

## LA IMPORTANCIA DE LOS CAMINOS EN EL DEVENIR HISTÓRICO DE CABRA DEL SANTO CRISTO

*Ramón López Rodríguez*

### **Objeto.**

Me propongo con este trabajo demostrar la importancia que los caminos han tenido en el devenir histórico de Cabra del Santo Cristo, desde la prehistoria hasta nuestros días, pasando por el suceso más determinante en la historia local: la llegada del lienzo del Stmo. Cristo de Burgos.

El emplazamiento de Cabra del Santo Cristo se encuentra en la hipotética línea recta que desde la entrada a Andalucía conecta con las tierras de la comarca de Guadix y la ciudad de Almería. A buen seguro que la durísima topografía del entorno de la localidad se constituyó como el principal obstáculo para que se trazaran por aquí itinerarios de cierta importancia cuando se comenzó a construir la primera red de carreteras durante los años finales del XIX.

Caminos que fueron transitados en otras épocas y que dejaron de utilizarse por la dejadez de las autoridades, condenando a partir de ese momento a la localidad a un aislamiento que continúa en nuestros días y que se acentúa con el paso del tiempo. A la escasez de inversiones en las vías que actualmente acceden a la localidad, hay que sumar la nula atención que las administraciones prestan a otras vías que antaño fueron utilizadas, manteniendo sellados algunos pasos que durante siglos articularon estos territorios con pueblos fronterizos de la vecina provincia de Granada y de la comarca de las Sierras de Cazorla. Ni que decir tiene que esto lleva aparejado un castigo económico para los pueblos afectados al partir estos en desigualdad de condiciones para su normal desarrollo, asfixiando en unos casos y abortando en otros las escasas iniciativas empresariales que en estos se puedan producir.

### **La Prehistoria.**

En un manuscrito inédito que dejó D. Fernando Gámez Vera<sup>1</sup>, maestro natural de esta localidad, que ejerció su profesión durante los años finales del XIX y primeros del XX, nos

---

<sup>1</sup> GILA MEDINA, Lázaro. *Cabra del Santo Cristo (Jaén), Arte, Historia y el Cristo de Burgos*. Maracena (Granada). Arte Impresores, S.L. 2002

habla de que llegó a reunir un considerable número de objetos interesantes para los estudios prehistóricos. Colección que encontró en una cueva de la Sierra de Cabra y que vendió al Estado.

En este mismo manuscrito, habla D. Fernando de dos panteones de bastante antigüedad que creyó haber descubierto a poca distancia del pueblo actual, aunque no sabemos a qué época podrían pertenecer. Sí conocemos que pertenecía a la edad del cobre, el megalito que se descubrió durante la década de los setenta del pasado siglo en las inmediaciones del cerro de los Peones, aunque tampoco se conocen detalles de lo que alojaba en su interior.

El que nunca se haya realizado un estudio en profundidad sobre su prehistoria, no significa que esta localidad o su entorno no estuviera poblada desde épocas muy tempranas, los hallazgos descritos y otros encontrados con posterioridad nos ofrecen suficientes testimonios sobre la presencia humana en estos lares, al menos desde el neolítico<sup>2</sup>. Un emplazamiento estratégico, en una zona muy próxima al valle del Guadiana Menor, corredor natural de paso entre la meseta, el altiplano granadino y la costa mediterránea, la existencia de pastizales y abundantes manantiales, son suficientes motivos para suponer que desde tiempos inmemoriales el hombre habitara y transitara estos parajes.

Así pues, a falta de datos concretos, podríamos decir que los primeros caminos que pudieron existir en el entorno de Cabra serían, según las tesis de Ana M<sup>a</sup> Segovia, los abundantes barrancos que discurren por el término:

*Desde antiguo distintas culturas han utilizado este emplazamiento y otros cercanos, en los que los barrancos han jugado un importante papel de comunicación, al convertirse estos en auténticas vías de tránsito dentro de un ambiente dominado por el terreno abrupto.*

### **Desde los Íberos a Al-Andalus.**

La arqueología confirma que ya en época prerromana existían redes de caminos que accedían a las ciudades. Caminos de tierra apisonada por los que transitaban los carros introducidos en la península Ibérica en el siglo X a. C. El empleo de carros en las cercanías de Cabra del Santo Cristo, lo atestiguan los restos de un carro de hierro encontrado en la cámara sepulcral de Toya (Peal de Becerro), fechada en el siglo IV a.c.

Es sabido que nuestros antepasados los Íberos ya tenían una red de caminos bastante compleja. El cercano e importante asentamiento íbero del Pajarillo, situado entre las localidades de Huelma y Solera, sin duda tendría que estar comunicado con importantes ciudades como Cástulo (Linares) y Acci (Guadix). Igualmente, Tugia (Peal de Becerro), estaba situada en otra calzada que unía Cástulo y Acci, en esta ocasión por la margen derecha del Guadiana Menor. En este itinerario se encuentra también el emplazamiento íbero de Ceal (Hinojares). En la margen izquierda, muy cerca de Cabra pero en término de Larva aún

---

<sup>2</sup> Véase SEGOVIA FERNÁNDEZ, ANA M<sup>a</sup>. *Introducción a la prehistoria de Cabra del Santo Cristo*. SUMUNTAN n<sup>o</sup> 21. Cisma 2004; P. 115-128.

quedan testimonios como los restos de la fortaleza ibera de Cerro Castellón, lo que demuestra la existencia de caminos a ambos lados del Guadiana Menor y se confirma que este valle ya era entonces un corredor que unía las costas mediterráneas con el valle del Guadalquivir.

Aunque sea el único testimonio encontrado de la cultura romana, la aparición de algunos denarios de la época de Octavio Augusto en las cuevas de Cabra, nos hace suponer que pudiera existir aquí un enclave romano, o quizás prerromano. Luego no es muy descabellada la hipótesis de que por aquí pudiera pasar una calzada transversal que, desde la calzada que seguía el curso del río Guadiana por la margen derecha y cruzando el valle del Guadiana Menor, alcanzara el valle del río Jandulilla y conectara con la calzada que discurría por Mentesa (La Guardia) y Acatucci (¿Iznalloz...Guadahortuna?) descrita en el itinerario de Antonino.

Por otra parte, desde que Ximena Jurado identificara Cabra del Santo Cristo con la ciudad romana de Vergilia y hasta tiempos relativamente recientes, no han existido discrepancias al respecto. La posibilidad de que este emplazamiento se encuentre en Arbuniel ha cobrado recientemente mayor credibilidad tras el hallazgo a comienzos del pasado siglo de una serie de sepulturas y lápidas, por lo que parece que se desmorona la tesis del historiador del XVII. El siguiente párrafo extractado del Atalante de Bernardo Espinalt (1787) constata la creencia en la afirmación de Ximena Jurado:

*Aunque no consta la época de fundación de esta Villa si que fue ciudad de alguna consideración en tiempos Romanos, conocida con el nombre de Vergilia, y que en el año 44, de nuestra Redención predicó en ella San Thesiphon, discípulo de Santiago.*

Otras hipótesis más recientes apuntan la posibilidad de que existiera una calzada que conectara Cástulo con Acci pasando por aquí. Según Joaquín Costa en su escrito publicado en 1889 "Inscripción Ibero Latina de Jódar", se constata la existencia de restos de una calzada romana en término de Cabra, concretamente en la Cuesta del Pino:

*Probablemente no remataba en Jódar, sino que seguía unas cuantas leguas más hasta empalmar otra vez con la vía general en dirección a Guadix, puesto que en la Cuesta del Pino, término de Cabra del Santo Cristo, por donde va el camino de herradura, se conserva un trozo como de 150 metros de longitud y 6 de anchura, de aspecto asimismo romano, aunque construido por un sistema diferente, afirmado en el centro y fila de piedras maestras a los lados.*

En una reseña de este escrito<sup>3</sup>, D. Joaquín propone la posibilidad de este trazado para la vía general de Cástulo a Acci-Malaca, por Baeza, Jódar, Cabra del Santo Cristo, Alamedilla, Pedro Martínez Fonelas y Benalúa. Itinerario propuesto para estudio y aún pendiente.

---

<sup>3</sup> Gradúo de simple ramal, ó de camino vecinal ó provincial, la vía de Baeza a Jódar, hipotéticamente, partiendo del supuesto de que la vía número 5 de las españolas registradas en el itinerario, "a Castulone Malacam", con mansiones en Tugia, Fraxinum, Hactaran, Acci, etc, iba positivamente, como opinan los Sres. Saavedra y Fernández Guerra, por Toya, Hinojares y río Fardes; pero dejando pendiente de estudio la posibilidad de este otro trazado: ramal de Cástulo a Tugia por Baeza XXV millas, y vía general de Cástulo a Acci-Malaca, por Baeza, Jódar, Cabra del Santo Cristo, Alamedilla, Pedro Martínez, Fonelas y Benalúa. Las mansiones del itinerario hasta Guadix, omitida Tugia son: Fraxinum, XVI millas; Hactara (var. Sactara), XXIV, y Acci, XXII (var. XXXII), en junto 62 millas, que vienen a ser las diez y siete leguas que cuentan de Guadix a Cazlona por el camino de Jódar Baeza.



Uno de los detalles descubiertos en la cartografía examinada, señala la existencia de las ruinas de un probable emplazamiento romano en las proximidades de la localidad actual.

Se trata del informe que envió Juan de la Cruz Herrera a Tomás López en 1781 para su Diccionario Geográfico de España. Informe que consta de varias páginas y un croquis donde, entre otros enclaves, se sitúan "las ruinas de la ciudad antigua, según dicen llamada Vergilia y después Evagro". Así lo representa Tomás López en el plano provincial, aunque lo obvia en el plano del término. Nos encontramos por tanto ante un documento

del siglo XVIII en el que se constata la existencia de las ruinas de una ciudad romana cuya localización se hace necesaria para su estudio arqueológico, algo fundamental para zanjar muchas cuestiones sobre el más que discutido origen de la localidad.

Comenzaron a asaltarnos varias preguntas, ya que si a finales del XVIII se conocía el lugar exacto donde se encontraban estas ruinas, ¿cómo es que en nuestros días no conocemos el más mínimo detalle al respecto?, ¿dónde estaría exactamente este emplazamiento?, ¿hemos de dar credibilidad al autor del plano?

Tratándose de un plano esquemático obtenido del referido informe y croquis, en el que las imprecisiones son varias, podríamos deducir que estas ruinas estarían situadas en una amplia superficie de aproximadamente una quinta parte del área total del término municipal, comprendida entre el barranco del Agua, el arroyo Salado, las Altarillas y las Dos Hermanas.

Para dar respuesta a nuestras dudas solicitamos el documento completo a la biblioteca nacional, encontrando en éste la respuesta:

*"Se me pasó decirle a Usted en mi anterior escrito que en el cerro Pecho de San Juan, que en él se ven las ruinas de una población que según las noticias que tengo por los manuales y anales de este obispado, fue ciudad conocida por los romanos por Vergilia, y después Evagro, lo que digo a Usted por si es necesario".*

Sin duda se trata de un error, al considerar el autor que estas ruinas del cerro San Juan eran romanas y no árabes, posiblemente tras consultar este el documento anteriormente citado de Ximena Jurado.

Una última apreciación sobre este tema nos hace recapacitar sobre la dudosa veracidad del topónimo *Evagro*, lo que nos obliga también a barajar la hipótesis del posible error del autor del informe al escribir *Evagro*, cuando probablemente fuera *Egabro*, verdadero origen del topónimo actual de la localidad.

Sí que podemos asegurar la existencia de un emplazamiento romano en las inmediaciones del paraje conocido como “la Alamedilla”. El hallazgo de algunos basamentos y recientemente de un molino de aceite romano<sup>4</sup>, son vestigios suficientes que confirman la existencia de un núcleo de población, aunque no son suficientes para conocer la magnitud del mismo. Su estratégica localización en un fértil valle surcado por dos arroyos, en un punto del camino a Guadix muy próximo a los llanos –entonces una rica dehesa–, nos obliga a barajar la posibilidad de que aquí hubiera un asentamiento cuyo sustento estaría basado en la agricultura y la ganadería.



Restos del molino romano encontrado en la Alamedilla.



Ilustración de un molino similar al encontrado en la Alamedilla.

También conocemos el hallazgo de una moneda romana en el camino del Buitre<sup>5</sup>, lo que viene a confirmar con mayor rotundidad nuestra teoría de que en aquella época ya existían caminos en el entorno de Cabra.



Moneda romana encontrada en el camino del Buitre.

---

<sup>4</sup> Mi gratitud a mi buen amigo Rafael Rubio Santoyo, quien me comunicó el hallazgo muy oportunamente.

<sup>5</sup> Se trata de una moneda acuñada entre los años 79-193 d.C. En el anverso, la efigie de Trajano y en el reverso, la Providencia flanqueada por la abreviatura S.C. (Senatus Consulto). La encontró M<sup>a</sup> Manuela Santoyo Gómez durante los años 40 del pasado siglo cerca del camino del Buitre.

Los restos encontrados en el cerro de San Juan, emplazamiento de la localidad en la época musulmana, no son anteriores al siglo X. Tampoco los topónimos barajados arrojan luz sobre el tema. Sería temerario por tanto realizar afirmaciones que no se pueden confirmar ni con la aparición de suficientes restos arqueológicos, ni mucho menos con documentos históricos determinantes. De ahí que la historia de Cabra, comienza para los historiadores a partir de la primera referencia escrita que se conoce. Nuestro querido y admirado Lázaro Gila explica ésta en una amplia bibliografía, pero a partir de una época en la que el papel se lo permite. Entiéndase por tanto que son principalmente hipótesis lo que aquí se plantea con respecto a una época tan oscura de nuestra historia.

¿Acaso una de las calzadas que unía Cástulo y Acci discurría por la actual Cabra?, ¿era Cabra la Vergilia romana...existiría otro emplazamiento con otro nombre?, ¿en qué se basaría Ximena Jurado para ubicar aquí la ciudad romana de Vergilia?. Estas dudas no encontrarán respuesta hasta que no se realicen estudios arqueológicos en profundidad. Los restos del cerro San Juan, aún conociendo muy pocos datos, pertenecen al emplazamiento de la localidad en la época musulmana. Eso está meridianamente claro, pero, ¿no podrían descubrirse restos anteriores durante una hipotética intervención arqueológica?. Sea como fuere, lo que está claro es que el desconocimiento sobre nuestro pasado hasta la época final de la reconquista es absoluto y como ya ha quedado claro, hasta ahora sólo podemos hablar de teorías.

También menciona Ximena Jurado que él mismo encontró en Cabra un conjunto de monedas de época visigoda del año 642, con la inscripción "*Chindasvintus Rex*", algo que podría confirmar la continuada presencia humana en este territorio.

Tampoco se conocen datos definitivos sobre la época musulmana, mucho menos de los caminos que por aquí podrían transitar. J. Aguirre y M<sup>a</sup>.C. Jiménez propusieron identificar esta localidad con la fortaleza de *Bajtubrah* (Bagtawira). El itinerario seguido por las tropas del emir '*Abd Allah*, y el posible origen indígena de esta población apoyan esa identificación, aunque el hecho de que el nombre de Cabra aparezca ya pocos años después de la conquista castellana y sea aparentemente de raíz latina, implica que el mismo debe proceder de época romana, y ser el de la población ya en el siglo IX, lo que plantea el interrogante sobre el origen del término *Bagtawira*. Si estas hipótesis llegaran a confirmarse, sería la primera noticia fehaciente sobre el uso del histórico corredor que desde Cabra, atraviesa el Guadiana Menor hasta alcanzar la Sierra de Quesada, itinerario que se relata en la campaña de *Tudmir* (896), donde las tropas del emir en su lucha por someter a los *B. Habil* llegaron a *Bagtawira* procedentes de *Tiskar*.

No será hasta 1245 cuando aparezca una cita a Cabra en la que se expresa que en dicho año, *Fernando III El Santo ganó a los moros la villa de Cabra, que se encuentra en la parte meridional de Úbeda, a quién la cedió*.

La localización en la frontera con el reino nazarí mantuvo a la localidad abandonada durante siglos, motivado por las continuas incursiones y razias entre unos y otros, algo de lo que sí existe constancia documentada. Hasta 1545 no llegaron los primeros vecinos, luego en el principal camino que teóricamente discurría por aquí (Toledo-Almería), tendríamos un amplio tramo (Jódar-Alamedilla) sin emplazamiento alguno y por consiguiente poco seguro. Nos surge una pregunta, ¿ quedaría Cabra aislada de los caminos que transita-

ban desde Guadix y Almería a la meseta durante la reconquista al tratarse de una zona poco segura? Parece que este era uno de los motivos por los que Carlos V mandó repoblar la villa. Sea como fuere, lo cierto es que no encontramos a esta localidad en los mapas hasta bien entrado el siglo XVIII, aunque la llegada del lienzo con el Cristo de Burgos acaecida durante la primera mitad del siglo XVII, pone de manifiesto que por entonces Cabra ya era una zona de paso para los viajeros.

### Los caminos de la España de los Austrias.

Con la llegada de Carlos V a la corona crece el interés por mejorar la red viaria heredada y hacer más seguros los caminos, tanto para mercancías como para viajeros. ¿Qué razones habría entonces para no acometer la mejora de los caminos durante esta época?. Primero hemos de considerar que las infraestructuras de los caminos no las financiaba directamente la corona, sino que recaían sobre los vecinos más directamente beneficiados por las nuevas infraestructuras. En segundo lugar, existían otras prioridades como la construcción de presas y regadíos que, a corto plazo, repercutirían en las arcas de la corona. Además se había heredado una red de caminos que, desde época hispano-romana, satisfacía las necesidades de la población al no haber, durante el periodo que contemplamos, grandes innovaciones en los vehículos que por ellos transitaban. Luego durante este periodo sólo cabe reseñar la construcción de puentes y depósitos de grano –el transporte lo encarecía sobremanera–, así como la publicación de las primeras guías de viajes: los repertorios.

Las tradicionales rutas que aprovechaban los trazados anteriores sufren a partir de este momento un sustancial cambio en las vías que conectaban la meseta con Guadix y la costa almeriense. En el siglo XV aparece una única ruta que, en línea recta parte desde Almería y, pasando por Guadix, llega hasta Úbeda. Por primera vez comprobamos que “nuestro camino” aparece reflejado en los mapas como una de las vías principales de la península.

En 1546 se publica el *Repertorio de todos los caminos de España, hasta ahora nunca visto, en el que hallará cualquier viaje que quiera andar muy provechoso para todos los caminantes. Compuesto por Pedro Juan Villuga, valenciano. Año de MDXLVI. Con privilegio Imperial.*

En esta guía se traza el camino entre Guadix y la meseta por la vecina población de Solera. Cabra por entonces era una localidad recién repoblada –los primeros vecinos llegaron un año antes–, a buen seguro no existiría posada aún, ni los caminos que llegaran estarían en buenas condiciones, tampoco creemos que esto sucediera muy rápido ya que como hemos visto, tenían que ser costeados por la población y los colonos recién llegados seguro que tendrían otras necesidades más perentorias como la construcción de sus propias casas, roturación de terrenos, regadíos, etc.

En 1576 se publica el repertorio de Meneses, que en nada se diferencia del de Villuga, motivo por el que no creemos conveniente más que su mención en este trabajo. Por lo anteriormente expuesto hemos de suponer que no sería hasta los años finales del siglo XVI, o los inicios del siglo XVII, cuando los caminos estuvieran más acondicionados y existieran en la localidad las infraestructuras necesarias para la acogida de viajeros, cuando el itinerario por Cabra se comenzara a transitar con mayor frecuencia.

Hasta entonces, el camino se adentraba en la provincia a través de la Venta Arrana (en la provincia de Granada) y de “El Ajo”, un enclave del que desconocemos exactamente su ubicación, aunque este topónimo se parece al utilizado para nombrar un lugar cercano y que probablemente podamos identificar con *el Hacho*. Desde aquí, rozando el término de Cabra se dirigía hasta la *Venta Leyva*, lugar intermedio entre el anterior enclave y Solera, y cuyo topónimo aún se utiliza. Desde Solera, bajaba el camino hasta la *Venta Carvajal*, lugar que estaría muy próximo al castillo de Bélmez y que se llamaría así por pertenecer a Alonso de Carvajal, de Jódar. A partir de aquí discurría por el camino real de Granada hasta la venta de las Guardas, lugar próximo a Jódar en las inmediaciones del río Jandulilla en la zona próxima al cerro de la Atalaya.

En la ilustración del repertorio de Villuga adjunta, se detallan los itinerarios de los caminos. Incluimos en una tabla la relación que este realizara de los caminos más próximos a Cabra.




(Las letras i, j, representan unidades de legua y m, media legua).

Ay de jaen a almeria xxix.		Ay de granada a villanueua delos infantes xxij.	
ala guardie j.	<i>La Guardia</i>	a dayfuentes iij.	<i>Deifontes</i>
a cambil iij.	<i>Cambil</i>	a asnales j.	<i>Iznalloz</i>
a guadartuna iij.	<i>Guadahortuna</i>	ala venta nueua ij.	
ala venta arrana iiij.		a guada hortuna ij.	<i>Guadahortuna</i>
ala venta tajada j.m.		ala venta del duque ij.	
a guadix j.m.		ala vçta caruajal ij.	
a fiana v		las vçtas las guardas j.	
a doña maria ij.	<i>Guadix</i>	ala puente vieja iij.	
ala venta dalcober v	<i>Fiñana</i>	ala torre pero gil ij.	<i>Torreperogil</i>
almeria iij.	<i>Doña María</i>	ala varca ij.	
		al castellar iij.	<i>Cast.de antisteban</i>



Ay de jaen a almeria xxix.		Ay de granada a villanueua delos infantes xxij.	
	Almería	ala venta los santos ij. ala venta ollar j. a villa manrique ij. a villa nueua los ifâtes. iij	Villamanrique Villanueva d.l.Inf

Ay de almeria a Toledo lxx.		
ala venta dalcouer iij. ala vçta de doña maria. v a fiana ij. a guadix v ala venta tajada j.m. ala venta arrana j.m. al ajo iij. a fuente leyda j. a sollera j. ala venta carauajal j. alas guardas j. ala venta dela puente vie ja iij. a vbeda ij. ala vçta de guadalinar. ij a vilches ij.	María Fiñana Guadix  Solera  Úbeda  Vilches	

Aunque hemos comprobado que Cabra no figuraba en los mencionados repertorios, nos atrevemos a decir que durante los años finales del XVI, muchos viajeros elegirían esta variante en el camino de Almería a Toledo. De lo que sí estamos seguros es de que en 1637, nuestro camino ya era bastante transitado, la descripción de la llegada a la villa del lienzo con el Stmo. Cristo de Burgos, es una fuente documental clave que viene a confirmarlo. Por esta descripción sabemos que existía una posada en la calle de la Palma que pertenecía a Juan de Soto Salas, cuya esposa, María Rienda *sanó su manquedad por intercesión de tan sagrado retrato*. El que Cabra no apareciera aún en los mapas, se podría achacar más que a la falta de nuevos itinerarios publicados, a la posibilidad de que los repertorios publicados con posterioridad al de Villuga, fueran realmente copiados de éste.

### Cabra aparece en los mapas.

De toda la cartografía examinada, no será hasta 1760 cuando comprobamos la aparición de Cabra en los itinerarios. Se trata del *Itinerario español, o guía de caminos para ir desde*

*Madrid a todas las Ciudades, y Villas más principales de España; y para ir de unas Ciudades a otras; y a algunas Cortes de la Europa*, de José Matías Escribano<sup>6</sup>.

En 1760 Cabra se encuentra en plena efervescencia, su famoso santuario es el objetivo final de multitud de caminantes de un amplio radio geográfico. Un gran mesón acoge a peregrinos y carruajes, un hospital para los que llegan enfermos y varias posadas, son los testimonios de que, en aquellos años, Cabrilla no sólo era una población de paso, sino que adquiere por sí una relevancia tal que la hacen merecedora de aparecer en los mapas de la época. Años en los que las cofradías del Cristo de Cabrilla sobrepasaban el centenar y donde Cabra significó para muchos devotos la ansiada meta, el final de su camino.



Es a partir de este momento cuando Cabrilla aparece en todas las guías. Tomás López de Vargas Machuca creará, en 1787, varios planos que vienen a confirmar que en aquellos años eran varios los caminos que discurrían por nuestra localidad, lo que al margen de la importancia de estos, convertía a Cabra en un verdadero cruce de caminos.

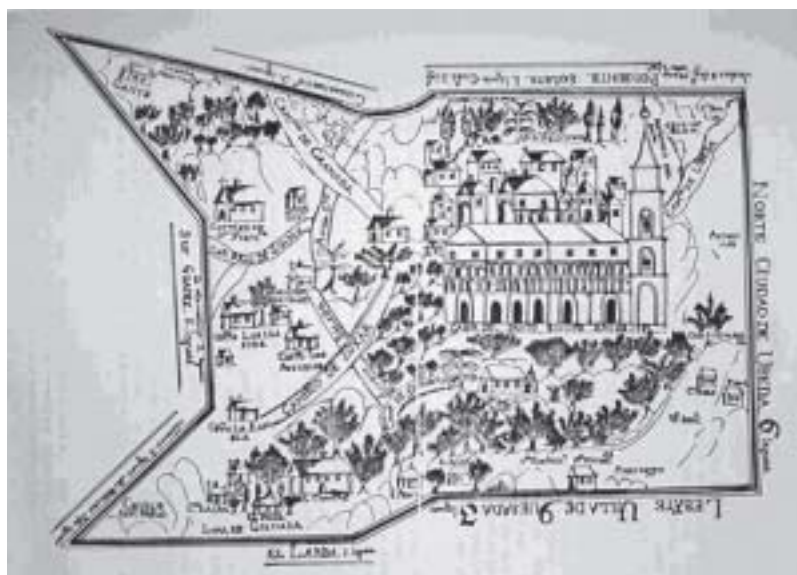
Este geógrafo realizó un magnífico plano esquemático del término de Cabra del que ya traté en uno de mis recientes trabajos<sup>7</sup>. Este se enmarcaba en un trabajo mucho más amplio: el Diccionario Geográfico de España, precisamente del plano provincial que realizó he recortado la zona sur-este de la provincia de Jaén donde refleja fielmente la existencia del camino que desde Úbeda se dirigía a Guadix. En éste se constata además la existencia de otros caminos que desde Cabra se dirigían a Granada, Zujar y Quesada. En las imágenes adjuntas se pueden apreciar con todo detalle estos datos.

<sup>6</sup> ESCRIBANO, José Matías: *Itinerario español, o guía de caminos para ir desde Madrid a todas las Ciudades, y Villas más principales de España; y para ir de unas Ciudades a otras; y a algunas Cortes de la Europa. Añadido y corregido en esta segunda impresión por...*Madrid, Imprenta de Miguel Escribano, 1760.

<sup>7</sup> LÓPEZ RODRÍGUEZ, Ramón. *Fuentes gráficas y documentales para el estudio de la evolución en el urbanismo de Cabra del Santo Cristo*. Boletín del Instituto de Estudios Giennenses n°187/2004. Pags. 505-530 – I.S.S.N.: 0561-3590.

En este detalle del plano de la provincia realizado por Tomás López, observamos diversos caminos, enclaves y accidentes geográficos. Podemos apreciar como la variante del camino a través de Solera también está representada, camino que pasaba por Cújar y Béjar. Entre los enclaves, el humilladero del Cristo de Burgos, la fábrica de vidrio que existía en las inmediaciones del Chantre y accidentes geográficos como las Altarillas, el barranco del Agua, el cerro de San Juan, o las Dos Hermanas; otros enclaves que actualmente nos son desconocidos como el cerro la Alhambra quedan representados, además de las mencionadas ruinas de Vergilia.

Existen otros documentos gráficos anteriores a estos de Tomás López, como el plano realizado para el catastro de Ensenada por Pedro Padilla y Jaca (1752), pero su estudio no aportaría más datos que éste para lo que nos traemos entre manos y alargaría innecesariamente este trabajo.



### El Siglo XIX. De los tortuosos caminos, a la llegada del ferrocarril.

En 1812, cuando se publica la guía de Santiago López<sup>8</sup> también aparece la ruta que discurría por Cabrilla como un camino de herradura. Santiago de Ayala (1821) y Fco. Xavier de Cabanes (1830), continúan incluyendo este itinerario. En el diccionario de Pascual Madoz (1845-1850) podemos leer lo siguiente cuando describe los caminos que discurrían por esta localidad:

<sup>8</sup> LÓPEZ, Santiago: *Nueva guía de caminos para ir desde Madrid, por los de rueda y herradura, a todas las ciudades y villas más principales de España y Portugal, u también para ir de unas ciudades a otras* (1812). 4ª edic., Madrid, imprenta de la viuda de Azuar, 1828.

*Caminos: uno de herradura desde Almería a la Corte, y otro transversal desde Cazorla y las Villas para Granada, la costa y Málaga, en mal estado, a pesar de ser muy frecuentados, y el primero más recto y menos costoso que el que pasa por Campillo de Arenas.*

Al parecer, el abandono de estos caminos fue siempre una constante y los documentos consultados así lo atestiguan, aunque esto no era motivo suficiente para que los viajeros dejaran de transitarlos, dado el considerable ahorro de distancia. En el Diccionario de Riera (1881-1887), se advierte de la falta de carreteras:

*No obstante la importancia de la población, carece de carreteras, y sólo dispone de caminos vecinales en mediano estado de conservación.*

Un año más tarde, Emilio Valverde y Álvarez edita su Guía del antiguo reino de Andalucía<sup>9</sup>. No deja de llamarnos la atención su descripción de la “Carretera regional de la estación de Vilchez a Almería, por Arquillos, Úbeda, Guadix, Dador y Benahadux”:

*Al salir de Úbeda desciende la carretera suavemente de la Loma al Guadalquivir por terreno cultivado; a los 13 kilómetros pasa el río por el puente viejo de dos arcos, y después de un corto ascenso entra en terreno llano, encontrando varios cortijos, las ventas Nueva y Vieja, y llegando a los 58 kilómetros (desde e. Vilchez) a Jódar, villa, cabeza de ayuntamiento, con 4.748 habitantes y 1.229 viviendas, situada en un llano, y con un castillo arruinado. Sus habitantes tienen por industria principal la elaboración del esparto.*

*Se continúa después por un valle entre las sierras llamadas Sierrezuela y Miramontor, faldea esta, y a seis kilómetros pasa el puerto de la Partición; desciende a continuación por la sierra de Mágina, derivación de la de Jabalcuz, al río Jandulilla, al que se aproxima a los ocho kilómetros remontando sus orillas y viéndose los cortijos de Miera, Rincón Blanco y Neblín, y separándose para ascender por otras derivaciones de la sierra de Jabalcuz y por terreno cubierto de monte bajo hasta los 78 kilómetros en que está Cabra del Santo Cristo, villa, cabeza de ayuntamiento, con 604 vecinos.*



*Faldea más adelante con pendientes bastante sensibles la sierra Cruzada, a cinco kilómetros entra en los llanos de Cabra, de los que desciende al río Guadahortuna, que se cruza a los 15, dejando a los 11 el límite entre las provincias de Jaén y Granada, y llegando a los 94 a Alamedilla, lugar con 136 vecinos. Antes de Alamedilla queda a la derecha un camino desde Cabra del Santo Cristo a Huelma.*

Tomaremos buena nota de esta descripción pues, en nuestros días, apenas nos separan cinco kilómetros de camino sin asfaltar para completar la distancia hasta Alamedilla, distancia sensiblemente superior a la de la descripción, ya que entonces se entraba en los llanos sin rodear el barranco del Candelero.

---

<sup>9</sup> VALVERDE Y ÁLVAREZ, Emilio: Guía del antiguo reino de Andalucía. Madrid, imprenta de Fernando Cao y Domingo Val, (1886 ó 1888). Edición facsímil: Sevilla, Editorial Don Quijote, 1992.

Este tramo de antigua carretera se utiliza en nuestros días como camino agrícola y es en el barranco del Candelero donde aún se mantiene un interesante puente de mampostería, en sus dinteles y aletas, y de sillares en la bóveda. También se mantienen algunas obras de drenaje realizadas con mampostería (asperón). Por la tipología de estas obras civiles, creemos que no deben ser anteriores al siglo XIX, luego estaríamos hablando de las primeras obras de fábrica construidas en nuestras carreteras.



Antigua carretera de Guadix a su paso por el barranco del Candelero. Puente y obra de drenaje.



Ventorrillos como *la Paloma* y ventas como la *Venta de Peinado* jalonaban este camino a su paso por el término de Cabra. Esta última se encuentra en las proximidades del límite del término de Cabra con Alamedilla, una vez salvado el barranco de los Ciruelos, en su cabecera. En la foto, la *Venta de Peinado* se divisa desde el camino de Guadix en dirección a Cabra.

Volviendo a la anterior descripción, hemos de señalar que el hecho de llamarle carretera nos hace suponer que por ella discurrirían carruajes. Es más, en 1897 durante la ejecución de las obras del ferrocarril la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España ya ofrecía billetes desde Almería a Madrid, aunque al no estar terminadas las obras se hacía necesario viajar en carruajes desde Alamedilla hasta Quesada. ¿Utilizarían estos la carretera descrita?. Parece lógico pensar que así fuera, aunque en 1922, José Caro Perales nos habla del mal estado de los caminos en la revista D. Lope de Sosa:

*El término municipal es extenso: 22.616 hectáreas (incluía el de Larva), pero el terreno en general es de mala calidad (abundan los yesares), mucho ilaborable y accidentado.*

*Por este motivo y por falta de protección del Estado, de la provincia y del municipio, sus caminos son casi intransitables; solamente pueden circular y con mucho trabajo, carruajes, por el vecinal del pueblo a la estación de su nombre.*

Podemos deducir tras la lectura de este párrafo que en estas tres décadas el camino de Alamedilla volvió a quedar intransitable para los carruajes, al menos en parte, ya que desde los comienzos del siglo XX, la carretera de la estación era casi el único cordón que unía Cabra del Santo Cristo con el resto del mundo, una vez que finalizaron las obras del ferrocarril que unía Baeza con Almería y, a partir de 1.904, con Granada.

En los planos de carreteras adjuntos vemos la desaparición de nuestro camino. La primera corresponde a 1853, por estas fechas se trataba de un camino de tercer orden (camino carretero como lo llaman en la leyenda), aunque como podemos observar es el único que representan en la zona, lo que quiere decir que era el más importante. En el segundo plano podemos ver como ya en los primeros años del siglo XX, la carretera sigue el curso del Jandulilla y nuestro camino no está representado, tan sólo se advierte el camino de herradura que pasando por Cabra, comunicaba Cazorla con Granada.



Por otra parte existe la certeza de que, al menos desde 1931, se utilizó una variante de la carretera de Úbeda a Guadix que discurría bordeando el término de Cabra por el Este. Se trata del camino real paralelo al ferrocarril que separa el término de Cabra de los de Quesada y Larva y que se adentra en la provincia de Granada hasta llegar a Alicún de Ortega, también por terrenos muy accidentados y con un itinerario considerablemente más largo.

### **La llegada del ferrocarril.**

No trataremos aquí del largo proceso de construcción de la línea férrea que atraviesa nuestro término de norte a sur, pues este tema ya fue ampliamente tratado en el número

uno de Contraluz<sup>10</sup>. Nos centraremos por tanto en la repercusión que tuvo la inauguración de esta línea y la ilusión que despertó la finalización de tan magna obra.

A finales del XIX, se comienza la construcción de la carretera de Ubeda a Guadix por el trazado que discurre junto al Jandulilla, es decir por Guadahortuna. Luego Cabra queda muy alejada de esta carretera y los caminos que llegan están en pésimo estado. Es el comienzo de un largo periodo de aislamiento y tan sólo la construcción de la línea férrea hace albergar ciertas expectativas de progreso.

Todo queda perfectamente descrito en el artículo que transcribo publicado en *La Crónica Meridional* el 13 de Marzo de 1899<sup>11</sup>. En este se detallan los actos centrales de la inauguración de la línea que tuvieron lugar en el puente del Salado. Actos de los que Arturo Cerdá y su objetivo fueron testigos, no dejando pasar la oportunidad el ilustre hijo adoptivo de Cabra, de plasmar el momento justo en sus instantáneas, lo que viene a dejar claro una vez más, que Cerdá era en aquella época “un reportero gráfico” que dejó para la posteridad unos documentos gráficos de valor histórico.

*EN EL SALADO: después de las 12 de la mañana llegó al Salado el tren que conducía desde esta capital (Almería) a los señores que habían sido invitados por la Compañía del Sur de España con objeto de que asistieran a la bendición del viaducto del Salado e inauguración de la línea férrea desde Baeza a Almería.*

*Todos los cerros y explanadas próximos al viaducto se hallaban ocupadas por infinidad de familias de los pueblos cercanos, calculándose que habría más de 5.000 personas.*

*El tren que conducía desde Baeza a D. Ivo Bosck y a los muchos señores que le acompañaban, llegó al Salado casi al mismo tiempo que el de Almería.*

*Los invitados del tren inaugural se trasladaron en unión de la inmensa muchedumbre que llenaba por completo los cerros e inmediaciones del Salado, a la capilla que pasado el puente ha construido la Compañía.*

*El Obispo de Guadix, Istmo. Sr. Don Maximino Fernández del Rincón, se colocó junto a los expedicionarios en una eminencia que dominaba el puente, y después de revestirse, con toda solemnidad bendijo aquel.*

*El momento fue grandioso; la apiñada muchedumbre descubrióse respetuosamente, el prelado entonó las preces de ritual y la bendición de la grandiosa obra terminóse.*

*Después el Sr. Fernández del Rincón, con frases entrecortadas por la emoción, dirigió la palabra a los presentes significando que ya que bendecía el puente y la vía, justo era que enviara su bendición afectuosa a las ciudades interesadas por la obra.*

*Al fin Almería, dijo, entra en comunicación con sus demás hermanas de España; permitidme también que envíe un afectuoso recuerdo a Linares la ciudad floreciente del trabajo, otro a Jaén, mi patria natal, y otro a Baeza, a quines auguro de todo corazón grandes prosperidades para el porvenir.*

---

<sup>10</sup> BERBEL SILVA, Javier y LÓPEZ RODRÍGUEZ, Ramón: Cabra del Santo Cristo, 105 años de ferrocarril. CONTRALUZ, n° 1. Torredonjimeno: Gráficas La Paz, 2004. pp.49-59.

<sup>11</sup> Agradezco la deferencia de ASAFAL (Amigos del Ferrocarril de Almería) por enviarme este artículo.

*Se extiende luego en otras consideraciones, y después de dedicar un recuerdo a sus compañeros los prelados de Jaén y Almería de cuya presencia se ve privado, termina diciendo que quisiera de otro modo corresponder a lo que de él se esperaba, pero que se lo impide la gran emoción que siente ante el espectáculo que presencia.*

*El Sr. Fernández Rincón, recibió infinitas felicitaciones.*

*El sol brillante, la grandeza del espectáculo, la magnitud de la obra, la hirviente muchedumbre, todo prestaba esplendente tintas de majestuosidad al acto.*

*Después de la bendición se trasladaron los invitados a las habitaciones preparadas para celebrar con un exquisito lunch, costeadado por la compañía concesionaria, la feliz terminación de las obras.*

Relata el artículo la belleza de las estaciones engalanadas por las que pasaba el tren a su vuelta a Almería, nos habla de las bandas de música que salían a recibir el convoy a su paso por los distintos pueblos, etc. En las siguientes fotos, podemos ver como si de una película se tratara todos estos acontecimientos. La asistencia de miles de personas, buena parte de ellas seguro que serían de Cabra, refleja la ilusión con la que los habitantes de la zona recibieron al ferrocarril. Sin duda, el valor histórico de las instantáneas bien merece su publicación.





### Las carreteras actuales.



La realidad actual no difiere mucho de la existente a comienzos del pasado siglo, de manera que el estado de estos caminos históricos no permite, con los medios de transporte actuales, una comunicación mínimamente fluida con pueblos limítrofes situados al este de la localidad y otros de la vecina provincia de Granada con los que históricamente ha existido un importante flujo de comunicación.

El principal acceso a Cabra es la carretera JV3212, que parte desde la A-301 (La Carolina-Guadix) y continúa en la actualidad hasta el límite con la provincia de Granada.

El primer tramo de esta carretera se construyó durante los primeros años del siglo XX y unía Cabra con su estación (entonces supuso una especie de cordón umbilical como lo han definido diversos autores en repetidas ocasiones). Dado el precario estado que presentaba, este tramo ha sufrido recientemente unas obras de ensanche y afirmado que han mejorado notablemente la comunicación entre ambos puntos.

El tramo comprendido entre la A-301 y Cabra del Santo Cristo se construyó a finales de los años 20 del pasado siglo, cambiando sustancialmente el trazado del antiguo camino de Úbeda, lo que supuso un incremento en la distancia a recorrer cercano a los 8 km. Este tramo sólo ha sufrido dos proyectos de mejora, el primero de ellos durante los años intermedios del pasado siglo, cuando se extendió un firme consistente en doble tratamiento superficial. El segundo terminado en 1982 fue más importante, se amplió la sección prolongando las obras de fábrica existentes, se suavizaron algunas curvas y se extendió un nuevo

firme. Con ello se consiguió una importante mejora, pero pasados más de veinte años, la principal carretera de acceso a Cabra vuelve a estar obsoleta. El firme ha sufrido en los últimos años un importante deterioro y el radio de muchas de sus curvas no se acerca al mínimo recomendable en la actualidad.

Pero si no podemos estar satisfechos con el estado actual de estas carreteras, aún podremos estarlo menos con la situación del tramo que continúa desde la Estación de Cabra hasta Alicún de Ortega. Se trata de la misma vía, por tanto forma parte de la actual red provincial de carreteras, la JV3212 que va desde el enlace con la A-301, pasando por Cabra y la Estación y llegando hasta el límite con la provincia de Granada, donde pasa a denominarse NE16 hasta la localidad de Alicún de Ortega. En cualquier mapa de carreteras podremos comprobar la representación de esta vía, lo que aún resulta más grave si cabe, ya que a partir de los llanos de "La Mesa" se convierte en una vía sin asfaltar que en determinadas épocas resulta intransitable, pudiendo poner en serios apuros a todos aquellos que desconociendo su estado opten por transitarla. Se trata por tanto de una infraestructura que bien podríamos calificar de "tercermundista".

Es cierto que el tramo más conflictivo, la denominada "Cuesta de los Ciruelos" tiene una especial dificultad por su accidentada orografía, posiblemente éste sea el motivo por el que esta vieja reivindicación aún no ha sido atendida, aunque esta justificación cada vez pierde más peso si tenemos en cuenta los métodos constructivos y los medios existentes en nuestros días. Podríamos decir que se trata de una cuestión de voluntad, aunque para ser objetivos tendríamos que conocer la rentabilidad de una inversión que a la postre repercuta en beneficio de una escasa población, tratándose de una vía secundaria en la que el tráfico que se genera cubre las necesidades de unas poblaciones que apenas suman los 4.000 habitantes, no dejando por ello de ser una infraestructura clave en el desarrollo de estos municipios (Cabra, Alicún, Dehesas y Villanueva de las Torres).

Una infraestructura de la primera mitad del siglo XX que continúa vigente en nuestros días sin apenas inversiones, empeorando su estado cada vez más y todo ello pese a las continuas reivindicaciones por parte de las autoridades de los pueblos afectados. Aunque parece ser que recientemente van tomando cuerpo las negociaciones, sirva de ejemplo la siguiente extracción de un texto publicado en el programa de las fiestas de 1970 por el entonces Alcalde D. Miguel Olmedo Herranz:

*De proyectos, son muy necesarios y se tienen solicitados con toda urgencia la terminación del camino vecinal de Estación de Cabra a Estación de Huesa en un tramo de tres kilómetros, y el asfalto del de la Estación de Cabra a Alicún de Ortega, que sería paso muy interesante a Levante.*

Existe otra carretera, la JV3214 que parte desde el kilómetro 7 de la carretera de Cabra a la Estación y nos conduce hasta la vecina localidad de Solera. Su estado es lamentable, presenta una sección que difícilmente permite cruzarse a dos vehículos sin tener que aminsonar la marcha y el firme se encuentra en pésimas condiciones.

A la altura de Hidalgo conecta con la JV3212 un ramal que conduce hasta la Estación de Huelma (JV3216) y continúa hasta enlazar con la A-301 (JV3217) en las proximidades de la localidad granadina de Guadahortuna. Hasta hace poco tiempo esto era un camino rural cuyo firme se asfaltó, consiguiendo con esta nueva conexión acortar en más de 10 km la

distancia desde Cabra hasta cualquier localidad de la vecina provincia, aunque la sección es muy estrecha y el firme está en malas condiciones, las características del terreno ofrecen fáciles posibilidades de mejora, por lo que aún podrían reducirse más los tiempos de viaje.

De la misma época en la que se asfaltaron el anterior y otros caminos rurales es la actual carretera que une Cabra con Larva, aunque en honor a la verdad esta aún no ha alcanzado tal rango, su acondicionamiento vino a paliar en buena medida la precariedad en las comunicaciones entre dos localidades tan próximas y con tantos vínculos. Se trata igualmente de una vía de estrecha sección con un tortuoso trazado en buena parte de su longitud que sortea dos importantes barrancos, uno de ellos el del Salado. Vía que ha mejorado considerablemente la comunicación entre las dos poblaciones, reduciendo la distancia a escasos 15 km. Todo un logro si tenemos en cuenta que con anterioridad eran necesarios más de 50 km para desplazarnos por carretera asfaltada (Cabra-Jódar-Larva).

También existe un tramo acondicionado desde el cruce con la carretera de Alicún (La Mesa), hasta la conexión con la variante del camino real de Úbeda a Guadix que atraviesa nuestro término de norte a sur (paralelo a la línea de ferrocarril). Conecta con el mencionado camino real a escasos tres kilómetros de la Estación de Huesa. Sin duda resultaría muy interesante el acondicionamiento de este tramo, no sólo hasta esta barriada tan alejada, sino hasta encontrarse con la carretera que une Cabra y Larva anteriormente descrita.

Por último, para mantener abiertas las vías de comunicación que tradicionalmente han comunicado Cabra con poblaciones de la Sierra de Cazorla, reseñar que sólo quedarían unos 10 km. por acondicionar de la pista que, desde la Estación de Huesa conduce hasta Huesa.

A modo de resumen podemos decir que, al margen de las posibles mejoras que pudieran hacerse tanto en la carretera principal de acceso a Cabra como en las otras existentes, sobre todo en lo que al firme se refiere, sería necesario el acondicionamiento y afirmado de una longitud total próxima a los 35 km (11 km camino real-estación de Huesa-Larva, 10 km ramal a Huesa, 9 km ramal a Alicún y 5 km ramal a Alamedilla) para actualizar el maltrecho estado de las comunicaciones en la zona y recuperar el lógico intercambio comercial y cultural entre localidades vecinas. Sin duda es una ardua y costosa labor, pero con ello se articularía una red que conectaría las comarcas de Mágina con las de los Montes Orientales y las Sierras de Quesada y Pozo Alcón, comunicando locali-



dades como Cabra, Alicún, Dehesas, Villanueva de las Torres, Alamedilla, Pedro Martínez, Guadahortuna, Larva, Huesa, Hinojares, Pozo Alcón, Quesada, Huelma, Solera, Jódar...una amplia zona con una población superior a los 40.000 habitantes.

### **Retos de futuro.**

Cada vez son más las voces que abogan por la continuación de la carretera A-325 desde Pedro Martínez hasta Cabra del Santo Cristo, con ello tendríamos la ansiada salida a levante por una carretera mucho menos dificultosa que la que conduce a la vecina localidad de Alicún de Ortega.

Aunque si somos realistas, el coste a invertir tendría que ser bastante elevado para construir algunos tramos en variante y otros de acondicionamiento, para así conseguir disminuir la distancia de manera considerable y que la inversión mereciera la pena. Con ello tendríamos un trazado paralelo a la A-301 en el que se podría disminuir la distancia hasta en 20 km.

Otra cosa sería la creación de una carretera autonómica para satisfacer las necesidades de los pueblos por los que esta pueda discurrir y otros del entorno.

De cualquier forma estamos hablando del camino más utilizado en otros tiempos y el que menos dificultades presenta para su puesta en servicio. Si bien es cierto que el acondicionamiento de todo el recorrido es muy difícil, no lo es menos que con el único acondicionamiento de los cinco kilómetros que quedan para completar la conexión a Alamedilla, se daría un importante paso para mejorar las comunicaciones de una localidad que ya se caracteriza por su secular aislamiento.