medida que avanzamos, el país se vuelve más salvaje y accidentado, con rocas altas y escarpadas desnudas y desprovistas de suelo. Las llanuras intermedias están abandonadas al esparto o stipa tenacissima de Linneo, al roble, al enebro y a unas cuantas miserables encinas.

La roca es principalmente esquistosa, a menudo cubierta de piedra caliza; y la superficie está salpicada de cuarzo blanco, que parece haberse formado en el schift, donde aparece en vetas considerables.

En estas altas montañas vemos muchas cruces monumentales, pero ninguna es reciente, porque, estando aquí la policía bien establecida y las leyes ahora en vigor, es raro que se oiga hablar de robos y no se ha cometido ningún asesinato en los últimos veinte años.

Después de haber andado unas seis leguas llegamos a un pueblo entre las montañas, donde había como ciento setenta familias. Se llama Diezma.

Como había estado viajando todo el día en ayunas, me fui derecho al carnicero, a ver lo que se podía comprar. Allí averigüé el precio de las provisiones y descubrí que el cordero se vendía normalmente a doce y la carne de vacuno a ocho cuartos (unos dos peniques por cada cuarto); mientras que el pan costaba seis cuartos y medio. El vino lo pagué a tres cuartos el cuartillo. Pero, por desgracias, no quedaba ni vaca ni carnero; y para mayor desconsuelo, en la posada no había cama, ni siquiera un aposento.

¿Qué podía hacer? Terminaba el día y había empezado a llover. Fueron a buscar al alcalde, que no apareció por ninguna parte. Después de mucho buscarle, me topé con él, que venía del campo, y tras un breve saludo le presenté mi salvoconducto; pero de poco sirvió, ya que no sabía leer ni escribir. Fuimos a continuación en busca del escribano, que no estaba en casa. Encontramos por fin a un campesino que sabía leer y escribir. Mostré otra vez el salvoconducto, que fue examinado de arriba abajo. En el se ordenaba que se proporcionase 'todo lo que fuera necesario' a un precio razonable".

El alcalde, oyéndolo con atención, me preguntó qué deseaba. Le respondí que una cama. ¡Una cama!. No se menciona tal cosa en el salvoconducto. Pero observe 'vuesa merced' que el mismo dice 'todo lo necesario'. No, no, una cama no le es necesaria a un viajero, que puede muy bien pasarse sin ella.

35. TWISS, Richard: *Travels through Portugal and Spain, in 1772 and 1773*. London: impreso por el autor y vendido por G. Robinson, T. Becket y J. Robson, 1775, pp. 231-233.



Fig. 14. Detalle del Mapa del Reyno de Granada por Thomas López (Madrid año de 1761) con el Camino de Guadix a Granada, por Iznalloz. Fuente: Real Academia de la Historia.



Fig. 15. Detalle del Mapa geográfico del Reyno de Granada por Tomás López (Madrid año de 1795). Grabado 34 años después aquí ya aparecen representados los dos Caminos de Guadix a Granada, por Iznalloz y por Huétor Santillán. Fuente: Real Academia de la Historia, Dto. de Cartografía (nº registro 421).

Le dije, con gran humildad, que le correspondía a él juzgar lo que implicaba el salvoconducto, y comencé a retirarme tranquilamente; cuando, intentando recomponerse, ordenó que se extendiera una orden de alojamiento.

Con dicha orden, me dirigí a la casa designada, donde había una cama tendida en el suelo, y me fui a descansar sin cenar, pues en todo el día no había comido más que unos huevos duros y, a falta de un sacacorchos, tuve que conformarme con el vino que producían los viñedos de la tierra.

A la mañana siguiente la buena gente de la casa me preparó un chocolate; y cuando me disponía a despedirme, no logré persuadirlos para que aceptaran dinero para la cama.

Desde Diezma comenzamos a descender, y llegamos a una espaciosa llanura, limitada al Sur por las montañas de Sierra Nevada; rico en su suelo, pero demasiado alejado de las viviendas para admitir el cultivo, y por tanto abandonado al junco del esparto. De esta llanura continuamos descendiendo por la ladera de una barranca ancha y profunda, en la que aparecen muchos estratos de roca, separados entre sí diez, quince y hasta veinte pies, por lechos de arcilla, fango y grava. Dejando el barranco, llegamos a un pequeño pueblo, llamado Parillena, encerrado por altos acantilados de los mismos materiales, con algunos lechos de grava sin mezclar. Aquí muchas de las viviendas son meras excavaciones en la tierra.

Por la noche llegamos a Guadix, habiendo andado desde Granada doce leguas en total, o sea, según tengo entendido, cincuenta millas.»³⁶

A partir del siglo XIX los relatos de viajes entran en su época dorada estimulados por un romanticismo ávido de conocer regiones exóticas, lugares cuya atmósfera aún estaba impregnada de la magia heredada de su pasado árabe, de sus monumentos y restos arquitectónicos. Dentro de su particular singladura por nuestro país algunos viajeros viajan de Granada a Murcia y viceversa dejando descripción más o menos detallada de los caminos hasta llegara a Guadix.

En el verano de 1809, Sir John Carr utiliza el Camino de Granada a Guadix por Iznalloz en su viaje a Valencia. Aunque el Camino de Húetor ya aparece delineado en el Atlas de *l'Itinéraire descriptif de l'Espagne*, de Alexandre Laborde en 1808, debemos suponer que aún no sería adecuado para el tránsito de carruajes manteniendo aún su carácter de camino de herradura tal y como lo vemos trazado en el *Mapa geográfico del Reyno de Granada* de Tomás López de 1795:

«Los preparativos para la partida nos llevaron a presentar nuestros respetos a esos personajes imprescindibles llamados corredores de carruajes y coches, para apalabrar un carruaje con siete mulas que nos llevara a la ciudad de Valencia (...)

Para un viaje tan largo, este medio de transporte es el recomendable. Los extranjeros deberían utilizarlo, sobre todo cuando, salvo unos cuantos olivos, no hay nada que merezca la pena ver entre pueblo y pueblo.

El 28 de agosto por la mañana todos estábamos esperando en la calle en un carruaje de la especie denominada coches de culleras, un vehículo en verdad muy pesado y sólido, pintado de azul cielo (...) Tenía seis mulas enganchadas unas al lado de otras y una séptima, un animal completamente dócil e inteligente, guiando o capitana, con un arnés de cuerda. Un mayoral o cochero, subido en el pescante. El mozo o zagal, quien a veces conduce a su lado, pero que por lo general va a pie para dirigir las mulas y dos guardas que nos dijeron que eran absolutamente necesarios para ahuyentar al gran número de ladrones que se decía infestaban los caminos.

36. TOWNSEND, Joseph: A journey through Spain in the years 1786 and 1787. London: C. Dilly, 1791. Vol I, pags. 97-100.

El primer día llegamos hasta el pueblo de Isnallos [Iznalloz], que se encuentra a unas siete leguas de Granada, donde dormimos (...) Isnallos es un pueblo miserable en el que hay algunos restos árabes (...)

Al día siguiente cenamos en Daro [Darro], otro pueblecillo, que se encuentra a una distancia de unas cuatro leguas; el paisaje era aburrido y el día terriblemente bochornoso y, en nuestra imaginación nos refrescábamos mirando algunas montañas cuyas cumbres estaban cubiertas por nieves perpetuas.

Después de dejar este lugar, pasamos por un pueblo subterráneo construido en los agujeros de las rocas y de algunas montañas basálticas muy raras, una de las cuales se parecía mucho en la forma a una catedral enorme.

La presencia de cultivos anunciaba nuestra aproximación a la antigua ciudad de Guadix, a la que entramos a primeras horas de la tarde, después de haber estado cabalgando durante tres leguas».³⁷

A partir de 1830, los viajeros que viajan de Granada hacia Murcia, o Almería, y viceversa utilizan el Camino de Húetor y Diezma. De este itinerario encontramos interesantes descripciones literarias como la del joven escocés Henry David Inglis (Edimburgo, 1795-1835) quien permaneció durante ocho meses viajando por España. Había llegado a Granada procedente de Málaga y, después de una breve estancia en la ciudad, puso rumbo hacia Levante. Su periplo por nuestro país quedó plasmado en el libro *Spain in 1830*. Reproducimos aquí un trozo de su periplo hacia Guadix y de la ruta empleada:

“Yo siempre me había planteado este, como el viaje en el que podía esperar encontrar las máximas privaciones y peligros, y la poca información que pude recibir en Granada, tendía más a confirmar que a disipar estas expectativas. Además, es sorprendente la poca información que pude obtener en Granada: no hay comercio entre Granada y Murcia; la comunicación entre las provincias del sur con Valencia y Cataluña se lleva a cabo por mar, y las pocas personas que van desde Granada al este, generalmente cogen un barco en Málaga para ir a Valencia. Sin embargo, todo el mundo estaba de acuerdo en que la carretera era deplorable y completamente intransitable después de llover, que el alojamiento a través de la carretera no podía ser peor, y que las probabilidades de robo eran mayores que las oportunidades para escapar. Las pocas personas que habían circulado por esa carretera siempre habían ido acompañadas, y esto que me habían dicho no podía obviarlo bajo ningún concepto. Sin embargo, decidí guiarme por la opinión del General O’Lowlor, y, siguiendo su consejo, contraté una tartana, un pequeño carruaje cubierto tirado por una muía, y un mulero que me recomendó por ser un hombre honesto. Un mulero honesto era la seguridad principal para un viajero; de lo que estoy convencido por lo que he escuchado posteriormente acerca de que una escolta no sirve de nada, a no ser que la formen soldados. Además, en un largo viaje, los gastos que suponía una escolta suficiente serían tanto como lo que arriesgas a perder por robo, ya que ningún viajero en España llevaba nunca encima una cartera rebosante. El mejor modo es pagar al mulero una parte antes de salir y el resto al final del viaje, lo que, por supuesto, puede ser una carta de crédito, y el viajero debería llevar encima únicamente lo justo para sus gastos personales y como mucho un poco más para satisfacer a los bandidos, en el caso de que lo ataquen, porque, de otro modo, el viajero se expone a que utilicen la violencia. Si uno elige contratar a cuatro soldados, el riesgo de robo es completamente nulo, pero esto, en un viaje a Murcia desde Granada, costaría treinta y cinco dólares, lo que sobrepasa al menos quince dólares la cantidad de dinero que hay que tener preparada en caso de encontrarse con los ladrones. Una escolta de campesinos no sirve absolutamente de nada. Han ocurrido numerosos casos, que sirven como ejemplo, en los que los viajeros han sido traicionados por su escolta, y no he escuchado ningún ejemplo en el que la escolta haya defendido al viajero; sin embargo, es mejor

37. CARR, Sir John: *Descriptive Travels in the Southern and Eastern Parts of Spain and the Balearic Isles in the Year 1809*. Sherwood, London 1811, pp. 186-191. Traducción de López Burgos, M. Antonia: *Guadix y su comarca. Relatos de viajes (1809-1948)*. Australis Publishers, Melbourne 2000.

que escape, de hecho, ya que resistirse solo podría poner en riesgo su vida. La resistencia es un asunto que ningún viajero debería plantearse por ciertos lugares de España. Antes de ponerse en camino, debe prepararse mentalmente ante la probabilidad de que le roben y proveer en consecuencia; no contratando una escolta, ni llevando sus pistolas, sino poniendo unos veinte dólares en una cartera distinta para comprar buenos modales en caso necesario y obteniendo una carta de crédito en el pueblo siguiente.

La distancia entre Granada y Murcia no se ha medido con exactitud, pero se calcula que sean unas cuarenta y siete leguas, lo que corresponde a casi doscientas millas. Para este viaje, acordé pagar al mulero veinticinco dólares, lo que pensé era un precio razonable para un viaje de treinta días. No esperaba hacer mucho uso de la tartana, excepto llevar mi baúl de viaje y una cesta con provisiones.

La mula anda todo el camino, y el viaje diario suponía un promedio de solo unas treinta y dos millas; no sería difícil avanzar al mismo tiempo que la tartana.

Salí de Granada a las tres de la tarde para poder llegar esa misma noche a un pueblo llamado Huétor, desde donde un viaje fácil nos llevaría a Guadix la noche siguiente. Si lo hubiéramos planeado de otra forma, nos habríamos visto obligados a descansar todas las noches en una venta solitaria. En cuanto salimos de Granada nos encontramos rodeados de montañas y en un campo salvaje y sin cultivar, invadido por el esparto. Sierra Nevada quedaba a nuestra derecha y una fila de montañas, algo más bajas, a nuestra izquierda. La carretera descendía en ocasiones a valles estrechos y profundos y subía los cerros que los separaban; sin embargo, teniendo todo esto en cuenta, conseguimos llegar poco a poco a un terreno más alto, y hacía ya un rato que había anochecido cuando llegamos a Huétor. Me percaté de varias hogueras que ardían en lugares remotos de los barrancos, y pasamos tan cerca de una de ellas, que pude distinguir a varias personas que estaban alrededor. El mulero me contó que eran campesinos migratorios que evitaban las ventas por motivos económicos, o, quizás, personas sin techo que vivían de la caza. Aproximadamente a media milla antes de llegar a Huétor, pasamos una capilla construida en un lugar muy sombrío con una lámpara que iluminaba una imagen de la Virgen. La luz que brillaba sobre la carretera, me mostraba una cruz monumental que estaba a un lado del camino. Poco después, llegamos al pueblo y a su venta.

Esta venta era una mala muestra del alojamiento que era probable encontrar en la carretera. Aunque solo llevábamos cuatro leguas desde Granada, me habría visto obligado a irme a la cama sin cenar si no fuera por las provisiones que prudentemente había preparado para que no se diera tal situación. Supervisé el agua que estaba hirviendo, me hice una infusión de té, cogí mi pan y un pequeño tarro de mantequilla holandesa de mi cesta, y corté un trozo del jamón más delicioso, el cual había probado en Granada, donde me lo prepararon. El azúcar era lo único que se me había olvidado, pero la buena gente de la venta se comprometió a traérmelo del pueblo. Me lo trajeron rápidamente, en papelitos separados, envueltos como sobres de polvos que dan los boticarios. Después de esta relajada cena, fui a buscar mi cama, y conseguí encontrar un colchón que apoyé sobre seis sillas, y cubriéndome con la capa, por supuesto sin desvestirme, dormí bastante bien hasta que el mulero me despertó, a pesar de que la mitad de la noche el viento y la lluvia no habían cesado de golpear la ventana que estaba abierta. Cuando fui en busca de la tartana, me encontré más de sesenta y nueve mulas en la venta, algunas listas para salir y otras que estaban en su sitio, con sus muleros durmiendo junto a ellas; todos iban a Granada cargados de esparto con el que fabrican cestas por todas partes.

Tras la lluvia nocturna, la mañana estaba brumosa, pero poco a poco se fue despejando, y finalmente nos hizo buen tiempo. En las afueras del pueblo, me di cuenta de estas palabras inscritas en letra grande sobre una casa: Viva el Rey absoluto. Poco después, en una pequeña hondonada, pasamos junto a una cruz que señalaba el lugar donde, cinco meses atrás, había sido asesinado un viajero que tuvo la imprudencia de ofrecer resistencia a los bandidos. Cuando dejamos el pueblo a nuestras espaldas,

dejamos también atrás la carretera; ya no era una carretera, sino simplemente un camino de lo más rudimentario que daba vueltas por las crestas de la sierra. La tierra se encontraba sin cultivo alguno. Una mezcla de esparto, lavanda, dulce mejorana y tomillo cubrían los pies de las montañas, que más arriba carecían de vegetación y eran pedregosas. Las cimas cubiertas de nieve de Sierra Nevada limitaban con el horizonte. En un lugar salvaje y desierto había rocas enormes esparcidas alrededor, un refugio seguro y admirable para ladrones. De repente, nos topamos con dos hombres sentados en un hueco de las rocas, armados con pistolas y con revólveres en sus fajas. Además, cuando los vi levantarse y apresurarse bajando las rocas hacia nosotros, empecé a pensar en el monedero de los veinte dólares. Ellos, sin embargo, adoptaron un modo diferente de satisfacer sus necesidades; pensaban que era más seguro pedir dinero como vigilantes de la carretera que como ladrones. Les di un dólar en total, con lo que parecieron contentarse, y además me respondieron «Muchas gracias», y la particular despedida «Vaya Vd. con la Virgen», y escalaron de nuevo las rocas. Las fórmulas de saludo son diferentes en cada provincia: antes de llegar a Granada, siempre se escuchaba "Vaya Vd. con Dios", y ahora había sido «Vaya Vd. con la Virgen». Desde este lugar, la carretera continuó dando vueltas por las montañas rodeadas por el mismo paisaje salvaje y desierto, hasta que llegamos a Diezma, un pueblecito con una venta donde alojarse. Aquí volvió a serme útil el jamón, y con unos huevos y chocolate, no pude quejarme del desayuno. Sin embargo, la venta parecía un tanto deprimente. Tuvieron que ir al pueblo a por una pequeña porción de pan que yo había pedido y a por un poco de vino. Pero había una razón para el estado descuidado de la venta: el día anterior habían apuñalado en una pelea al marido de la señora de la casa, y lo habían enterrado esa misma mañana.

Tras abandonar Diezma, entramos en un campo de apariencia muy singular. Estaba cubierto de montículos y pirámides de arcilla, arena y grava desde treinta a cien pies de alto, que formaban un perfecto laberinto a través del cual la carretera pasaba de forma tortuosa. Esta mañana no teníamos que temerle a los ladrones, ya que íbamos un gran grupo formado por cincuenta mulas y diez o doce muleros. Caminé todo el camino con los muleros, entablando conversaciones con ellos, y de vez en cuando, viendo cómo disminuía el volumen de sus botas de vino. Un viajero no puede nunca rechazar llevarse la bota a la boca; rechazar esta muestra de cortesía se veía como una grave ofensa. Se necesita algo de práctica, sin embargo, para utilizar la bota sin derramar el vino y mancharse el pecho; nada podía enseñar este arte mejor que la propia práctica.

Este peculiar laberinto continuó unas dos leguas, hasta que llegamos a un pequeño pueblo llamado Purullena, donde observé muchas casuchas excavadas en los bancos de arcilla, refugios lamentables de la gente más pobre. No me sorprendió ver más de cinco asesinatos registrados en esta zona. Entre este pueblo y Guadix, algunas partes del campo están bajo siembra directa y yo vi algunos arados en marcha y varias personas sembrando los campos, a pesar de ser domingo; aunque nunca llegué a ver que en el sur de España se haga ninguna distinción entre los domingos y cualquier otro día (...)

A Guadix, situado a media milla de Sierra Nevada, se accede cruzando un magnífico paseo arbolado. La tierra de ambos lados es rica y el pequeño río que recibe el mismo nombre le proporciona agua. Llegamos al pueblo o ciudad, creo, al atardecer, y nos paramos en la mejor posada que ofrecía el lugar.

Sin embargo, no contaba con provisiones, y como no estaba dispuesto a recurrir constantemente a las mías, caminé hacia el mercado y compré un conejo por cuatro reales (ocho peniques) que, estofado con patatas, me proporcionó una cena agradable.»³⁸

38. DAVID INGLIS, Henry: *Spain in 1830*. London: Whittaker, Treacher and Co., 1831, vol. 2, pp. 256-259. Traducción de Alfonso Gamir Sandoval: *Granada en 1830*. Col. 'La Nube y el Ciprés: Serie 3, El Corazón Manda'. Ediciones CAM, Granada 1955.

A finales de ese mismo año llegaba a Cádiz el londinense Richard Ford, autor de una de las obras maestras de la literatura de viajes del siglo XIX, *Handbook for traveller in Spain and Readers at Home*, publicado en Londres en 1845 y del que, dado su enorme éxito, se publicaron en poco tiempo varias ediciones. Debido a la delicada salud de su mujer, se estableció entre Sevilla y Granada y desde aquí, durante los tres años que residió en España se dedicó a recorrerla por completo. Su *Manual para viajeros en España* lo estructuró en rutas; la número 31 describe el itinerario de Granada a Murcia (que hizo en la primera quincena de septiembre 1831) pasando por Huétor, Venta del Molinillo, Diezma, Purullena, Guadix,...:

«Este mal camino es transitable para fuertes galeras y tartanas. Es mejor recorrerlo, alquilando caballos hasta Lorca, de donde parte una diligencia a Murcia (...) Saliendo de Granada a las 4 de la madrugada. Puedes llegar fácilmente a Guadix para dormir. Se sale de la ciudad por la Puerta de Facalauza³⁹, Arabicè, paso o puerta de los almendros, y dos horas de montaña conducen a la tolerable posada de Huetor. De ahí, pasando los altos peñascos, los pintorescos desfiladeros y bajadas, hasta Molinillo, y las agrestes y aromáticas dehesas hasta la quemada Diezma. El suelo árido contrasta con el brillo de Sierra Nevada. Cerca de Purullena, los miserables campesinos habitan en hoyos o cuevas, excavadas en los suaves montículos.

Guadix, Acci, Arabicè wadi-ash, el agua de la vida, eau de vie, parece más alegre entre sus morenas. Existe una decente posada del Sol en la parte baja del pueblo, cerca del pórtico de acceso, y una bonita y pequeña Alameda. En Guadix viven 9000 almas...»⁴⁰

El inglés William George Clark narra en el libro *Gazpacho or Summer Months in Spain* el viaje que hizo por España entre junio y octubre de 1849. Tras unos días en las Alpujarras y pasar la última noche en Mairena continúa viaje hasta

«el pueblecillo de la Calahorra, al que por fin llegamos, una hora antes del mediodía.

La posada mejoró mucho con respecto a la anterior. Allí me proporcionaron una buena ración de jamón y huevos. Yo debería haber disfrutado de una profiunda siesta si no hubiese sido por las impertinentes interrupciones de los vencejos, cuyos nidos hechos de barro ofrecía un tipo de cornisa original en la habitación.

Un agradable trayecto nocturno de tres horas me llevó a Guadix, donde me alojé en una posada en las afueras, grande y cómoda, comparativamente hablando.

Este pueblo, perdón ciudad, presume de una catedral, una alameda y por último, pero o menos importante, una nevería o heladería. Sus estrechas calles, rodeadas por murallas y torres medievales presentan un aspecto a la vez sorprendente y pintoresco. Había feria y todo estaba muy animado con un gran bullicio hasta altas horas de la noche. Las calles, estrechas de por sí, estaban completamente taponadas por tenderetes, iluminados con muchos farolillo y donde se agolpaba una multitud de compradores.

Volvimos a retomar nuestro camino al amanecer. La carretera de Diesma va a través de un pintoresco desfiladero. Me fijé en las inmensas lomas, llenas de grietas y rajadas producidas por las lluvias invernales. De vez en cuando aparecía un inmenso peñasco, que, habiendo protegido del agua la tierra por debajo, sobresalía aislado sobre su propia columna (...) A eso de las diez llegué al Molinillo, un pequeño molino, como su nombre indica, situado en una umbría, en una profunda y tranquila cañada, sobre la que se asoma el nevado pico del Muleyhacen. El soporífero sonido de la rueda del molino acompañó mi siesta, una nana que estaba de más.

39. Fajalauza.

40. FORD, Richard Ford: *A handbook for travellers in Spain*. London: John Murray, 1853 (3ª ed.), Part I. Andalucía, Ronda and Granada, Murcia, Valencia, and Catalonia, p. 342-343.

Por la tarde llegó un apuesto caballero que era arquitecto en Granada, me dijo, y me propuso unirse a mí en el trayecto hasta allí. Yo accedí con agrado, porque, en primer lugar, yo estaba cansado de la compañía de mi "guía" y en segundo lugar, la carretera que teníamos que atravesar tiene mala fama por atracos y asesinatos. Nosotros, gracias a nuestra buena suerte o a la guardia civil, no sufrimos ningún percance y pudimos admirar a nuestro antojo las fantásticas montañas de roca gris que se levantaban alrededor cada vez que giraba nuestra vereda. Después de la puesta del sol, toda la tierra y el aire parecían estar llenos del estridente chirrido de los grillos, los cuales durante la noche forman el coro que las cigarras forman durante el día. Y nosotros, charlando casi tan continuamente como los grillos, avanzábamos a la luz de la luna de vuelta hacia Granada.»⁴¹

Un par de años antes, en otoño de 1847, ese mismo recorrido de Guadix a Granada lo recorrió Pedro Antonio de Alarcón para graduarse de bachiller en Filosofía. En su obra *Últimos escritos*, nos dejó esta pintoresca y poética descripción del Camino

«... de Guadix a Granada.

Setenta y nueve veces lo he recorrido, la mayor parte de ellas a caballo, y ni una sola han dejado de maravillarme los singularísimos y variados cuadros que ofrece a la vista aquel trayecto de diez leguas escasas. Principiada por hacerlos cargo de que el tal camino corta, a media altura, el más importante estribo de la colosal Sierra Nevada, en cuyos misteriosos barrancos penetra, cuyas vírgenes aguas ve saltar espumantes de risco en risco; a cuyas pedregosas cresterías asciende, por cuyas plácidas mesetas se dilata, en cuyos encinares a las veces se oculta... Comienza la ascensión, al terminar el redondo valle de Guadix, por la pendienteísima Cuesta de Diezma, trazada en zig-zag sobre una masa de arcilla, que forma como la peana de la verdadera Sierra y que no es más que el sedimento resultante de diluvianas inundaciones. Posteriores aguas torrenciales, que necesitaron salida, rompieron a su vez, a todo lo largo y en toda su profundidad, esta masa arcillosa, abriendo allí cierta especie de tajo de mis pecados, por cuyo borde meridional pasan hoy (¡demasiado cerca!) las redobladas eses del camino, mientras que la opuesta pared del pavoroso derrumbadero recrea vuestros ojos, y como que os seduce y atrae, con el mayor prodigio de toda la jornada; prodigio tan singular y raro, que el buril lo ha reproducido en muchos libros de viajes, así nacionales como extranjeros.

Porque es el caso que las lluvias, al caer sobre aquella pared vertical, han labrado la greda, ora por percusión oblicua, ora por filtraciones iniciadas en lo alto, fingiendo, en una extensión de media legua, las más elegantes y menudas tallas de la arquitectura gótica -junquillos, hornacinas, doseletes, agujas, portadas, torres;- y, como la greda o arcilla tiene igual color que el mármol viejo, resulta completa la ilusión con que se admira aquel interminable templo sin culto, denominación ni fieles, que parece pertenecer a un mundo fantástico.

Casi a la mitad de la jornada, después de pasar unos medrosos encinares, llamados el Chaparral de Diezma, y poco antes de llegar a la más poética y morisca de todas las ventas andaluzas, cuyo justificado nombre es El Molinillo, hay dos cerros que sirven como de tambores o contrafuertes a la gran ciudadela central de la Sierra y que también son dignos de largo estudio (...)

Respecto de la cumbre o divisoria, llamada los Dientes de la Vieja, me referiré a las primeras páginas de mi novela El Niño de la Bola, donde (guardadme el secreto) he descrito aquel sublime paraje, sin revelar su nombre. Los tales dientes son, como quien no dice nada, las mismísimas crestas de la alta sierra, el riscoso y mellado perfil que desde lejos se la ve dibujar en el cielo, un laberinto, en suma, de blancos peñones plantados de pie en mitad del camino, a la manera de fantasmas interpuestos entre dos horizontes (...)

41. CLARK, William George: *Gazpacho or Summer Months in Spain*. London: John W. Parker, 1850. Traducción de López Burgos, M. Antonia: *Guadix y su comarca. Relatos de viajes (1809-1948)*. Australis Publishers, Melbourne 2000.

En cambio, nada más risueño y gracioso que el cuadro que vi al salir el sol, cuando todavía nos faltaban dos leguas para llegar a Granada. Llevábamos ya bajados por aquella parte dos tercios de la altura a que habíamos subido por la otra... La sierra iba de vencida... Sin embargo, entre la Capital y nosotros se interponía aún la estribación subalterna en que se asienta el pintoresco pueblecillo de Huétor-Santillán... Pero he aquí que de pronto los cerros comienzan a separarse, determinando una depresión triangular de la línea del horizonte y dejando ver a lo lejos una pañoleta (así la llaman mis paisanos) del horizonte subsiguiente, o sea un vistoso y alegre pedazo de la amplia vega granadina...

Llegó el momento de descubrir a Granada, y su vega, y la Alhambra, y el Generalife, y Santafé, y La Zubia, y cien otros pueblos y caseríos, primero desde las alturas de El Fargue, y después desde las de Fajalauza...»⁴²

La literatura de relatos de viajes da paso a partir de la segunda mitad del s. XIX a la edición comercial de guías turísticas por España y Portugal, con información precisa para el viajero de lugares que visitar, costumbres, gastronomía, modo de viajar... De las diversas guías en francés o inglés, solo citaremos el *Itinéraire de l'Espagne et du Portugal*, de A. Germond de Lavigne, quien describe el camino a Guadix dentro de la Ruta de Granada a Almería (Ruta 134), de 144 kilómetros:

«Existe, de Granada a Almería, un servicio de gondolas con 8 plazas, que hace este viaje en tres días. Se duerme la primera noche en Guadix, la segunda en la venta de doña María. El camino está generalmente malo y algunas veces impracticable, sobre todo en el invierno, a menos que haya un gran refuerzo de mulas. Nos dirigimos lentamente hacia las estribaciones de Sierra Nevada, sobre las que la carretera serpentea subiendo. Atravesamos pueblos pobres rodeados de importantes pastos, en los que viven numerosos rebaños de cabras estimados en cerca de 30.000 cabezas. El primero de estos pueblos, Huetor Santillán, a 8 km de Granada, tiene 1.200 habitantes. El camino se vuelve montañoso, está bordeado por pintorescas rocas agrupadas, y va ascendiendo poco a poco hasta el puerto, donde se sitúa la venta de la Cruz del Puerto. Cerca de allí nacen varios ríos, el Darro al N. y el Carchite al E., que confluyen para descender hacia Granada, y, a 10 km más al E, el Fardes, que va, en sentido contrario, para bañar la llanura de Guadix, y se une al Guadalquivir hacia el N. Cerca de las ventas del Molinillo (a 25 km de Granada), vadeamos un pequeño torrente que confluye en el Fardes. Más allá de este torrente, nos adentramos sucesivamente en dos gargantas magníficamente pintorescas, la del Prado del Rey y las Muelas de la Vieja, cuyo paso suele ser peligroso por los aludes, y en ocasiones también por malos encuentros que podemos tener. Al final del segundo, tras atravesar un paraje agreste muy desértico llamado las Chaparrales de Diezma, llegamos a

34 km Diezma, pueblo de 1.350 habitantes, situado en una bonita llanura, al pie de la Sierra de Arana; sus casas están mal construídas, de un solo piso, sin ningún interés. Saliendo de esta localidad bajamos un largo collado de casi una legua, al pie del cual reencontramos el Fardes, que vadeamos. Al otro lado se encuentra el pueblo de Purullena (1.072 habitantes), en medio de una pequeña llanura bien regada y muy fértil. El Fardes desciende hacia la izquierda y el camino atraviesa un vasto paisaje sembrado de pequeñas colinas aisladas, de forma extraña, desgarradas y surcadas por el agua de lluvia que, llevándose, con la ayuda del tiempo, las partes blandas y quebradizas, ha dado a estas colinas multitud de aspectos singulares. La extraña particularidad de estas colinas es que sirven de hogar a toda una población. El azar dio a la mayoría la forma de castillos, flanqueados por torreones y rematado con almenas; la mano del hombre ha hecho poco por transformar esta apariencia, limitándose

42. ALARCÓN Y ARIZA, Pedro Antonio de: *Últimos escritos*, Madrid, Imprenta y Fundición de M. Tello, 1891 (2ª ed.).

a practicar aperturas y cavidades bajo estas fachadas monumentales. Desde lejos, es casi un pueblo: toda una colonia de gente pobre, que, a las mismas puertas de Guadix, han excavado, algunas veces unos por encima de otros, madrigueras que sólo están iluminadas y ventiladas por la puerta o por la chimenea. Esta colonia, barrio de Santiago, está habitada por los Gitanos, que bailan y que cantan sin cesar delante de sus cuevas.»⁴³

De entre las numerosas guías publicadas destaca una en español publicada en 1886, *Nueva guía del viajero en España y Portugal*, del militar, cartógrafo, geólogo y escritor Emilio Valverde y Álvarez: una magna guía de casi 2.000 páginas que como indica el autor en el subtítulo de la misma es un *Viaje geográfico, artístico y pintoresco por la península ibérica con la Descripción de las entidades de población más importantes y de todas las líneas férreas y carreteras. Itinerarios detallados. Viajes artísticos y de recreo. Estadística general, industrial, comercial y agrícola y datos de utilidad universal*. La guía se acompañaba de los planos de las ciudades más importantes y de mapas de las distintas regiones de España. En el *Mapa General de Andalucía* aparece cartografiado el camino (línea negra fina frente a la gruesa que equivale a carretera) de Granada a Guadix por Huétor Santillán y Diezma. Este tramo, en la Carretera regional de la estación del Arahal, en el ferrocarril de Utrera á Marchena, á Murcia, por la Puebla de Cazalla, Osuna, Bobadilla, Antequera, Archidona, Loja, Granada, Guadix, Baza, Cullar de Baza y Lorca, tras salir de Granada

«Asciende á continuación por terreno ondulado, á cuatro kilómetros pasa el arrabal de El Fargue, con 163 vecinos, y ganala cumbre de la divisoria entre el Beiro y el Darro, descendiendo con pendiente sensible y atravesando un terreno accidentado por varios barrancos, que llevan sus aguas al indicado Darro, llegando á Huétor-Santillán, villa agrícola, que queda a la derecha, cabeza de ayuntamiento, que reúne 279 vecinos.

Sigue después la orilla derecha de aquel río, abandonándola para ascender por la Cuesta del Cerezo al puerto llamado de los Dientes de la Vieja, en la sierra de Harana, divisoria de aguas entre el Genil y el Fardes, descendiendo cerca del río Correa, que salva en la venta Nueva, continuando faldeando la citada sierra, salva el río Fardes en la posada y molino del Molinillo y desciende cerca de su curso por terreno quebrado y cubierto de matorral con algún bosque y cultivo, cruzando gran número de pequeñas vertientes, y llegando á Diezma, villa agrícola, cabeza de ayuntamiento, con 287 vecinos. Entra luégo en los cultivados llanos de Diezma, salva la divisoria del Fardes y el barranco Largo, cruza el barranco Corto, lo mismo que el Fardes y el Alhama, y asciendo á Purullena por un corto y

PUEBLOS.	Distan- cias en kilm. ^s	Reg iones á que pertenecen.
El Arahal.....	»	
Puebla de Ca- zalla.....	20	
Osuna.....	37	
Pedreira.....	54	
La Roda.....	64	
Bobadilla.....	82	
Antequera.....	93	
Archidona.....	113	
Loja.....	135	
Luchar.....	166	Andalucía.
Santa Fé.....	176	
Granada.....	187	
Huétor-Santi- llán.....	198	
Diezma.....	226	
Purullena.....	241	
Guadix.....	248	
Baza.....	301	
Cullar de Baza.	325	
Chirivel.....	356	
Vélez Rubio....	376	
De Lumbreras..	408	Valencia y Murcia.
A Murcia.....	488	

Fig. 16. Itinerario General de la Carretera regional de la estación del Arahal a Murcia, Núm. 296. *Nueva guía del viajero en España y Portugal*, Vol. II, p. 547.

43. GERMOND DE LAVIGNE, A.: *Itinéraire de l'Espagne et du Portugal*, Librairie Hachette, París, 1883, págs. 606-607.

escarpado desfiladero.

Recorre después un terreno áspero y quebrado por las ramificaciones de Sierra Nevada, cruza la rambla de María y llega a Guadix.»⁴⁴

Terminamos este recorrido literario con las impresiones del galés Leonard Williams que vino a España en 1892 como corresponsal del periódico The Times. En el capítulo XII de su libro *Granada* nos habla así del «viejo camino de Guadix»:

«A menos que quiera uno hacerlo a pie, sólo hay una manera de llegar a Guadix por la antigua carretera, y es ir en góndola. Pero hay góndolas y góndolas⁴⁵. Existe esa góndola que se desliza, según me han dicho, en las tranquilas lagunas, y luego las góndolas de España, y especialmente Andalucía, que van tiradas por dos, tres, cuatro, seis, ocho o cualquier número de caballos disponibles, y que a trancas y barrancas sube y baja montes y colinas. Mi góndola era de esta última clase, y según avanzaba hasta la puerta del hotel, pasadas las siete, las trenzas de campanillas colgadas de los arreos de los caballos producían un alegre tintineo en la clara mañana de noviembre. Hasta los tacos del cochero parecían melifluos ... casi sonaban a árabe.

Cruzamos la ciudad durante un buen rato, a medio galope, propio para ponerse a soñar, bajamos la Calle Mesones, pasamos delante de la universidad, la plaza de toros, y subimos la cuesta que bordea San Miguel Alto. Pasada la cresta la vieja carretera de Guadix se extendía enfrente y detrás; iban raspándola nuestras ruedas veloces; el cochero acariciaba las orejas del caballo de cabeza como un negrero, con su látigo tan largo como el camino; y como dardos de espuma punteaban ahora la reluciente carretera.

Y yo miraba con curiosidad, casi con reverente miedo. He aquí el antiguo camino de Guadix, famoso en las historias de antaño, cuando corrían veloces las diligencias entre las dos ciudades, un día y otro día, y los taberneros serranos manejaban las onzas de oro como quien administra garbanzos. Pero ahora que hay un tren de Moreda a Guadix y otro de Moreda a Granada, se ha convertido el camino en un desierto, y la diligencia ya no pertenece a este mundo. ¡El antiguo camino de Guadix! ¿No hay algo raro y sorprendente en este título? Hay tantas cosas que mueren por desuso, ¡pero una carretera! ¿Habrá por casualidad otra en este superpoblado globo de que se sirva la gente tan poco y, por añadidura, menos según van pasando las generaciones?

Antiguo también es lo que va viéndose a lo largo del camino, todo lo cual añade su fascinación a la que ya de por sí éste tiene: una noria oriental para regar bien los campos, un arado primitivo, la vieja Sierra de Alfacar, proyectando un pico azul oscuro, tan claramente recortado en las alturas, que parece la nariz de la momia de un rey de antaño, y los vetustos pueblos que se apiñan a sus pies. La mayor, y la primera en aparecer de estas aldeas es la elevada El Fargue, un par de hileras de casuchas, cuyos muros han sido blanqueados con cal, o bien son amarillos o rosas, y en ellos cuelgan escarlatas ristras de pimientos como rosarios monstruosos destinados al diablo. Entre los pueblos se encuentran esparcidos algunos cortijos blancos (...)

Pronto, dejando atrás Huétor Santillán, un puñado de casuchas con jardines risueños, el escenario se hace más bravío, y los cortijos más escasos. Un poco más atrás, la actividad de los del lugar era la recogida de miel, y se veían filas de panales, hechos de caña recubierta de arcilla, colocados a lo largo de tapias y muros. Pero aquí se cambia a esparto, mercancía fea y miserable, amontonadas en pilas

44. VALVERDE Y ÁLVAREZ, Emilio: *Nueva guía del viajero en España y Portugal*. Madrid: Imprenta de Fernando Cao y Domingo de Val, 1886, Volumen II, págs. 549-550.

45. «**Góndola**, s. f. Especie de carruaje en que pueden caminar juntas muchas personas, construido á semejanza del buque así llamado.» (DOMÍNGUEZ, Ramón Joaquín, *Diccionario Nacional ó Gran Diccionario clásico...*, op. cit.)

desordenadas y monótonas. Enseguida el paisaje se hace aún más bravío, desaparece todo signo de habitación; se acerca la carretera a la montaña, se pierde entre los montes. Pasado el puerto, donde terminan los barrancos y ya aparece un poco de campo y bosque, hay un capricho de la naturaleza, conocido como "Los Dientes de la Vieja" (una multitud de recortadas rocas de un color grisáceo oscuro de unos cuatro o cinco pies de altura que tienen precisamente forma de colmillos). Los anales del bandolerismo de Andalucía reservan para este horrible lugar duradera y triste fama. Han pasado naturalmente muchos años desde que sonó por última vez el grito de "¡alto el coche!", procedente de detrás de esos despeñaderos de voraz apariencia. Pero aún hoy día no habrá muchos que se atrevan a atravesarlos solos por la noche.

Tuve la oportunidad de hacer algunas preguntas sobre esas sombrías historias al cochero, un joven honrado e inteligente llamado Fernando. Como él, habían sido conductores de diligencia su padre y su abuelo. A este último (me aseguró) le habían dejado atado varias veces a la rueda del vehículo, pues a menos que se hiciera resistencia era costumbre de los bandoleros no asesinar a nadie. Aunque hay que decir que si salía al encuentro numerosa partida, la escolta militar no hacía sino empeorar la situación (...)

Entre los Dientes de la Vieja y una hostería de camino, llamada la Venta del Molinillo, no se ve un alma. Este blanco albergue, al que se llega bajando un declive y dando vueltas y más vueltas, es impracticable en tiempo de nieves; parece más un cortijo que otra cosa. Y en verdad que hoy día es las dos cosas. Alrededor no hay más que riscos amenazadores; no obstante, todo es reposo y tranquilidad en la venta a la sombra de esta amenaza. Un arroyo, que un rústico puente atraviesa, discurre suave y armonioso delante mismo de la puerta; y a la sombra de unos álamos que apenas el viento mueve, unos patos y otras aves unen su trivial canto al quebranto de las aguas.

Se echa de ver enseguida que los de la venta son gente "que han venido a menos en la vida". Le pregunté a una de las hijas (pregunta idiota) que si la supresión de la diligencia les había afectado mucho. "¡Ah, caballero", me respondió, "esto era gloria purá antaño! Corría el oro aquí entonces como corre ese agua que ve ahí delante de la puerta". Y se le asomaban las lágrimas a los ojos; pues en los malos tiempos que corrían ahora, le costó gran trabajo encontrar un poco de jamón y un par de huevos para hacerme una comida.

Cuando hombres y animales habíamos comido y reposado un poco, emprendimos de nuevo la marcha, bordeando los bosques y montañas de este solitario país, hasta que, al subir una cuesta, pasamos junto a la aldea de Diezma. Por el terror que se reflejaba en los rostros de los vecinos, según se precipitaban a quitar sillas y banquetas de en medio, se veía que sus oídos no estaban ya acostumbrados al traqueteo de las ruedas. A buen seguro que en otros tiempos se hubieran quedado amodorrados junto a las puertas de las casas.

Fue en Diezma donde, hace exactamente ciento diecisiete años, le ocurrió una aventura bastante desagradable al reverendo Joseph Townsend (...)⁴⁶

A partir de Diezma el paisaje se hace uniforme y llano, hasta que la tortuosa carretera nos lleva a un lugar indeciblemente desolado e indeciblemente extraño; el terreno es de una superficie suave y enteramente llana; y sin embargo, algo como un cataclismo natural enorme parece haber abierto, aquí y allá, unas grietas enormes, de muchas leguas de longitud. Los lados de estas grietas parecen haber sido modeladas por un arquitecto humano, usurpando en un momento dado el parecido, con exactitud maravillosa, a un conjunto de bastiones y almenas; y luego, filas de nichos; y más adelante esas "decoraciones como estalactitas" típicas de los sarracenos. El color de este extraño lugar es gris ceniciento, combinando a veces con el de terra cotta; pero al final, las grietas alternan con filas de

46. TOWNSEND, Joseph, vs. *supra*.

unos picos blancuzcos como colmillos, que tienen entre cincuenta y cien pies de altura, y constituyen una réplica magnífica de "Los Dientes de la Vieja".

Cuando faltaban dos millas para llegar a Guadix entramos en el pueblo de Purullena. Algunos de sus habitantes viven en casas; pero la gran mayoría son trogloditas, y construyen sus viviendas en la tierra como verdaderos duendecillos del bosque, aprovechando cuevas y protuberancias del paisaje. Hasta vi un caserío excavado de esta manera en un altozano, y cuya chimenea era una perforación de doce yardas en el interior del terraplén. En este prehistórico sistema no hay ni propietarios ni rentas, salvo un pequeñísimo impuesto que hay que pagar al gobierno; y uno de los duendecillos trogloditas, a quien hice voceando algunas preguntas desde el coche, me aseguró, chillando, que se disfruta de una temperatura deliciosa en el interior, cualquiera que sea la estación del año o el tiempo que haga.

Como quiera que sea, resulta tan extraño verlo que el viajero se siente (o al menos, eso me pasó a mí) lleno de estupor; y según nos dirigíamos a Guadix a todo galope, me preguntaba si no acababa de despertar de uno de esos sueños (...).⁴⁷

47. WILLIAMS, Leonard: Granada. Memories, adventures, studies and impressions. London: William Heinemann, 1906. Traducción de Fernando García Izquierdo y publicado por la Diputación Provincial de Granada en 1991.



Fig. 18. Los Dientes de la Vieja (Foto: Leonard Williams, *op. cit.* pág. 169).



Fig. 19. Posada del Molinillo, desde la ladera de la montaña (Foto: id., *op. cit.*, pág. 165).



Fig. 20. Posada del Molinillo, en el viejo camino de Guadix (Foto: id., *op. cit.*, pág. 171).



Fig. 21. Una taberna en el camino (Foto: id., *op. cit.*, pág.177).

CONSIDERACIONES FINALES

En páginas precedentes hemos visto la evolución histórica de los caminos que conectaban Guadix con Granada. El Camino Real de Guadix (pasando por Beas), cuyos antecedentes era la vía romana que comunicaba la colonia de *Acci* con *Iliberri*, pudo mantenerse como eje de comunicación hasta principios del s. XVIII, si consideramos la *Guía de caminos* de Pedro Ponton aunque bien es cierto que tanto éste como Alonso de Meneses copian a Villuga. A mediados del s. XVIII el Camino había perdido su relevancia en favor del camino carretero que por Diezma e Iznalloz llevaba de Guadix a Granada y que aparece cartografiado en los mapas de Tomás López de 1761 y 1795. En estos mapas también se refleja como camino de herradura el que se convertirá en el camino definitivo por ser el más directo, sobre todo a partir de los franceses: el itinerario a través de Diezma, venta del Molinillo y Huétor Santillán (vs. Figs. 13 y 14). De hecho, en la *Guía general de correos, postas y caminos del Reino de España* por el brigadier ... Francisco Xavier de Cabanes, el más completo en cuanto a número de caminos, en las *Comunicaciones de Guadix con las ciudades y villas colaterales* la que aparece como comunicación *con Granada (carruage)* es la aludida anteriormente y ninguno de los otros diez caminos listados es el antiguo Camino que pasa por Beas.⁴⁸

El trazado romano debería investigarse mediante técnicas de prospección arqueológica, con objeto de descubrir el itinerario y el tipo de firme que se realizó para afianzar el terreno. Entre esas técnicas destaca especialmente el uso de fotografía aérea como herramienta para la prospección de vías⁴⁹. Mediante la comparación de las tonalidades de la vegetación y las modificaciones del paisaje vistas desde un vuelo a baja altura, pueden intuirse sobre qué zonas transitan las vías y su nivel de conservación. La gran ventaja es que una gran parte del trazado hipotético discurre por Monte Público del cual son titulares la Junta de Andalucía o las entidades locales, por lo que la recuperación del mismo es factible, siempre bajo el control arqueológico correspondiente.

El Camino de Beas está protegido por el P.G.O.U. 2000 vigente (EL.I.03) en calidad de Itinerario Perirubano fundamentado porque *«este recorrido relaciona el itinerario procesional del Sacromonte con una de las vías territoriales tradicionales de Granada, el camino de Beas, que conducía hacia las comarcas de los altiplanos granadinos. La calidad visual de este recorrido está determinada por las condiciones formales del paisaje y por la concentración de elementos edificados de gran valía arquitectónica y paisajística: la Abadía del Sacromonte, la ermita del Santo Sepulcro y la Hacienda de Jesús del Valle»*.

Los caminos, de conformidad con la legislación patrimonial vigente, art. 132 de la Constitución Española; arts. 80,3º de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y art. 5 del Reglamento de Bienes de las Entidades Locales (Real Decreto 1372/1986, de 13 de junio), al tratarse de un bien demanial (afectado a un uso o a un servicio público), *«son inalienables, inembargables e imprescriptibles y no están sujetos a tributo alguno»*.

48. CABANES, Francisco Xavier de: *Guía general de correos, postas y caminos del Reino de España, con un Mapa itinerario de la Península*. Madrid, Imprenta de Miguel de Burgos, Año de 1830, pág. 118.

49. SILLIÈRES, Pierre: "Recherches sur les voies et les chemins romains de la Peninsule Iberique. Methodologie et etat des connaissances", *Anas*, 21-22, Mérida: Museo Nacional de Arte Romano, 2008-2009, págs. 519-535.

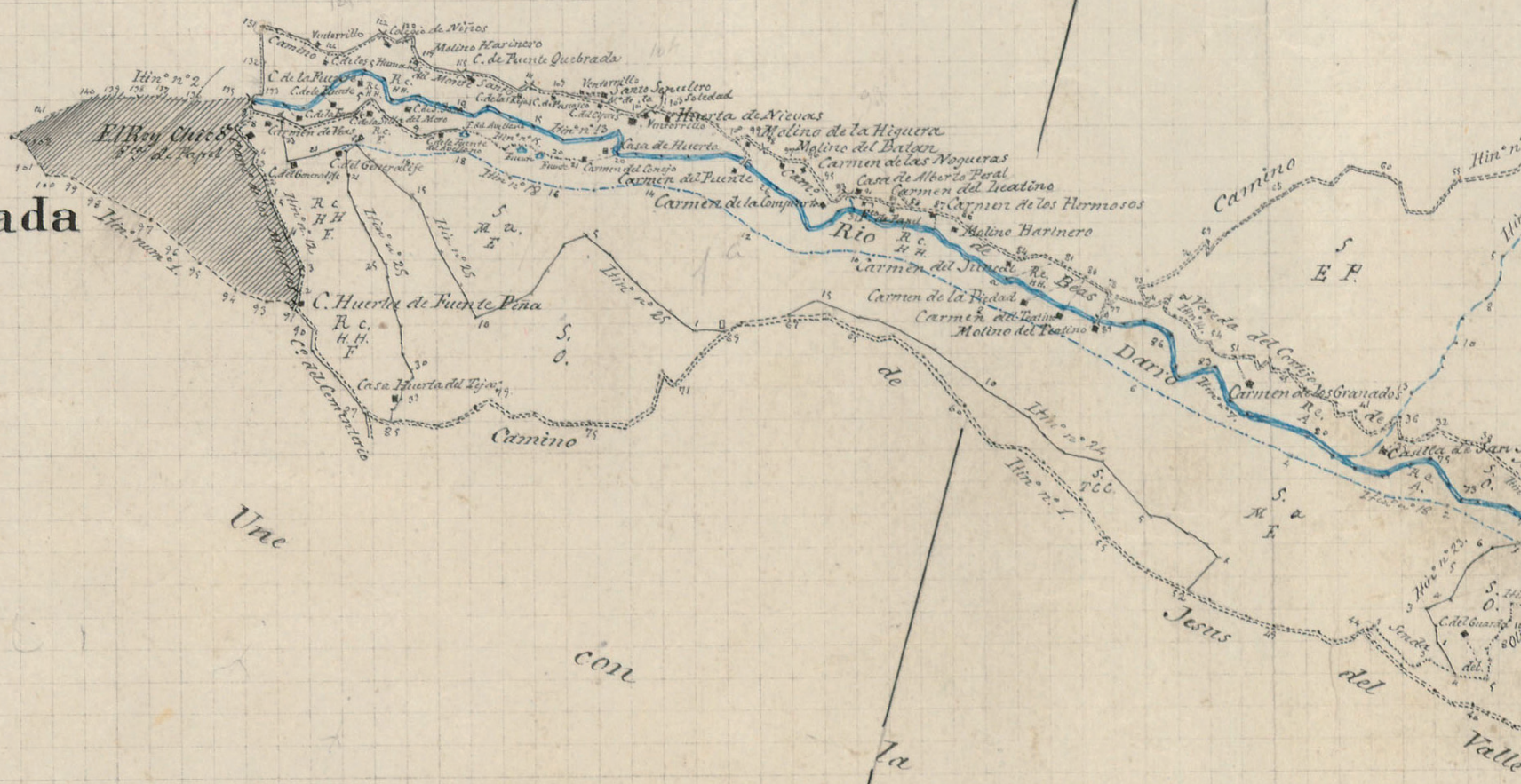
N. V.

Granada

Una con la

Una con la

zona





(págs. anteriores) Fig. 22. Identificación del Camino de Granada a Beas, Tramo del T.M. de Granada [Trabajos Topográficos. Provincia de Granada. Región Granada. Término municipal de Granada. Zona 2ª. Instituto Geográfico y Estadístico, 1895].

El Camino de Beas muestra algunos recorridos perdidos por la roturación del mismo, si bien es identificable y su recuperación para uso público factible. El camino tiene dos zonas diferenciadas: en primer lugar, desde el ascenso sobre las lomas existentes por encima del río Darro en dirección a Beas, a la altura aproximada de la Abadía, el camino se conserva bien hasta que llega a una plantación de olivos, que ha eliminado el camino y sobre la que conocemos que desde 1957 (vuelo americano) ya estaba la roturación del camino realizada sin que se haya deslindado de nuevo desde entonces.

En relación con la identificación de los dos caminos, los hemos trazado considerando los planos y minutas topográficas realizadas por el Instituto Geográfico y Estadístico en 1895 (p. ej. Fig. 22), el Mapa Topográfico Nacional de 1931, el Vuelo Americano (B) (1956-1957), el Vuelo Interministerial (1977-80) y las fuentes escritas.

De los dos caminos históricos de Guadix a Granada, el *Camino Real de Guadix* (por Beas) es el único que sería posible recuperar socialmente. Si decidiéramos recorrer este camino siguiendo los pasos de Jerónimo Muntzer, 530 años después de que él lo hiciera⁵⁰, este sería el itinerario:

p.k. 0. Salimos de Guadix por la Puerta de San Torcuato, y cogemos hacia el oeste por la antigua *Carretera de Granada á Guadix* (hoy Avenida Pedro de Mendoza) en dirección a Purullena. En el

p.k. 2+248 atravesamos la rambla de Galamar y continuamos hasta el

p.k. 4+432 para cruzar la rambla de María. Comienza el ascenso hasta la villa de Purullena a la que llegamos en el

p.k. 5+200 Tras atravesar el núcleo urbano en el

p.k. 6+190 tomamos hacia el sur en dirección a **Baños de Graena** por la GR-4104 donde llegamos, tras atravesar un puente sobre el río Alhama, en el

p.k. 8+300 El itinerario pasa junto al Balneario donde se encuentra la cueva del manantial que visitó Müntzer y continúa hasta

p.k. 8+825 donde tomamos el camino que lleva a **Graena**, pequeña villa a la que llegamos en el

50. «El 21 [de octubre de 1494], saliendo de Guadix por un camino agrario de montaña, encontramos a una milla de la ciudad cierto manantial de aguas termales, claras y abundantísimas. Al entrar en la cueva en donde brotan, vimos moros bañándose en ellas ; probé el agua, que es dulce y templada. Mucho me deleitó el lugar, dispuesto y arreglado con minucioso esmero, porque sabido es que los moros son aficionadísimos al baño.

Emprendimos de nuevo la marcha, y a las tres leguas llegamos al castillo de *Lapessa*, situado en un alto monte, y en él descansamos aquella noche. Todos los que estaban en la fortaleza eran moros, menos el alcaide, que fué nuestro huésped.

A la mañana siguiente, andadas otras seis leguas, ora por valles, ora por montañas, entramos en la grande y nobilísima ciudad de Granada, capital del reino de su nombre.»

(Jerónimo Münzer, Viaje por España y Portugal en los años 1494 y 1495. Versión del latín por Julio Puyol, Boletín de la Real Academia de la Historia, Tomo LXXXIV-Cuaderno I, Madrid: Tipografía de la «Revist de arch., Bibliot. y Museos», 1924, pág. 84).

p.k. 9+490 cuando giramos hacia el sudoeste pasando frente a la iglesia de Graena, construida hacia 1530-1550. En el

p.k. 9+640 tomamos hacia el sur por el antiguo *Camino de Lapeza a Graena* (actual GR-4104) hasta cruzar la Rambla de las Viñas. En

p.k. 12+950 abandonamos la GR-4104 y continuamos al oeste ascendiendo hacia el Cerro Molicias, en cuya cima se encuentra las canteras romanas que abastecieron de piedra la construcción del teatro romano de Guadix. Al llegar al

p.k. 14+085, el antiguo *Camino de Lapeza a Graena* llega a la GR-3201 siendo el trazado coincidente hasta el

p.k. 14+675 cuando comienza a descender por el Barranco de los Lobos hasta el Río Morollón donde conecta con el antiguo *Camino de La Peza a Guadix* que en el

p.k. 17+650 desemboca en la GR-3201 continuando por ella hasta que en el

p.k. 18+420 entra en **La Peza**. Se atraviesa el núcleo urbano pasando por la cara norte del Castillo, donde hizo noche Münzer el 21 de octubre de 1494, y continuamos por el *Camino de la Umbría* hasta desembocar, frente al Molino de la Gitana, en el *Camino de la Vega* que a partir del

p.k. 21+570 se llamaba *Camino de los Leñadores*, convertido ahora en la GR-3201. El Camino Real de Guadix prosigue remontando el curso del Río Morollón y a la altura del

p.k. 23+190 el trazado abandona dicha carretera para continuar por un barranquera lateral del Barranco del Madroño en la desembocadura de este en el Río Morollón, junto al Corral de la Gitana. En el

p.k. 24+760 el *Camino de los Leñadores*, tras atravesar un cerro, llega a la Rambla de la Venta prosiguiendo paralelo a la misma curso arriba. A la altura del

p.k. 27+290 el camino llega a **Venta Quemada**. A partir de ésta, el *Camino de los Leñadores* pasaba a denominarse *Camino de la Rambla de la Venta*. Al llegar al

p.k. 29+685 se encuentra con un carril que desde el norte desciende desde el *Camino de los Peceños*. En adelante, el camino se conocerá como *Carril de Quéntar a Lapeza*. A partir del

p.k. 30+115 el camino sigue el curso del Barranco del Prado de la Torre, tributario del río Aguas Blancas, pasando por el Cortijo de los Torcuatos y Casas de Aguas Blancas, hasta llegar al Collado de Puerto Blanco donde abandona el *Carril de Quéntar a Lapeza* para coger hacia el oeste en el

p.k. 36+440 por el *Camino del Hornillo* que lleva a **Beas de Granada**, donde entra en el

p.k. 41+740. Tras atravesar el pueblo por la calle de Guadix y calle de Granada, se continúa hacia el oeste por el *Camino de Granada a Beas*, que discurre paralelo al río Beas, por su vertiente norte. En el

p.k. 45+620 deja a la derecha el *Camino del Cortijo de Cortes* y desciende pasando por el cortijo homónimo en el

p.k. 46+940. Continúa el descenso por la vertiente suroriental de las Lomas de Buenos Aires hasta llegar al río Darro en el

p.k. 51+700. A partir de ahí el camino discurre paralelo al río, pasa el cruce de la Abadía del Sacromonte y llega a Granada, a la Cuesta de Chapiz en el

p.k. 54+635 que se consideraba inicio del Camino Real de Guadix.

Para un futuro proyecto de **Recuperación social del Camino Real de Guadix**, según la ortofoto de máxima actualidad del PNOA (vs. Volumen de Cartografía) éstas serían las principales incidencias detectadas:

P.k. 15+860. Con la construcción del pantano Francisco Abellán, a partir de este punto solo es posible transitar un tramo de 500 m si el pantano está en cota baja. En caso contrario habría que bordear la cola hasta conectar de nuevo con el antiguo Camino de La Peza a Guadix.

Entre el p.k. 23+200, donde se encuentra el Corral de la Gitana, **y el p.k. 24+765**, que sale a la GR-3201, el camino discurre por montaña y en muchos tramos es una simple senda, no llega ni a camino de herradura.

Entre el p.k. 29+660 (Cruce del Camino de Huétor-Santillán a La Peza) **hasta el p.k. 30+610** el camino se ha perdido y sería necesario trazarlo de nuevo.

Entre el p.k. 47+760 y el p.k. 47+910 el camino se ha roturado aunque su trazado es claramente perceptible en la foto aérea.

Entre el p.k. 48+775 y el p.k. 49+190, que discurre por monte bajo, se ha perdido toda señal del mismo. Esos 400 metros los hemos trazado según apreciaciones del Vuelo Interministerial (1977) y la Ortofoto de 2019 del PNOA. Para precisar el recorrido sería necesaria una prospección directa sobre el terreno.

Entre el p.k. 49+190 y el p.k. 49+820, el camino ha sido roturado (olivar) aunque podría replantearse por la linde norte de la parcela de olivos (a 70-80 m de la traza).

Entre el p.k. 50+485 y el p.k. 50+820, el camino, que atravesaría, un olivar ha sido roturado y se ha perdido el rastro del mismo. Aunque es un bien inalienable y prevalecería el derecho de paso, se puede optar por el desvío a una senda que bordea la finca por el sur hasta volver de nuevo al camino.

Desde el p.k. 50+280 hasta llegar al p.k.51+700 (Camino de Jesús del Valle), en continuo descenso, ni tan siquiera es camino de herradura, es una senda que sería preciso ampliar.

