

MOOC sobre Sierra Nevada

MÓDULO 2

2.1 LOS CAMINOS PARA LLEGAR A SIERRA NEVADA

Por **Manuel Titos Martínez**

Catedrático de Historia Contemporánea de la Universidad de Granada

Puertos por encima de los dos mil metros

Sierra Nevada es una barrera transversal de unos ochenta kilómetros entre el norte y el sur de las provincias de Granada y Almería, en la que no hay valles que rompan la continuidad de las cumbres, de manera que las dos vertientes, la atlántica y la mediterránea, se encuentran prácticamente incomunicadas entre sí.

La necesidad ha luchado sin embargo contra el relieve a lo largo del tiempo para unir humana, social y económicamente dos paisajes tan cercanos, de manera que la comunicación entre las dos vertientes se ha realizado históricamente a través de una serie de puertos cuya ascensión y descenso no ha estado exento de dificultad y de peligros diversos, al estar todos ellos situados por encima de los dos mil metros de altitud: el puerto de la Ragua (2.038 m.), el de Trevélez o de las Albardas (2.798 m.), el puerto de Jérez o de los Rejones (2.873 m.), el puerto de Mecina (2.621 m.), el puerto del Lobo o de los Bérchules (2.412 m.), el de Bacares (3.002 m.) y el collado de Capilerira, puerto o Carigüela del Veleta (3.200 m.). Los primeros unían la Alpujarra con el Marquesado del Zenete; los dos últimos lo hacían con la propia ciudad de Granada, aunque su franqueo únicamente fuera posible unos cuatro meses al año. El puerto de Santillana en el este (Abla) y el de Mala Mujer en el oeste (El Padul), el primero asfaltado y el segundo a través de el Cerro de El Manar, marcan las dos últimas sendas de comunicación de Sierra Nevada entre sus caras norte y sur, aunque a una altura muy inferior a los inicialmente citados.

Simón de Rojas Clemente y Rubio escribió en 1804 que “Lo que más se teme al pasarlos es el aguaviento que suele acaecer y calar y penetrar perfectamente a los pasajeros, helándolos al mismo tiempo. La nieve se teme mucho menos y los que conocen bien el terreno pasan los puertos por cima de ella mientras no sea excesiva [...] La demasiada confianza e imprevisión de los que se empeñan en pasar los puertos poniéndose malo el tiempo los suele asesinar”. Y Francisco Fernández Navarrete escribió en 1732 que los viajeros que van de Granada a la Alpujarra alta, “los de a pié, si el tiempo lo permite, suben a Veleta y desde allí cruzan los picos y cordilleras y cruzan los Puertos; y los que van al Barranco de Poqueyra trepan por los Poyatos de Veleta y la Laguna y a N.S. de las Nieves, y allí buscan unas veredillas de que, a veces, sin guía de pastores no pueden salir”. Los caminos según informa Clemente y Rubio, estaban infestados de salteadores que incomodaban a los viajeros, los contrabandistas y los pastores.

MOOC sobre Sierra Nevada

El Camino de los Neveros

En la cara norte el camino de los Neveros ha sido el más fácil, el más natural y el más frecuentado de cuantos históricamente han existido para acercarse desde Granada a Sierra Nevada. Recibe su nombre de haber sido el camino más utilizado por los Neveros, un viejo oficio de tradición secular en Granada que llamó la atención de los primeros viajeros que la visitaron tras la conquista, como Andrea Navagero o Lucio Marineo Siculo. Más tarde, Washington Irving o Gustavo Doré se interesarían por esta actividad que dejó su impronta, su toponimia y hasta muchas de sus vidas en Sierra Nevada. El de nevero fue un viejo oficio granadino. Neveros eran los hombres que durante los meses de verano subían con caballerías a las zonas más altas de la Sierra, donde la nieve nunca desaparece, y de noche, evitando los rigores del sol, emprendían el camino de regreso con sus mulos cargados de nieve para su distribución en Granada. Hasta la aparición de las primeras fábricas de hielo artificial a comienzos del siglo XX, los neveros prestaron un formidable servicio a una calurosa población, como es la de Granada en los meses de julio y agosto, dejando su trayecto sembrado de nombres que los identificaban: camino de los neveros, fuente de los neveros, explanada de los neveros...

El camino iba entonces por donde sigue yendo ahora, aunque hasta cierto punto. Arrancaba al final de la avenida de Cervantes, las Conejeras, los Rebites, la cuesta del Contadero, la Raya, la cuesta de los Desmayados y la fuente de los Castaños, donde ya no hay ni fuente ni castaños, hasta llegar al Purche, un llano en la baja montaña donde hace cien años se explotaban unas minas de calamina, había una cantina donde los arrieros tomaban un trago de aguardiente de Diezma y un poco después un médico de Granada, don Fermín Garrido, que fue alcalde, rector y más cosas, construyó un hospital para enfermos tuberculosos. Desde el Purche el camino seguía por la fuente del Muerto, otra cuesta del Desmayo, en las estribaciones del Dornajo había una parada en la hoy casi desaparecida fuente de los Neveros, para seguir por las Sabinas y los peñones de San Francisco, para desde ahí seguir por donde discurre hoy la carretera asfaltada hasta el barranco de Cauchiles, que es donde más nieve se conservaba a lo largo del verano y, cuando ahí faltaba, más arriba, hasta el corral del Veleta.

La Carretera de Sierra Nevada

En la construcción de la carretera actual de Sierra Nevada la intervención del Duque de San Pedro fue decisiva ya que fue el propio Duque, Julio Quesada, quien, desde su puesto en el Senado, solicitó en 1910 la construcción de una carretera que partiese de Granada en dirección a Sierra Nevada, hasta la Laguna de las Yeguas, dividiéndose desde allí en dos ramales, hacia Ugíjar y hacia Guadix, respectivamente. Por encargo del Gobierno, el ingeniero de Obras Públicas de Granada, Antonio Rico, llevó a cabo el estudio del trazado previo a la redacción del proyecto de Ley que se sometería a la aprobación de las Cortes.

Falta de recursos y largos trámites parlamentarios detuvieron el proyecto hasta finales de 1914 cuando en la Ley de 16 de diciembre de dicho año aprobada por el Congreso de los Diputados, se contemplaba la construcción de una carretera "De Granada a la de Laujar a Órgiva por el camino de los Neveros, pasando próxima al Picacho del Veleta", de acuerdo con el título propuesto en 1910.



UNIVERSIDAD
DE GRANADA



MOOC sobre Sierra Nevada

En 1915 se terminó la redacción del proyecto y el 30 de mayo de 1916 fue enviado a Madrid, pero el Consejo de Obras Públicas lo informó desfavorablemente alegando que la carretera iba a alcanzar alturas desconocidas en Europa y le parecía demasiado costo para tan poco rendimiento.

En 1919 siendo ministro de Fomento José Sánchez Guerra, creyó el diputado granadino Natalio Rivas que el momento era propicio e hizo un informe al ministro pidiendo que se revocase el acuerdo de la Dirección General de Obras Públicas por el que se había paralizado la obra. En agosto de 1919 devolvió el ministro el proyecto a Granada para que volviera a ser informado y, en ausencia del ingeniero jefe, Emilio Martínez, correspondió tal misión a Juan José Santa Cruz; sus argumentos, y posiblemente la presión de Galatino, convencieron al Ministro y por Real Orden de 30 de octubre de 1919 se aprobó el proyecto. El 5 de noviembre salió la vía a subasta y las obras comenzaron en 1920 bajo proyecto y dirección de Santa Cruz.

En 1923 estaba terminado el trayecto hasta Pinos Genil. Doce años después, el 15 de septiembre de 1935 se pudo subir por vez primera en coche al pico del Veleta. Realizó aquella proeza el propio Juan José Santa Cruz acompañado del ingeniero jefe de Obras Públicas, Julio Moreno Martínez. La construcción de la pista hasta el Veleta se había adelantado a las previsiones iniciales. Faltaba por hacer la perforación del túnel por debajo del Picacho para atravesar el Corral, el Valdeinfierno y salir a la vertiente sur por Río seco, continuando hacia la Alpujarra. Este trozo era, sin duda, el de mayor dificultad de todo el recorrido y la perforación del primer túnel se inició simultáneamente por las dos caras del Veleta, la norte y el Corral, suspendiéndose las obras en 1936, al estallar la guerra, cuando se llevaban perforados unos 170 metros y gastados en ello más de tres millones de pesetas.

Formando parte del proyecto de la carretera se construyeron dos casillas albergues, como las denominó Santa Cruz, "asilo de caminantes en el invierno, hostel de los trabajadores en el estío y siempre esperanza y caridad entre la muelle amenaza de la nieve"; se trata de los albergues de las Sabinas y de Hoya de la Mora, que tras estar mucho tiempo cedidos a diversas instituciones públicas y privadas, pasaron perfectamente conservadas a depender en 1983 del Ministerio de Defensa.

El ingeniero Juan José Santa Cruz

Pero ¿quién fue Santa Cruz? Nació en Madrid y allí estudió ingeniería de caminos, realizó sus primeros trabajos profesionales en Canarias y en Alicante y llegó a Granada en 1914; proyectó y dirigió obras tan importantes como la carretera de la Sierra o el Puerto de Motril. Fue Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Granada, cargo en el que fue mantenido por los diferentes gobiernos republicanos, de izquierdas y derechas, desde 1931 a 1936, fue Presidente del Centro Artístico en una de las etapas más brillantes de su historia, entre 1926 y 1930, y Diputado a Cortes en las Constituyentes de 1931 de la mano del grupo de intelectuales influidos por el pensamiento de Ortega y Gasset. En 1933, cumplido su mandato y disperso aquel grupo, Santa Cruz abandonó la política activa para dedicarse tan solo a tareas profesionales, no renegando nunca de su condición de hombre republicano, demócrata y liberal.

MOOC sobre Sierra Nevada

El 22 de julio de 1936, al poco de estallar la Guerra Civil, Santa Cruz fue detenido en su casa de Plaza Nueva y, acusado de complicidad con la República y de oposición armada al “alzamiento nacional”, el 2 de agosto fue encausado, condenado y ejecutado en las tapias del cementerio municipal.

Los accesos nuevos

Tras la Guerra Civil la carretera no experimentó mejoras sustanciales hasta los años sesenta cuando, en el contexto de los planes para la construcción de la estación de esquí, se acometió el ensanche y el asfaltado de la misma hasta el albergue Hoya de la Mora, en el kilómetro 36. En 1969 el asfalto llegó hasta la misma cima del Veleta.

Fue en esa década cuando se retomó el proyecto de unir Granada con la Alpujarra a través de las cumbres de Sierra Nevada, pero dado el costo y las dificultades que entrañaba el proyecto de Santa Cruz, no se realizó por el lugar previsto, perforando mediante túneles la propia cima del Veleta, sino a través del Collado de la Carihuela; el 1 de septiembre de 1963 quedó terminado el tramo que va de Capileira a la laguna de la Caldera y el 14 de septiembre de 1966 se abrió el trozo que unía el punto anterior con la Carihuela del Veleta, fecha en la que se pudo hacer por vez primera el recorrido integral de Granada a Capileira a través de las cumbres de Sierra Nevada.

En el verano de 1974 se construyó una derivación que partiendo del Alto del Chorrillo y utilizando en parte el camino construido en 1879 por los militares que llevaron a cabo la unión geodésica entre Europa y África, llegaba hasta la misma cima del Mulhacén.

En la cara norte, entre 1976 y 1980 se ejecutó la denominada "variante del Dornajo", un tramo de poco más de nueve kilómetros que partiendo de las Víboras se acerca hasta las proximidades de Pradollano, enlazando con la primitiva carretera a la altura del albergue de las Sabinas, evitando de esta forma la parte más peligrosa de la antigua carretera, por la que aún, no obstante, se puede transitar con comodidad de manera alternativa. Y con motivo del Campeonato Mundial de Esquí Alpino celebrado en Sierra Nevada en 1996, la carretera entre Granada y las proximidades de Canales fue rehecha con un nuevo trazado que evitara los núcleos urbanos del valle del Genil y ensanchada y rectificadas desde ahí hasta la estación de esquí.

Finalmente y ya en el siglo XXI, el ayuntamiento de Güéjar Sierra consiguió su viejo propósito de unir el pueblo con la estación de esquí, construyendo una carretera que desde el embarcadero, junto al río Genil, asciende hasta el camino que desde El Charcón sube hasta las inmediaciones del Dornajo pasando por el hotel del Duque.

En la zona oriental de Sierra Nevada, ligeramente por encima de los dos mil metros, el Puerto de la Ragua constituyó el paso más fácil para la comunicación entre la Alpujarra y el Marquesado del Zenete. Era el camino más habitual de los arrieros que transportaban el aceite y los cereales de las comarcas del interior para intercambiarlos por pescado y sal procedente de la costa. En los años cuarenta y cincuenta del siglo XX esa zona fue objeto de un intenso programa de reforestación, para restaurar un antiguo paisaje de encinar que había quedado arrasado por la necesidad de combustible para la fundición del hierro producido en la comarca. Formando parte de esos trabajos, ya en los años



MOOC sobre Sierra Nevada

sesenta se transformó el antiguo camino arriero en una carretera que, partiendo de La Calahorra, asciende hasta el Puerto de la Ragua, a 2.041 metros, y desciende hasta los pueblos de la Alpujarra granadina y almeriense. En el punto más alto se encuentra situada la Estación Recreativa del Puerto de la Ragua, que cuenta con instalaciones para la práctica del esquí de fondo durante un par de meses al año, aunque en ocasiones, como en 2019, la falta de nieve ha impedido su apertura.

En dirección este y a una menor cota, otra ruta de 20 kilómetros une las localidades almerienses de Ohanes y Abia, pasando por el santuario de Tices, construido a comienzos del siglo XIX, y el puerto de Santillana, ubicado a 1.337 metros, en las proximidades del Cerro de Montenegro.

Hora de renunciar

Pero la carretera, que en su momento fue un logro de la ingeniería y una necesidad de conquista, con la masificación del turismo, de las actividades deportivas y, sobre todo, del incremento de los vehículos a motor, su uso masivo se ha convertido en una amenaza para la conservación de Sierra Nevada. Ello hizo que desde mediados de los años noventa se elevaran voces clamando por el cierre de algunos accesos innecesarios. En 1995 se cerró al tráfico la subida al Mulhacén desde el alto del Chorrillo y en 1998, no sin bastantes dificultades se cerró al tráfico particular parte de la pista central entre los Albergues, en la cara norte, y Capileira, en la sur. Por una y otra parte, unos pequeños autobuses acercan al excursionista al Veleta y a la base del Mulhacén, lo que ha permitido cerrar totalmente el tramo entre el Chorrillo y el Veleta, que se encuentra actualmente en un estado de naturalización progresiva.

Las acciones para la restauración de la cima del Veleta también han dado resultado, de manera que, en una campaña iniciada en 2001 por el Parque Nacional, se ha conseguido levantar el asfalto que llegaba hasta la misma cima, suprimir el bosque de antenas allí instalado y limpiar los restos de infraestructuras antiguas del telesilla Veleta, de manera que la cima vuelva a quedar como un lugar libre y salvaje solo queda ya demoler un viejo observatorio que la Universidad conserva allí desde 1962, en un claro estado de deterioro.

MOOC sobre Sierra Nevada

BIBLIOGRAFÍA

MARTIN AIVAR, José (1981). *La carretera más alta de Europa*, Granada, Caja General de Ahorros. Colección de fascículos "Temas de nuestra Andalucía".

PRIETO MORENO, Manuel (1971). "La Carretera más alta de Europa". En FERRER, Manuel (Coordinador), *Sierra Nevada*. Granada: Anel, pp. 265-273.

SANTA CRUZ, Juan José (1993). *La carretera de Sierra Nevada y otros escritos*. Granada: Sierra Nevada 95. Selección de textos y estudio preliminar de Manuel Titos Martínez.

TITOS MARTINEZ, Manuel (1997). *Sierra Nevada: una gran historia*. Granada: Universidad de Granada, Cetursa Sierra Nevada S.A. y Sogefinsa. Capítulos 52, 72 y 93.

TITOS MARTÍNEZ, Manuel (2014). *Los neveros de Sierra Nevada. Historia, Industria y Tradición*. Madrid: Organismo Autónomo Parques Nacionales.

TITOS MARTÍNEZ, Manuel (2017). *Las cuatro ermitas de Sierra Nevada. Tres siglos de tradición religiosa y montañera en torno a la Virgen de las Nieves (1717-2017)*. Fotografía: Roberto Travesí Ydáñez. Granada: Atrio.