

Luisa Spagnoli
(a cura di)

ITINERARI PER LA RIGENERAZIONE TERRITORIALE TRA SVILUPPI RETICOLARI E SOSTENIBILI



Scienze geografiche

FrancoAngeli 

In ricordo di Antonella Primi

L'improvvisa e prematura scomparsa di Antonella Primi ha lasciato tutti sgomenti, gettando nello sconforto quanti di noi – geografi e non geografi – hanno avuto l'onore e la fortuna di conoscerla. Il presente volume, che si pregia di accogliere il suo interessante saggio (scritto insieme a Rebekka Dossche), è la testimonianza di quanto per lei fosse importante che la ricerca geografica sapesse alternare la “teoria” alla “prassi”, così come il suo maestro – Adalberto Vallega – ci ha insegnato. Il suo rigore metodologico, il suo consolidato approccio teorico e la sua significativa ricerca di terreno hanno rappresentato per la scrivente un contributo e un lascito imprescindibili nel cui solco è inscritta la traccia di questo volume. Dalla Val Bisagno, in considerazione della valutazione del rischio idrogeologico, al Basso Alessandrino, in relazione al problema dello spopolamento delle aree rurali montane, Antonella ha saputo delineare un modello di riferimento per la mappatura e la rappresentazione dei processi partecipativi in un'ottica di pianificazione territoriale.

Antonella, faremo tesoro dei tuoi preziosi consigli, delle tue letture dense, della tua profonda umanità.



Il presente volume è pubblicato in open access, ossia il file dell'intero lavoro è liberamente scaricabile dalla piattaforma **FrancoAngeli Open Access** (<http://bit.ly/francoangeli-oa>).

FrancoAngeli Open Access è la piattaforma per pubblicare articoli e monografie, rispettando gli standard etici e qualitativi e la messa a disposizione dei contenuti ad accesso aperto. Oltre a garantire il deposito nei maggiori archivi e repository internazionali OA, la sua integrazione con tutto il ricco catalogo di riviste e collane FrancoAngeli massimizza la visibilità, favorisce facilità di ricerca per l'utente e possibilità di impatto per l'autore.

Per saperne di più:

<https://www.francoangeli.it/autori/21>

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: www.francoangeli.it e iscriversi nella home page al servizio "Informatemi" per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.

Luisa Spagnoli
(a cura di)

**ITINERARI
PER LA RIGENERAZIONE
TERRITORIALE
TRA SVILUPPI RETICOLARI
E SOSTENIBILI**

FrancoAngeli 

Il presente volume è stato pubblicato con il contributo del Ministero della Transizione Ecologica, nell'ambito del progetto di ricerca "Paesaggi ferroviari lucani per la sostenibilità del territorio e lo sviluppo locale. Un cammino green lungo la Lagonegro-Spezzano Albanese" (NP 2.78), a valere sul Bando a supporto dell'attuazione della Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SNSvS).

ISBN e-book: 9788835143222
ISBN edizione cartacea: 9788835127147

In copertina: elaborazione grafica di Danny Grano

Copyright © 2022 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

Pubblicato con licenza *Creative Commons Attribuzione-Non Commerciale-Non opere derivate 4.0 Internazionale* (CC-BY-NC-ND 4.0)

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.it>

Indice

Premessa, di <i>Luisa Spagnoli</i>	pag.	11
Gli itinerari della rigenerazione territoriale: una grande varietà di forme, proposte e pratiche, di <i>Dino Gavinelli</i>	»	21
Una progettualità in divenire per comprendere e interpretare il potenziale di un'area interna, di <i>Luisa Spagnoli, Tiziano Gasbarro, Lucia Varasano, Cristiana Zorzi</i>	»	31

Parte prima

Linee nel paesaggio: vie verdi per la mobilità dolce e il riuso di patrimoni culturali diffusi

Percorsi di riscoperta e turismo lungo le Alpi: i passi partecipati e sostenibili del “Trekking delle Terre di Mezzo”, di <i>Stefania Cerutti, Paola Menzardi</i>	»	59
Rigenerare la montagna mediante percorsi di mobilità dolce: piste ciclopedonali per la valorizzazione delle aree dismesse nelle valli lombarde, di <i>Alessandra Ghisalberti</i>	»	67
Ripartiamo dalla lentezza. Progettare linee antifrangili per rigenerare l'Italia a piedi e in bici, di <i>Paolo Pileri, Rossella Moscarelli</i>	»	75
L'Atlante della Mobilità Dolce in Italia, di <i>Giulio Senes, Roberto Rovelli, Gianpaolo Cirone, Paolo Ferrario, Anna Donati, Alessandra Bonfanti, Sara Venturoni, Luigi Contestabile, Alberto Fiorillo, Stefano Fondi, Claudio Bonomi</i>	»	84

<i>Per aquam ad prospectus: itinerari lenti nell'Umbilicus Italiae, di Maria Gemma Grillotti Di Giacomo, Pierluigi De Felice</i>	pag.	92
Elementi dell'identità "sopiti" come chiave per nuove visioni della fruizione lenta dei territori: la Ciclovía dell'Acquedotto in Puglia, di <i>Mariateresa Gattullo</i>	»	101
Tra turismo lento e mobilità dolce. La ciclopedonale dei Laghi di Garlate e di Olginate (LC), di <i>Marisa Malvasi</i>	»	109
Rifunzionalizzazione di linee ferroviarie dismesse e promozione turistica. Il caso della città di Bosa (Sardegna nord-occidentale), di <i>Cinzia Podda, Paolo Secchi</i>	»	118
La <i>Greenway</i> di Olgiate Molgora (LC): dal recupero del tracciato ferroviario dismesso di un'infrastruttura per la mobilità quotidiana e la valorizzazione del territorio, di <i>Roberto Rovelli, Giulio Senes, Andrea Marchisio</i>	»	126
Il Cammino del Duca: un itinerario in costruzione tra università e territorio, di <i>Nico Bazzoli, Mauro De Donatis, Elisa Lello, Filippo Martelli, Elena Viganò, Paolo Piacentini</i>	»	134
Suoni, ritmi e turismo lungo la Via Silente, di <i>Daniele Paragano, Giulia Vincenti</i>	»	143
La Ciclovía del Sole: uno sguardo critico sul tratto Verona-Bologna, di <i>Simone Gamba</i>	»	151
La Costa dei Trabocchi lungo il litorale abruzzese: turismo lento, mobilità dolce, sinergie di sviluppo del territorio, di <i>Andrea Perrone</i>	»	159
Un esperimento di rigenerazione territoriale diffusa lungo i grandi cammini: il progetto TWIN, di <i>Ettore Donadoni, Anna Fera, Diana Giudici</i>	»	166
Parchi delle mura urbane come percorsi quotidiani e turistici, luoghi di attraversamento e socialità, di <i>Donata Castagnoli</i>	»	175
Recupero dei navigli milanesi: un bene culturale per il turismo?, di <i>Martina Lucarno</i>	»	183

Parte seconda
Itinerari lenti e cammini storico-culturali
per la valorizzazione e la riscoperta della memoria
e dell'identità dei luoghi

Il turismo dei cammini come opportunità per lo sviluppo locale nell'Italia minore: il caso di San Benedetto, di <i>Giovanni Baiocchi, Giacomo Zanolin</i>	pag. 193
Ferrovie dismesse, antichi tracciati e nuove forme di fruizione territoriale, di <i>Teresa Amodio</i>	» 202
Percorsi commerciali medievali e loro recupero in chiave culturale e turistica. L'itinerario del Passo del Gries (Alpi Lepontine), di <i>Guido Lucarno</i>	» 211
Pellegrini in arrivo a Roma: un unico ingresso per le tre Romee Maggiori (Francigena, Germanica e Strata). Una proposta per il Giubileo 2025, la rigenerazione urbana e la mobilità dolce, di <i>Giulio Senes, Roberto Rovelli, Alessandro Toccolini, Raffaele Bonsignori, Raimondo Sinibaldi, Aleksandra Grbic, Francesca Giani, Ilaria Maggiorotti, Mattia Valente</i>	» 219
Camino buscando la modernidad: itinerarios y paisajes del paso de Despeñaperros en el siglo XVIII (Jaén, Andalucía), por <i>Francisco J. Pérez-Schmid Fernández, J. Miguel Delgado Barrado, José M. Valderrama Zafra, Ana Tirado de la Chica</i>	» 227
Un cammino tra le linee dell'Area Grecanica: la rigenerazione del paesaggio perduto, di <i>Giovanni Modaffari</i>	» 235
Transumanze nel Lazio: i tratturi dei Monti Simbruini e della Val Comino, di <i>Sara Carallo, Francesca Impei</i>	» 243
I cammini sacri in Abruzzo. Tra cultura, natura e spiritualità, di <i>Giacomo Cavuta, Fabrizio Ferrari</i>	» 252
I cammini sacri in Molise lungo le vie della transumanza, di <i>Carmen Silva Castagnoli</i>	» 259
Cammini religiosi e itinerari storico-culturali per la valorizzazione delle aree interne della Sardegna. Il distretto Gennargentu Mandrolisai, di <i>Sebastiana Nocco</i>	» 267

Il Cammino per la Madonna Nera di Tindari come strumento di rigenerazione territoriale, di <i>Barbara Sambataro, Gianni Petino</i>	pag. 275
Le strade militari del “fronte sud-occidentale” (Alpi Marittime) tra sfide di gestione e opportunità di sviluppo turistico, di <i>Pietro Piana, Mauro Spotorno</i>	» 284
Attraverso le carte, attraverso la storia. Una proposta di valorizzazione delle trincee della Grande Guerra in Trentino, di <i>Caro- lien Fornasari, Giannantonio Scaglione</i>	» 292
Il percorso “Akropolis”: un’esperienza diffusa di valorizzazione culturale fra i comuni di Palestrina e Castel San Pietro Romano, di <i>Roberta Iacono</i>	» 300
La ciclovia sulla Linea Oder-Neisse: tra memoria e occasioni di sviluppo, di <i>Laura Stanganini</i>	» 307

Parte terza

Turismo, sostenibilità e processi partecipativi per la *governance* territoriale

Potenzialità turistiche e di sostenibilità: la “Regione verde d’Europa” alla prova dei processi partecipativi per la <i>governance</i> territoriale, di <i>Marina Fuschi, Fabrizio Ferrari</i>	» 319
Il turismo dei cammini come strategia di rigenerazione e sostenibilità nelle aree interne: evidenze dal Mezzogiorno, di <i>Dionisia Russo Krauss, Nadia Matarazzo, Francesca Sorrentini</i>	» 329
La “Via Francigena nel Sud Italia” per la rigenerazione territoriale. Sviluppo di un modello di <i>governance</i> turistica tra i Monti Prenestini ed Ernici nella Regione Lazio, di <i>Ilaria Guadagnoli</i>	» 336
Itinerari partecipativi a supporto di processi di sviluppo locale: un’applicazione in aree rurali montane del Basso Alessandrino, di <i>Antonella Primi, Rebekka Dossche</i>	» 345
L’attivazione di reti e processi partecipativi per la promozione del turismo culturale nei piccoli comuni. L’esempio del progetto di cooperazione transfrontaliera “RACINE”, di <i>Maria Veronica Camerada, Salvatore Lampreu, Silvia Carrus</i>	» 354

Itinerari di turismo lento e processi partecipativi per la valorizzazione del territorio nel Golfo Paradiso (Genova): tra conflittualità e collaborazione, di <i>Lorenzo Brocada, Alberto Girani</i>	pag. 362
377 project. Un'esperienza di rigenerazione culturale e territoriale in Sardegna, di <i>Nicolò Fenu, Paolo Giaccaria</i>	» 372
(Ri)costruire il paesaggio. Processi partecipativi e recupero dei versanti terrazzati valtellinesi, di <i>Luca Bonardi, Emiliano Tolusso</i>	» 382
Strategie di sviluppo territoriale in Basilicata: l'area del Vulture Alto Bradano, di <i>Ornella Albolino, Lucia Cappiello</i>	» 392
Il ruolo del patrimonio dismesso nello sviluppo del turismo lento di prossimità, di <i>Antonietta Ivona, Donatella Privitera, Rosario De Iulio</i>	» 400
Il turismo di comunità per la promozione di scale, rampe e gradonate: una sfida possibile tra fragilità e ri-attribuzione di valore, di <i>Germana Citarella</i>	» 410
Agriturismo e finanziamenti per lo sviluppo rurale: fattori di rigenerazione nelle regioni italiane. Un'analisi dell'efficienza tecnica, di <i>Nicola Galluzzo</i>	» 419
La rigenerazione sostenibile nei territori agrari. Il caso della Valdichiana, di <i>Alessandro Bianchi, Stefano Biagiotti</i>	» 427
Istituzioni nel turismo al servizio dello sviluppo territoriale sostenibile, di <i>Vincenzo Mini</i>	» 435
Misurare la predisposizione alla sostenibilità delle destinazioni turistiche. Una proposta operativa a partire da uno studio pilota della destinazione turistica Puglia, di <i>Federica Epifani</i>	» 442
Le cooperative di comunità per una <i>governance</i> sostenibile dei territori. Il caso di Capranica Prenestina, di <i>Lisa Scafa</i>	» 452

Parte quarta
Rappresentare e narrare le risorse territoriali:
pratiche e strumenti digitali per la rifunzionalizzazione
dei territori

Rural storytelling: itinerari di rigenerazione nell'area dei Sicani, di <i>Giulia de Spuches, Francesca Sabatini</i>	pag. 463
Tour esperienziali contemporanei nei paesaggi pittoreschi dell'Appennino Centrale, di <i>Antonio Ciaschi, Mario Morrica</i>	» 471
L'importanza della narrazione dei cammini: esperienze pugliesi, di <i>Sergio Fadini, Alberto Corbino</i>	» 479
Comunità, infoscape e geonarrazioni: i fattori attrattivi dei luoghi della natura, di <i>Luisa Carbone</i>	» 487
ICT al servizio dello <i>slow tourism</i> : nuove opportunità per i comuni di Manduria, Maruggio e Torricella, di <i>Marilù Campanelli</i>	» 494
In cammino sulle orme di Sant'Antonio. Georeferenziazione dei paesaggi significativi tra esigenze spirituali e valorizzazione dei territori attraversati, di <i>Sabrina Meneghello</i>	» 501
Mapping Place Identities: l'identità dei luoghi come risorsa rinnovabile dello sviluppo territoriale e turistico. Il caso della Via Appia, di <i>Danila Saulino</i>	» 510
Il patrimonio culturale materiale nella pratica digitale 4.0: modelli e forme di fruizione a confronto, di <i>Maria Grazia Cinti, Giorgia Di Rosa</i>	» 518
Il turismo fotografico in Friuli Venezia Giulia: un progetto pilota per l'individuazione di itinerari lenti, di <i>Gian Pietro Zaccomer</i>	» 525

*Caminos buscando la modernidad: itinerarios y paisajes del paso de Despeñaperros en el siglo XVIII (Jaén, Andalucía)**

por *Francisco J. Pérez-Schmid Fernández***,
*J. Miguel Delgado Barrado****, *José M. Valderrama Zafra*****,
*Ana Tirado de la Chica******

1. Introducción

Este trabajo aborda la recuperación de caminos históricos del siglo XVIII en la provincia de Jaén (España) como nuevos itinerarios culturales para un turismo lento. Existe el antecedente de las Vías Verdes, antiguos trazados ferroviarios en desuso, que desde 1993 se han ido recuperando y que actualmente constituyen senderos de esparcimiento y deporte de gran éxito: caminar, correr, ir en bicicleta, etc. (Aycart, 2007). De este modo, los senderos o itinerarios culturales para recorrer a pie presentan un gran potencial social y turístico para crear nuevas formas de apreciar, caminando, el territorio.

Los innumerables caminos, pasos y puertos que cruzan la cadena montañosa de Sierra Morena alejan la idea de muro infranqueable que históricamente se ha publicitado. Esto fue constatado desde la utilización del Puerto del Rey por las tropas de Alfonso VIII de Castilla en la batalla de Las Navas de Tolosa en 1212 (Huici, 1956, pp. 250-251) hasta la entrada de las tropas francesas de Napoleón en 1810 (Blayney, 1810, p. 92; Pérez-Schmid, 2019, p. 168).

Desde el siglo XVIII comunicar Andalucía y Madrid de forma segura y rápida ha sido un objetivo prolongado con diversos hitos históricos. Si en 2012 se inauguraron los túneles y viaductos para atravesar la cordillera

* El presente trabajo es parte del proyecto de I+D+i, PID2019-110225GB-I00, financiado por MCIN/AEI/10.13039/501100011033 titulado *El proyecto de las nuevas poblaciones de Sierra Morena y Andalucía en contexto europeo y comparado: ideas, reformas y proyección (1741-1835)* y del Laboratorio de Experimentación Espacial (LabE²) de la Universidad de Jaén.

** Historia moderna, Universidad de Jaén (UJA).

*** Historia moderna, UJA.

**** Expresión gráfica en la ingeniería, UJA.

***** Didáctica de la expresión plástica, UJA.

de Sierra Morena por Despeñaperros, a finales del siglo XX, en relación con la Exposición Universal de Sevilla (1992), se produjo el desdoblamiento de la Nacional IV convirtiéndose en Autovía A4/itinerario europeo E5, y previamente, en 1926, fue adaptado a la circulación de automóviles dentro del Circuito Nacional de Firmes Especiales (Patronato, 1931, pp. 10 y 29).

Todas estas actuaciones tienen como punto central el paso de Despeñaperros (1779-1783), impulsado desde 1761 junto al arreglo definitivo del camino real que unía Madrid con Cádiz diseñado por el ingeniero francés Carlos Lemaur y la fundación de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena en 1767.

Nuestro objetivo será analizar los cuatro caminos principales de entrada a Andalucía por Sierra Morena a finales del siglo XVIII para poder comprender por qué Despeñaperros fue el paso elegido oficialmente. Además, proponemos una visión de conjunto de la compleja red viaria con propuestas de itinerarios culturales, para que en futuros trabajos desarrollemos aplicaciones digitales ubicando no solo pueblos, aldeas, ventas, posadas, puentes, fuentes, pozos o arroyos, sino restos arqueológicos directa o indirectamente relacionados con el proyecto de las Nuevas Poblaciones de Carlos III.

2. El Puerto del Rey: el camino que fue

A principios del siglo XVIII el camino del Puerto del Rey en Sierra Morena no era el principal que comunicaba las “Andalucías” con La Mancha, apenas modificado desde la Edad Media. Este camino, lejos de ser una alternativa al tránsito mercancías y personas, estaba poco frecuentado y en paulatino abandono. El mayor tránsito se realizaba por el camino real de Toledo a Córdoba, por el que discurría la carrera oficial de postas¹. Avanzando hacia el sur se bifurcaba una parte hacia el valle del río Alcuía, en la actual provincia de Ciudad Real, y posteriormente hacia el valle del Guadalquivir; y por otra hacia el puerto del Muradal en el camino hasta los reinos de Jaén y de Granada (Torres, 2019).

Además, contaba con una desventaja ya que no era apto para carruajes, por lo que solo se podía discurrir por él a pie o con animales de montura y dependientes de los arrieros. El paso de coches se realizaba por el camino de Barranco Hondo, que entraba en Andalucía desde el partido de Villanueva de los Infantes por la encomienda de Montizón, de la Orden de Santiago, perteneciente a la provincia de La Mancha, y se dirigía al Condado de Santisteban en el reino de Jaén.

1. Archivo de la Real Chancillería de Granada/059CDFI//MPD 25. *Mapa de España y Portugal con el trazado de caminos y rutas de postas*. Didier Robert de Vaugondy, 1757.

Antes del proyecto de Sierra Morena, los concejos de las villas por donde discurre el camino del Puerto del Rey habían dispuesto una red de ventas en la parte más próxima al Muradal. En dicho camino se disponía en la parte manchega, entre Santa Cruz de Mudela y el Viso del Marqués, la venta del Judío; y entre el Viso y el Puerto del Rey, la venta del Marqués de Santa Cruz. En el reino de Jaén la venta de Miranda, jurisdicción de Baños; y más adelante la venta Nueva de Vilches; las ventas de las Cruces y Linares, pertenecientes a este último concejo y la cercana venta de Baeza (Camacho *et al.*, 1992, p. 30; Sánchez, 2005, p. 12).

En este apartado resaltamos el camino del Paso del Muradal, principal paso cuando Villuga y Meneses publican sus repertorios de caminos durante el siglo XVI. El camino estaba relacionado con la batalla de Navas de Tolosa y pasaba por la venta de la Hiruela (Viso del Marqués) y la venta de los Palacios (Vilches), cediendo importancia durante el siglo XVII al camino del Puerto del Rey (Sánchez, 2005, p. 8).

Con la constitución de la Superintendencia de Nuevas Poblaciones en 1767 se utilizaron algunas dehesas y ventas como base para fundar las nuevas colonias. En concreto la venta de Miranda, ubicada al sur del Puerto del Rey, y la dehesa de Magaña al norte, término del Viso del Marqués, con el fin de poner en valor las tierras aledañas al camino real del Puerto del Rey. Pero la cancelación de la ocupación de la dehesa de Almuradiel en 1768, y la mala calidad de las tierras de Magaña, determinó que en solo unos meses la mayoría de los pobladores de la colonia fueran trasladados a Fuente Palmera. Pese a la formación de una nueva feligresía en Miranda del Rey en 1769, la nueva posibilidad de desarrollo finalmente se bloqueó en 1782, volviendo otra vez a adscribirse tanto Miranda como Magaña a Santa Elena. La feligresía entró en crisis y se perdió el sentido del camino (Pérez-Schmid, 2017, p. 33).

3. Olavide: el camino que pudo ser

El ingeniero Pedro Branly fue llamado a las colonias por Olavide para que continuara con el trabajo de Simón Desnau, que había sido destinado a otro puesto. El 28 de noviembre de 1768 se le encomendó la realización de una nueva carretera desde Santa Elena a Aldeaquemada como alternativa al antiguo camino real del Puerto del Rey (Sánchez-Batalla, 1998-2003, t. III, p. 40). Esta carretera tomaría como base una antigua vereda ibero-romana que discurría hacia el cruce de caminos donde se situaba la colonia de Aldeaquemada pasando por el Collado de los Jardines (Corchado, 1963, p. 21). El objetivo, por lo tanto, era unir las feligresías de Santa Elena y Aldeaquemada, entrando desde La Mancha por Las Virtudes (Santa Cruz de Mudela).

Miguel de Jijón y León, subdelegado de las Nuevas Poblaciones, en febrero de 1768 fue marcando el camino guiado por un pastor de Vilches. El

proyecto fue ejecutado para ruedas pudiéndose realizar la travesía en cinco horas sin tener que descargar los carruajes². Pese a que este camino era más largo que el del Puerto del Rey se hacía más breve y cómodo, evitando los portes y el alquiler de caballerías (Méndez, 1780, p. 260). Prueba de la capacidad de la nueva obra viaria es que se aprovechó su construcción para trasladar en 1771 el servicio de postas de entrada a Andalucía desde el reino de Córdoba, ubicando paradas en la venta de las Virtudes, Aldeaquemada y Santa Elena. Esta carretera estuvo en uso a partir de 1769 siendo una solución provisional que resolvería solo en parte el problema, de ahí que se estudiarán paralelamente mejoras y otras alternativas.

Los problemas con el tránsito del nuevo camino se mostraron en 1771 cuando Olavide trataba con Joaquín de Iturbide de la provisión de piedra para su arreglo³. El invierno fue muy lluvioso y aumentó tanto el caudal del río Magaña que el agua destruyó el puente provisional, proponiendo Juan Lanes Duval construir un vado utilizando la madera y las piedras que había arrastrado el agua. El vado estuvo en uso sólo varios años. En 1772, Iturbide ponía de relevancia en su informe sobre los caminos de la sierra el problema de las crecidas de los ríos que convertían a este camino en impracticable en determinadas épocas del año, informando de la necesidad de recuperar el antiguo paso del Puerto del Rey. Como consecuencia, la carrera oficial de postas se trasladará al camino del Puerto de Rey en 1775 pasando desde El Viso a Miranda de Rey, y desde allí a La Carolina (Hamer y Pérez-Schmid, 2019, pp. 385-387 y 390; Pérez-Schmid, 2020, pp. 464-467; Reese, 2022, pp. 105-106). En diciembre de 1775 Olavide, junto con el maestro de obras Juan Bautista Nebroni y el subdelegado Ondeano, propusieron a Lemaur desviar el nuevo camino por Mojón Blanco (Camacho *et al.*, 1988, pp. 109-110). Pero pese a los esfuerzos del superintendente, que también propuso al Consejo de Castilla convertirlo en el camino oficial de entrada a Andalucía, las críticas no tardaron en llegar, pues parece ser que la decisión ya estaba tomada para construir el nuevo camino por el paso de Despeñaperros. Iturbide, Administrador de Correos de Madrid, había sido enviado por Grimaldi para conocer el estado de las carreteras algunos años atrás. Su informe, fechado en 1772, reaparece en 1777 junto con el realizado por el ingeniero Carlos Lemaur en 1778, perfilándose de manera oficial la construcción del nuevo camino de Sierra Morena (Ruiz y Sena, 1988, pp. 23-27).

2. Biblioteca de Castilla La Mancha, ms. 9, p. 99-102.

3. Archivo Histórico Nacional, leg. 3603-2, Olavide a Iturbide. La Carolina, 25 de junio de 1771 (Sánchez-Batalla, 1998-2003, t. III, pp. 569-570).

4. Despeñaperros. El camino que se oficializó

Existe un antecedente previo del nuevo tramo de Despeñaperros en 1768 que fue patrocinado por el superintendente Olavide, cuando se proyectó la fundación de Almuradiel como punto intermedio de un nuevo camino por Despeñaperros, pero que finalmente fracasó. La similitud de lo proyectado en 1768 con el proyecto de Floridablanca de 1781 nos ilustra sobre su influencia, junto con las vertiginosas y complejas tareas intelectuales y técnicas acaecidas durante estos años. Las obras comenzaron en 1779, y el tramo de Despeñaperros se terminó en 1783, momento en el que se inició la parte del camino real de La Carolina a Andújar (Hamer y Pérez-Schmid, 2019, p. 388).

El nuevo camino del Puerto del Rey o de Sierra Morena poseía 36 pies de ancho desde el puente del río Jabalón hasta La Carolina, y una distancia de 70.600 varas, un poco más de 59 kilómetros. Entre 1779 y 1780 se construyeron cuatro puentes grandes, sobre el arroyo del Rey y ríos Magaña, Cabeza de Malo y Jabalón; cinco más pequeños en otros arroyos, y sesenta y seis alcantarillas para la salida de las aguas. Hasta 1783 se completó la obra con algunas obras más de consideración, construyéndose seis alcantarillas más y consolidándose cuatro leguas desde el puente de Magaña a La Carolina. El proyecto de Lemaur consiguió suavizar las subidas y bajadas de Despeñaperros, levantando parapetos en los precipicios más expuestos. La obra quedó vinculada a las Nuevas Poblaciones desde su nacimiento. En el parte de La Mancha con la nueva población de Almuradiel y las casas construidas a lo largo del camino a cada cuarto de legua, al igual que en el lado de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena, desde Santa Elena hasta La Carolina, con lo que se garantiza la asistencia al pasajero a lo largo de todo su trazado. Igualmente, se proyectó la construcción de una posada en el sitio de Las Correderas con una fuente de agua, de la que solo quedó finalizada la fuente⁴.

5. A modo de ejemplo: Despeñaperros, un itinerario “moderno” en el siglo XXI

Como resultado, se obtiene la proyección de cuatro vías de comunicación, donde Despeñaperros constituye la entrada principal a Andalucía para el tráfico rodado desde finales del siglo XVIII, de modo que resulta fundamental conectarlo con el resto de caminos históricos.

En trabajos anteriores de los ingenieros Mohíno y Coronado (2010), estos se centraron en el eje del paso de Despeñaperros, proponiendo senderos

4. *Gaceta de Madrid*, número 76, de 23/09/1783, pp. 792 -794. Sobre “Floridablanca y la nueva carretera” en Reese, 2022, pp. 228-237.

y pistas para ciclo-turistas; los trabajos de Sánchez-Batalla (1998-2003) y Reese (2022) muestra toda la variedad de caminos de Sierra Morena, pero no proponen itinerarios culturales. Como consecuencia es necesario no solo la descripción de los caminos y su georeferenciación, sino también la puesta en valor de su Patrimonio relacionando las vías de comunicación con las comarcas donde se inscriben.

Nuestros itinerarios cruzan la Sierra por cuatro lugares distintos, potenciando los municipios de Almuradiel, Viso del Marqués, Santa Cruz de Mudela, Aldeaquemada y Santa Elena. El camino del Puerto del Rey (1) se adentra desde el Viso del Marqués, hacia la aldea de Magaña, la venta del Marqués y el propio Puerto del Rey, para terminar en la aldea de Miranda del Rey. El del Muradal (2) lo comenzamos en el término del Viso que conecta con el castillo de Castro Ferral, célebre por la batalla de Las Navas de Tolosa, y continuando hacia la aldea del Portazgo y la antigua venta de los Palacios, transformada en real posada tras la fundación de Santa Elena en 1767. El camino de Olavide (3) se despliega desde Las Virtudes, para atravesar los restos arqueológicos de la aldea de Santa Cruz, Aldeaquemada, la desaparecida Mojón Blanco y el transformado Collado de los Jardines, pasando por el puente del arroyo del Rey, obra de Lemaur, y finalizar en la aldea del Portazgo y Santa Elena. Y, por último, el paso de Despeñaperros (4), saliendo de Almuradiel y pasando por su pedanía de Venta de Cárdenas y el puente sobre el río Magaña, también de Lemaur. La Cara de Dios nos señala los límites del Arzobispado de Toledo y el Obispado de Jaén, para continuar en dirección a la aldea de Las Correderas, el puente del arroyo del Rey, El Portazgo y Santa Elena.



Imagen 1 - Elaborado por los autores

Los itinerarios anteriores se fundamentan en dos principios: la experiencia directa y sensorial con el lugar y el contacto próximo con valores históricos y culturales del patrimonio (Rivera, 2013). Así, nuestra futura propuesta sería destacar las interrelaciones entre caminos, municipios y patrimonio, poniendo en valor no solo elementos vinculados a la carretera como alcantarillas, pretilos, puentes o mojones, sino también cortijos, antiguas ventas, molinos, vistas panorámicas, espacios naturales protegidos, etc.

6. Conclusiones

Como hemos podido comprobar, la fundación de colonias y su conexión mediante caminos capaces fue una de las prioridades de Olavide. Esto queda demostrado con Miranda del Rey y Magaña junto al camino del Puerto del Rey; el nuevo camino para unir Las Correderas con Aldeaquemada; o el primer proyecto fallido de realizar un nuevo paso por Despeñaperros con el punto de población en Almuradiel, como hito central, siendo esto una idea retomada años más tarde por Floridablanca y que propició la construcción del Paso de Despeñaperros bajo la dirección de Lemaur.

En futuros trabajos la historia de cada uno de los itinerarios se volcará, junto con el patrimonio que le acompaña, en códigos QR y aplicaciones digitales, en especial su vinculación a los municipios. Estos últimos permitirán la descarga de contenido multimedia mediante dispositivos inteligentes para hacer accesibles las rutas a los visitantes, incluso en diversos idiomas. Se trata de posibilitar al visitante de un rastreador de datos para recorrer de forma libre cada una de estas rutas, en conexión con otras potencialidades de la comarca como las Nuevas Poblaciones, la Batalla de Las Navas de Tolosa, el Arte Rupestre, el Parque Natural de Despeñaperros o el Paraje Natural de la Cascada de la Cimbarra.

Referencias bibliográficas

- Aycart C. (2007), “Vías Verdes: las pioneras”, *Ambienta: la revista del Ministerio de Medio Ambiente*, 65: 32-39.
- Blayney A.T. (1810), *España en 1810, memorias de un prisionero de guerra inglés*, Lulos-Michaud, S.A., París.
- Camacho M.D., Camacho J.A. (1988), “Colonos e Iglesia de las Navas de Tolosa y Santa Elena”, in Avilés M., Sena G., eds., *Carlos III y las “Nuevas Poblaciones”*, Universidad de Córdoba y Seminario de Estudios Carolinenses, Córdoba, I, pp. 109-110.
- Camacho M.D., Camacho J.A. (1992), *Sierra Morena durante la época precolonial según el catastro de Ensenada*, Seminario de Estudios Carolinenses, La Carolina.
- Corchado M. (1963), “Pasos naturales y antiguos caminos entre Jaén y La Mancha”, *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, 38: 9-40.

- Hamer A., Pérez-Schmid F.J. (2019), “Reformas y mejoras en el servicio de postas entre Madrid y Cádiz el caso de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena y Andalucía”, *Studia historica. Historia moderna*, 41, 1: 379-405.
- Huici M. (1956), *Las grandes batallas de la reconquista durante las invasiones africanas*, Instituto de Estudios Africanos, CSIC, Madrid (2000, Universidad de Granada, Granada).
- Méndez F. (1780), *Noticias de la vida y escritos del Rmo. P. Mro. Fr. Henrique Florez*, Imprenta de Pedro Marín, Madrid.
- Mohino I., Coronado J.M. (2010), “Proyecto de recuperación de la carretera histórica de Despeñaperros”, *I Congreso Internacional de Carreteras, Cultura y Territorio*, A Coruña.
- Patronato del Circuito Nacional de Firms Especiales (1931), *Memoria de los trabajos efectuados desde la creación del circuito en febrero de 1926 al 31 de diciembre de 1930; obras que se proyecta ejecutar en 1931 y liquidación del último ejercicio económico*.
- Pérez-Schmid F.J. (2017), *Historia de la colonia de Miranda del Rey y la aldea de Magaña (1767-2017)*, Ayuntamiento de Santa Elena, Jaén.
- Pérez-Schmid F.J. (2019), “Montizón”, in Fílder J.A., coord., *Las nuevas poblaciones de Sierra Morena y Andalucía: un sueño ilustrado en la España de Carlos III*, Fundación de Municipios Pablo de Olavide, Sevilla, p. 168.
- Pérez-Schmid F.J. (2020), “El camino de Olavide de Santa Elena a Aldeaquemada: patrimonio colonial en las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena”, in Escobedo E., López J.A., Cabrera M., eds., *VIII Congreso virtual sobre Historia de las Vías de Comunicación*, Asociación Orden de la Caminería y Asociación de Amigos del Archivo Histórico Diocesano de Jaén, Jaén, pp. 464-467.
- Reese T.F. (2022), *Las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena y Andalucía. Reforma agraria, repoblación y urbanismo en la España rural del siglo XVIII*, Iberoamericana-Vervuert, Madrid.
- Rivera M. (2013), “El turismo experiencial como forma de turismo responsable e intercultural”, in Rodríguez L., Roldán A., *Relaciones interculturales en la diversidad*, Universidad de Córdoba, Cátedra Intercultural, Córdoba, pp. 199-217.
- Ruiz J.E., Sena G. (1988), “Carlos Lemaur y el Camino de Despeñaperros”, in Avilés M., Sena G., eds., *Carlos III y las “Nuevas Poblaciones”*, Universidad de Córdoba y Seminario de Estudios Carolinenses, Córdoba, I, pp. 23-27.
- Sánchez J. (2005), “La defensa del Camino Real de Andalucía: Muradal, 1665; Despeñaperros, 1810”, *El nuevo miliario*, 0, I: 8-20.
- Sánchez-Batalla C. (1998-2003), *La Carolina en el entorno de sus colonias gemelas y antiguas Poblaciones de Sierra Morena. Prehistoria a 1835*, tomos I-IV, Caja Rural de Jaén, Andújar.
- Torres D. (2019), *La carrera de Madrid a las Andalucías en 1707*, texto disponible en el enlace www.juntadeandalucia.es/cultura/blog/la-carrera-de-madrid-a-las-andalucias-en-1707.

Da alcuni anni è in atto un processo di rigenerazione territoriale che si manifesta anche attraverso il riuso di itinerari e cammini nell'ottica di un turismo lento e di una mobilità dolce. Sia nel più ampio dibattito geografico e scientifico in generale, sia nei principali indirizzi di programmazione nazionale e sovranazionale, è diffusa l'idea che il recupero di itinerari "lenti" restituisca valore e centralità alle risorse territoriali, diventando un importante attrattore turistico e contribuendo a innescare processi di sviluppo locale. La riscoperta di tali percorsi può rappresentare, dunque, l'opportunità per il recupero e la valorizzazione di patrimoni e risorse, nonché per la rifunzionalizzazione del territorio stesso.

Queste le premesse per ripercorrere il tema della rigenerazione sostenibile dei territori attraverso una messe nutrita di saggi che, a partire da approcci teorici diversi e casi empirici variegati, sollecitano un dialogo e un confronto aperto e costruttivo, lasciando spazio a un dibattito intra e transdisciplinare sui temi del viaggio lento, del turismo slow, della mobilità dolce, della partecipazione, della narrazione territoriale e degli sviluppi reticolari.

Luisa Spagnoli è ricercatrice presso il Consiglio Nazionale delle Ricerche CNR, Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea ISEM. Dottore di ricerca in Geografia storica, insegna Geografia storica e fondamenti del pensiero geografico presso l'Università degli Studi di Roma Tor Vergata, Dipartimento di Storia, patrimonio culturale, formazione e società. Ha ottenuto l'abilitazione scientifica nazionale alle funzioni di professore di seconda e prima fascia nel settore concorsuale 11/B1 (geografia). È autrice di diverse monografie e numerosi articoli scientifici riguardanti le trasformazioni territoriali e paesaggistiche, i processi di innovazione nel campo dell'agricoltura, la geografia storica, la cartografia storica e la storia del pensiero geografico. È impegnata, inoltre, in diversi progetti di ricerca concernenti la valorizzazione e la rifunzionalizzazione di risorse e patrimoni culturali soprattutto di contesti fragili, in un'ottica di sviluppo locale.