

CAMINOS Y VÍAS DE COMUNICACIÓN DE BEDMAR

Matías Gómez Carreras

RESUMEN

En la topografía de Bedmar del siglo XVIII, encontramos diversos parajes enclavados en caminos o vías de comunicación. En la mayoría de los casos se trata del ya citado camino real Baeza-Granada, con varios apeaderos o abrevaderos como Salmerón o la Fuengrande.

SUMMARY

In the topography of Bedmar from 18th century, we find various places located on roads or communication routes. In most cases it is the aforementioned Baeza-Granada royal road, with several halts or watering holes such as Salmerón or Fuengrande.

La situación geográfica del término y el pueblo de Bedmar, determinaron desde antiguo que estuviese muy ligado a las vías de comunicación que desde la meseta comunicaban con el reino de Granada. La más genuina y antigua de todas ellas, el Camino Real Toledo-Granada, atravesaba la ciudad y término de Baeza, se adentraba en territorio bedmareense por el valle del Guadalquivir desde la puerta de Bedmar¹, en la muralla baezana, a través del puente Mazuecos y atravesaba los llanos de

¹ “Construida en el flanco sur de la ciudad, flanqueada por sendas torres, la Puerta de Bedmar se abría amistosa hacia el valle y hacia los pueblos hermanos de la sierra. De ahí su nombre, porque el camino que arrancaba de sus jambas bajaba serpenteante hasta llegar al gran río, para volver a subir entre huertas y cultivos hasta Bedmar. Diversos ramales acercaban a pueblos serranos en un intercambio provechoso que la paz del Califato promovió y aseguró”. GARCÍA TORRALBO, M.^a Cruz. Sumuntán nº 17. 2002.

Pedro Marín, la Dehesa y Salmerón, para discurrir a través de la villa por los parajes de la Fuengrande, Ejido y Pelotar. A partir de aquí se bifurcaba en dos direcciones: hacía el valle del Jandulilla, por la partición de Jódar y hacía el camino viejo de Cuadros, donde habría de remontar por la era del Curilla para descender hacia Bélmez de la Moraleda.

En esta vía de comunicación de ganados, mercancías y personas, cuyo trazado tradicional poco difiere del actual, caben distinguir tres sectores diferenciados. El primero, el que parte del kilómetro 34 de la actual A320, en su intersección con la A401 (conocido popularmente como la Partición), comunica Bedmar con Úbeda y Granada y, por tanto, con las poblaciones incluidas en tales itinerarios. Por razones de vecindad, fue el camino natural de comunicación con Jódar, donde fueron muy frecuentes los intercambios de productos hortofrutícolas y los productos derivados del esparto. Este primer trazado tiene en su recorrido diversos hitos o accidentes geográficos tales como el Arroyo Salado, la subida al portillo de Fuentenueva, en la Serrezuela de Bedmar, el Barranquillo, las eras del Pelotar -ya en el casco urbano de Bedmar-, los castillos Nuevo y Viejo de Bedmar, el barranco del Tejar, las Casas Nuevas y el Barranco el Bu, que es donde se sitúa el kilómetro 0 de la actual JV3032 -el segundo de los tres sectores-, o el recorrido tradicional a lo largo de la parte norte del término de Bedmar del citado Camino Real. En este sector encontramos los siguientes hitos: en torno al kilómetro 1 de esta JV3032, a la altura del lavadero de la Fuengrande, en cuyos aledaños se radica la calzada de los Huertos, de la que posteriormente se hablará y que era zona de producción hortofrutícola por excelencia y antiguo apeadero o abrevadero del citado Camino Real, parte un ramal de este camino que se dirige paralelo a la Serrezuela y que se conoce con el nombre de camino de los Pedregales y del barranco Perejil. En el kilómetro 2 encontramos el paraje del Llano de la Matilla, zona tradicional de olivar de regadío. En el kilómetro 3,5 encontramos el carril que parte hacia Salmerón y hacia la Cañada del Alcalde, zonas de cereal y olivar, camino que enlazará a la altura del cortijo del mismo nombre con el de Jaén, del que igualmente hablaremos más adelante. En el kilómetro 4 el Camino Real converge con el Camino de Jaén, que lo cruza perpendicularmente. A la altura del kilómetro 6, a la izquierda y en dirección a los cerros de Fique, parte el camino de Garcíez,

en cuya orilla se sitúa el torreón árabe de Fique. En el kilómetro 10 se encuentra el acceso a unos de los cortijos más importantes de Bedmar (el cortijo de Pedro Marín), sin duda el comercio de los productos cerealísticos y ganaderos de esta finca utilizó esta importante vía de comunicación para llegar a los mercados de Úbeda, Baeza, Garcíez, Jimena y Bedmar. Del kilómetro 12 parte un camino que va a Jódar y que converge con la actual A401 a la altura de Cerro Hernando. Por este camino se accede igualmente al embalse de Pedro Marín y su estación hidroeléctrica. Finalmente, el Camino Real llega hasta el Guadalquivir, en la desembocadura del río de Cuadros, para adentrarse, a través del citado puente de Mazuecos, en tierras de Baeza hasta la propia ciudad, a través de la puerta de Bedmar. Tramo éste que podría considerar el tercero de esta clasificación.

En lo que respecta a la comunicación transversal, de oeste a este, parte del término municipal estaba recorrido por una vía secundaria de la calzada romana Tugia-Mentesa. Diversos testimonios así lo corroboran, como los restos de calzada encontrados en el transcurso de las obras de acondicionamiento de la carretera local entre Bedmar y Garcíez o la moneda romana de bronce hallada en un olivar hace unos años. Se trataba de un sestercio de 24,9 gramos/34 mm, acuñado en Roma en el año 113 d.C.². Es posible incluso que el topónimo local conocido como *calzada de los Huertos*, paraje en el que se localizó la moneda, derive de esta calzada.



² GÓMEZ CARRERAS, M. Moneda Romana de Bedmar. Sumuntán n° 27. 2009.

Este camino recorre de oeste a nordeste el término bedmarensense, desde Jimena, partiendo de la A320, siendo sus principales hitos los siguientes (considerando el kilómetro 0 el punto de la A320 del cual parte este camino). En el kilómetro 1,5 se encuentra el cementerio del citado pueblo, cerca del cual (en el kilómetro 2), hemos localizado dos importantes piedras de molino cuyas formas bien podrían recordar a miliarios de la antigua calzada romana.



El Camino de Jaén cruza el río de Cuadros en el kilómetro 3,5 a través de un vado. Un poco más arriba, en el kilómetro 4, el camino corta perpendicularmente la carretera de Bedmar a Garcíez (aquí un letrero recuerda que dicho camino se trata de un cordel) y en el kilómetro 6 pasa a la altura del cerro de la Chaparra. Los cerros de Fique quedan a la derecha del camino, entre los puntos kilométricos 6,5 y 7 y en el 7,7, a la izquierda, un nuevo camino se dirige a Garcíez. El camino de Jaén se cruza con el Camino Real de Baeza a Granada (aquí un cartel le devuelve el nombre de “Camino de Jaén”), en el punto kilométrico 8 (en el kilómetro 4 de la JV 3032). En el kilómetro 9, el camino de Jaén se bifurca en tres direcciones: hacia el camino de la Dehesa de Bedmar, hacia Salmerón, junto a su cortijo y abrevadero y hacia Jódar, su dirección natural. A partir del kilómetro 10 va a cruzar diversos barrancos y arroyos que vienen desde la Serrezuela de Bedmar, para adentrarse finalmente en el término municipal de Jódar: barranco del Cerro del Moncayo (km. 10); barranco del Saltadero y de la Higuera (km. 11), barranco de los Pintos (km. 12) y

arroyo de la Dehesilla (km. 13). En el kilómetro 14 del camino se encuentra el lavadero y la ermita de San Isidro y en el kilómetro 16 el camino cruza perpendicularmente la A401 de Jódar a Úbeda.

La antigua y natural vía de comunicación entre Bedmar y Jódar, tal y como se describe en las relaciones topográficas de Felipe II y también la más corta, es el *áspero* camino del portillo de Fuentenueva, que asciende a espaldas de la villa vieja de Bedmar y sortea la Serrezuela por este puerto natural.

En la topografía de Bedmar del siglo XVIII, encontramos diversos parajes enclavados en caminos o vías de comunicación. En la mayoría de los casos se trata del ya citado camino real Baeza-Granada, con varios apeaderos o abrevaderos como Salmerón o la Fuengrande. También se conoce a esta vía de comunicación como el Camino de Granada. Pero el término “camino” también se refiere a las vías que comunicaban la población con diversos parajes locales, tales como el camino viejo a Cuadros, el camino a la fuente de la Pililla, el camino del Pelotar, etc. Generalmente se trata de rutas de tierra por donde transitan personas y ganados.

Otro término muy empleado en la topografía local es el de “cañada”, genuinamente para referirse a lugares como la cañada el Alcalde, cañada Asogil o la cañada del Vado Jaén. Se trata de vías por donde transita el ganado o también se puede referir a un camino delimitado por lomas de escasa altura y poco distantes entre sí.

Sin embargo, no aparecen los términos “cordel” o “colada”, aunque sí encontramos el término “vereda”, para referirse a vías angostas que comunicaban con diferentes lugares del término utilizadas tanto por personas como por ganados: vereda de la Fresneda, vereda de la Balsa, vereda que baja al Guadalquivir, vereda a la ermita de Santo Bastián, vereda a la Mahoma.

Con motivo de la elaboración del Catastro de Rústica de 1900, encontramos diversos planos del término municipal donde, además del tipo de cultivos y la extensión de éstos, aparecen reflejados los diferentes caminos y vías de comunicación que recorrían, entonces y ahora, el término.³ La entonces denominada “Brigada 4ª” encargada de la elaboración

³ Archivo Histórico Provincial de Jaén. Legajo 8.417. Catastro de Rústica Año 1900.

del catastro, dividió el término en cuatro zonas o secciones (véanse apéndices).

SECCIÓN A

Estaba delimitada al norte por el cerro San Cristóbal y el camino de Jaén a Murcia. Al sur, por el camino de la Fresneda. Al este, por el curso del río Cuadros y al oeste por los términos municipales de Jimena y de Albánchez. De norte a sur y de oeste a este estaba recorrida por los siguientes caminos y vías de comunicación:

Carretera de Jimena a Bedmar (actual A320).

- Camino y paso de la Asogil, que cruza la anterior carretera y el río de Cuadros.
- El camino de los Allozos, al sur de Chavallanque, pasando cerca de la casa de Tomás Lorite.
- El camino del Risquillo, que corre paralelo al curso del río Albánchez, cerca de Campanil.
- El camino de Bedmar a Albánchez que, antes de cruzar el río Cuadros, se bifurca en varias direcciones: hacia el sur, el paso de la Fresneda y hacia el sureste por el camino de la Canaleja.

SECCIÓN B

Estaba delimitada al norte por el camino de Jaén a Murcia y a Jódar; al sur por el camino del Charcón; al este por el camino real de Baeza a Granada y al oeste por el río de Cuadros. De norte a sur estaba recorrida esta sección por el camino de Bedmar a Garcéz (actual JA 4110) y de oeste a este por los siguientes caminos y vías de comunicación:

- Arroyo de la Salinilla.
- Senda del Enebral, que partía del camino del río y enlazaba con el camino real.
- Paso de la Asogil, que partía del camino del río y enlazaba cerca del camino del Enebral, con el camino del Cerro de la Chaparra que, desde el norte, partía del camino de Jaén y moría en el camino real. Del cortijo de la Asogil partía un camino que enlazaba con el camino de Garcéz, camino al que entonces se conocía como camino de la Fuente de la Jimena.

- Camino del Cañaveral a Garcíez.
- Camino de Jimena.
- Carretera de Jimena a Bedmar, actual A320.
- Del camino de la Fuengrande, o camino real, partían dos caminos interiores conocidos entonces como camino de la Balsa y camino de las Bestias.

SECCIÓN C

Estaba delimitada al norte por el camino de Jaén a Murcia y a Jódar; al sur por el camino de Bedmar a Jódar (actual A320); al este por el término de Jódar y al oeste por el camino de Salmerón y el camino real. De sur a norte, la sección estaba recorrida por el camino de Bedmar a Úbeda, junto a la Fuengrande, que cruzaba los barrancos del Herrero, Pizarro, Higuera, Perejil y de los Sopalmos. Esta vía, a la altura del barranco Pizarro, se bifurcaba en dos direcciones; hacia Úbeda y hacia el camino del Cerro del Moncayo, por el barranco del mismo nombre. A la altura del barranco Perejil, el camino se vuelve a bifurcar en dos direcciones: hacia Úbeda, por la ermita de San Isidro, y hacia Jódar, a través de un paso de la Serrezuela. El camino de la Hoya del Buitre pasaba cerca del nacimiento de agua de Carratraca y se adentraba en la Serrezuela.

En el oeste encontramos los ya referidos caminos de Salmerón y Real y el camino del Cerro de la Chaparra.

SECCIÓN D

Estaba delimitada al norte por el camino del Charcón y el caso urbano; al sur por el camino de Cuadros a Jódar, remontando el curso del barranco de las Adelfas y junto a la casilla de Cañada Morena; el este, por el camino de Bedmar a Jódar (actual A320) y al oeste por el río de Cuadros. De norte a sur la sección está recorrida por el camino viejo de Cuadros que partía de la población y llegaba hasta la ermita de la virgen del mismo nombre (actual JA 4111).

De oeste a este y de norte a sur, esta sección del término estaba recorrida por los siguientes caminos y vías de comunicación:

- Camino del Risquillo, del que partía por el norte el camino del Molino Viejo, cerca de la casa del Mayorazgo.

- Camino de Albánchez, que moría en el camino del Risquillo.
- Camino de la Loma el Monje, que moría en el camino de Albánchez.
- Arroyo del Salado.
- Arroyo de Espanta Cristianos, que cruzaba el camino de la Sierra (Santa Inés) y que, partiendo del camino a Jódar, se adentraba en la sierra y cruzaba a su vez el barranco de la Adelfa.
- Camino de los Molineros que partía del camino viejo de Cuadros y enlazaba con el camino de Cuadros a Jódar, antes referido.

Una orden ministerial de 20 de diciembre de 1963, va a llevar a cabo la clasificación de las vías pecuarias del término de Bedmar, con arreglo al Reglamento regulador de dicha materia de 23 diciembre de 1944. Dicha orden estableció en nuestro término las siguientes vías pecuarias:

- El cordel de Pedro Marín a la Dehesa, que discurre paralelo al camino real.
- El cordel de Jaén a Úbeda, o antiguo camino de Jaén, junto a los cerros de Figue.
- El cordel de la Asogil, siguiendo seguramente parte del actual trazado de la carretera entre Bedmar y Garcéz.
- El cordel del Hoyo de la Laguna, que comunica el área de Cuadros con Bélmez de la Moraleda.

Se determinó que la anchura de estos cuatro cordeles fuera de 37,61 metros.

Asimismo, quedaron determinadas las veredas del término municipal. Fueron las siguientes:

Vereda del Pinillo, que enlazaba con el cordel del Hoyo de la Laguna.

- Vereda de Jimena al abrevadero de la Fresneda, siguiendo el trazado de los caminos de Campanil y Cortijo de Linares.
- Vereda del Portillo al abrevadero de la Puente, al pie de la Serrezuela.
- Vereda de Cañada Morena, que asciende hasta la Cruz de Requena.
- Vereda de la Cuesta Soriano.

- Vereda del Pozo de las Lomas, que comunica el paraje de Santa Inés con la Asperilla.

La anchura de las seis veredas quedó fijada en 20,89 metros.

También quedaron determinadas las diez coladas de que constaba el término, que fueron las siguientes:

- Colada al Puente Mazuecos.
- Colada de Fique al río Guadalquivir.
- Colada del Vado Jaén a la Asogil
- Colada del Ejido al Vado Jaén.
- Colada de las Eras Chamorro a las Vegas.
- Colada del Ejido al Pilarejo.
- Colada del Camino del Charcón.
- Colada de la Fuengrande al cordel de Jaén y Úbeda.
- Colada al abrevadero del Rufero.
- Colada del abrevadero del Charcón al Saltadero.

Las diez coladas tienen de anchura 10 metros.

La misma orden ministerial estimó como vía pecuaria innecesaria el segundo tramo de la vereda del Pozo de las Lomas, con una anchura total de 20,89 metros.

En fechas posteriores se procedió al deslinde y amojonamiento de las vías pecuarias, así como a la parcelación y enajenación de los terrenos innecesarios, estableciéndose que tales terrenos no podían ser ocupados mientras no se llevara a cabo su adjudicación de forma reglamentaria.

En 1964, con motivo del expediente seguido para la clasificación de las vías pecuarias de Jódar y ante la petición del ayuntamiento de dicha localidad de que se declarase innecesario el cordel de Pedro Marín o del Príncipe y se redujese a 12 metros de anchura el cordel de Bélmez o General, el Servicio de Inspección del Ministerio de Agricultura dictaminó que aun cuando el cordel de Pedro Marín se encontraba en parte anegado por las aguas del pantano, no estaba totalmente cortado y dicho cordel era continuación de otras vías pecuarias clasificadas como necesarias en los términos municipales de Bedmar y Úbeda y, por tanto, no podía ser declarado innecesario. Así pues, se estableció una nueva clasificación que incluyó tres cordeles, los de Bélmez o General, el cordel de Jaén y Úbeda y el cordel de Pedro Marín o del Príncipe, con una anchura de 37,61

metros. En cuanto a las coladas, éstas quedaban delimitadas por la de Pinillos, la Partición, colada del camino de Cabra a Bedmar y colada del Portillo, con una anchura de 12 metros.⁴

Tras diferentes reclamaciones efectuadas por vecinos y propietarios afectados por los deslindes correspondientes, el Ministerio de Agricultura, mediante orden de fecha 20 de abril de 1965⁵, modificó la clasificación de las vías pecuarias existentes en el término municipal de Bedmar, declarando como vías pecuarias necesarias, las siguientes:

- Cordel de Pedro Marín a la Dehesa, con una anchura de 37,61 metros.
- Vereda del Pinillo, con una anchura de 20,89 metros.
- Vereda del Pozo de las Lomas, con una anchura de 20,89 metros.

La misma orden estableció como vías pecuarias “excesivas”, las siguientes:

- El cordel de Jaén a Úbeda que, con una anchura hasta ese momento de 37,61 metros, queda reducido a vereda con anchura necesaria de 20,89 metros.
- La vereda del Portillo al abrevadero de la Puente que, con una anchura actual de 20,89 metros, queda reducida a colada con una anchura necesaria de 10 metros.
- La colada del camino del Charcón, que hasta ese momento contaba con una anchura de 10 metros, quedó reducida a 4 metros.
- El cordel de la Asogil con una anchura de 37,61 metros.
- La vereda de Jimena al abrevadero de la Fresneda, con su anchura actual de 20,89 metros.
- La vereda de Cañada Morena y el Batán, con su anchura de 20,89 metros.
- La vereda de la cuesta Soriano, con su anchura de 20,89 metros.
- La colada al Puente Mazuecos con su anchura de 10 metros.
- La colada de Fique al río Guadalquivir, con su anchura de 10 metros.

⁴ BOP. 13-5-1964

⁵ BOP. 7-5-1965

- La colada del Vado Jaén a la Asogil, con su anchura de 10 metros.
- La colada del Ejido al Vado Jaén con su anchura de 10 metros.
- La colada de las Eras Chamorro a las Vegas, con su anchura de 10 metros.
- La colada del Ejido al Pilarejo con su anchura de 10 metros.
- La colada de la Fuengrande al cordel de Jaén y Úbeda, con su anchura de 10 metros.
- La colada del abrevadero del Rufero con su anchura de 10 metros.
- La colada del abrevadero del Charco del Saltadero con su anchura de 10 metros.

La orden además estableció que la anchura necesaria de las vías pecuarias precedentes se fijaría en el momento del deslinde, con una anchura entre 7 y 10 metros. Asimismo, determinó como vías pecuarias innecesarias la vereda del Pozo de las Lomas, con una anchura de 20,89 metros. Se fijó igualmente que todos los descansaderos y abrevaderos existentes en todas las vías pecuarias se considerarían “necesarios”.

Este inventario de vías se había realizado conforme al proyecto del año 1963 donde quedaron fijadas las vías y su dirección, longitud, recorrido, descansaderos, abrevaderos y demás características.⁶

Con posterioridad, la Ley 22/1974 de 27 de junio, de Vías Pecuarias y el Reglamento regulador de dicha ley, aprobado por R.D. 2876/1978 de 3 de noviembre, vienen a actualizar los conceptos de “vías pecuarias”, entendiendo éstas como bienes de dominio público destinados principalmente al tránsito de ganados, distinguiendo entre “cañadas”, que no podrían exceder de 75 metros de anchura; “cordeles”, cuya anchura no podría exceder de 37,50 metros y “veredas”, que no superarían los 20 metros. También se refiere al real decreto a los “apeaderos”, “descansaderos”, “majadas” y “coladas”, cuya anchura será la que se determine en su clasificación. Estas disposiciones vinieron a derogar la anterior legisla-

⁶ BOP. 22-1-1964

ción sobre vías pecuarias, concretamente dos decretos, uno del año 1944 y otro de 1963.⁷

En 1950 se lleva a cabo un expediente de expropiación forzosa para la construcción de la variante de Bedmar y, por tanto, la supresión de la vía de comunicación que se adentraba por el Pilarejo y, bien por la calle Llana, o bien a través de la calle Nueva, cruzaba la población en dirección a Jódar y Granada. El día 30 de octubre de ese año, se citó a los propietarios afectados por las expropiaciones en el ayuntamiento para llevar a cabo las indemnizaciones económicas correspondientes.

La relación de propietarios afectados por las expropiaciones de la variante fue la siguiente:⁸

Don Juan Matías Chamorro

- Don Antonio Sánchez Cáceres
- Doña Josefa Fuentes Muñoz
- Don Luis Alcalá Narvárez
- Don Manuel Rodríguez Delgado
- Herederos de doña María Dolores Marín Ogayar
- Don José Troyano Herrera
- Don Martín Rodríguez Morillas
- Don Ángel Martos Martínez
- Don José Martos Martínez
- Don Blas Martos Martínez
- Don Gregorio Blanco Ortiz
- Don Cristóbal Rodríguez Fernández
- Don Lorenzo Rodríguez Fernández
- Doña Ana Martos Martos
- Herederos de don Francisco Chamorro Medina
- Don Francisco Chamorro Peñas
- Don Juan Matías Chamorro Peñas
- Don Antonio Chamorro Peñas
- Don Cristóbal León Medina
- Don Diego Díaz Medina

⁷ BOE. 12-12-1978

⁸ BOP. 14-10-1950

- Don Diego Medina Ogayar
- Doña Ana Martos Martos
- Viuda de don José Rodríguez Romero
- Doña Antonia Herrera Loperráez

En 1951, la Jefatura de Obras Públicas de la provincia de Jaén atiende la solicitud de una línea de transporte de viajeros entre Bedmar y Úbeda, por lo que convoca un anuncio para que todos aquellos interesados en el proyecto pudiesen exponer sus consideraciones, así como a los concesionarios en ese tiempo de servicios regulares de la misma clase (Quesada-Jaén; Jimena-Jaén, Albánchez-Jimena) por tener sus itinerarios puntos de contacto con el que se solicita.⁹

En 1958, junto al antiguo apeadero o abrevadero de la Fuengrande, en el trazado del camino real y sobre un solar que ocupaba el antiguo Albercón que reunía las aguas del venero de Carratraca y que irrigaba los huertos y olivares de la Fuengrande, Corredera, Calzada de los Huertos, la Balsa y otros, se lleva a cabo la construcción de un lavadero nuevo, obras que serán ejecutadas por el empresario Timoteo Herranz Pereira.¹⁰

En 1962, el Ministerio de Obras Públicas publica la licitación de las obras de reparación de la travesía del camino vecinal de Bedmar a Cuadros, con un presupuesto de contrata de 386.000 pesetas.¹¹

En 1964 se modifica en cierta forma la vía pecuaria que comunicaba el Ejido con la Fuengrande, con la cesión a la Obra Sindical del Hogar de una parcela de 13.000 metros cuadrados, que limitaba al norte y oeste con la carretera de Bedmar a la estación de García y Jimena; por el sur con terrenos de propiedad municipal (El Ejido) y por el Este con una finca de María Antonia Rodríguez García, para la construcción de cien viviendas de renta limitada para beneficiarios pobres de la localidad.¹²

Ese mismo año, se solicita la unificación de las concesiones de los servicios de transporte mecánico de viajeros por carretera de Albánchez

⁹ BOP. 9-1-1951

¹⁰ BOP. 19-7-1961

¹¹ BOP. 8-1-1962

¹² BOP. 2-3-1964

de Úbeda a Jaén; de Bedmar a Úbeda y de Huesa a Jimena, con prolongación a Pozo Alcón.¹³

En el deslinde y delimitación perimetral de la Serrezuela, entre Bedmar y Jódar, que se llevó a cabo en 1966, la carretera Mancha Real-Cazorla A320, (ahora redefinida por el documento de la Consejería de Fomento y Vivienda “Actualización de la Red de Carreteras de Andalucía”, de 2015), como carretera Mancha Real a Jódar, con inicio en la A316 y final en A401 de Jódar y una longitud de 34,8 km), actuó de límite entre los piquetes 50 al 55 que se colocaron en el límite sur de dicha Serrezuela, junto con terrenos de particulares, hasta la venta del Carbón, lugar de parada y fonda en los orígenes de esta vía de comunicación. También la misma carretera actuó de límite este, en el piquete 50, colocado en la cueva de la Maraña.¹⁴

En 1970 el ayuntamiento de Bedmar cedió a la Dirección General de la Guardia Civil un solar situado en el Charcón, también conocido el sitio como la Hoya, con una superficie de 1.440 metros cuadrados, que lindaba al norte y al este con tierras de don Eugenio Rodríguez Herrera; al sur con la calle del Cardenal de la Cueva y al oeste con la carretera de Mancha Real a Cazorla, que no sufrió modificaciones en su trazado, valorado en 162.056 pesetas, con destino exclusivo a la construcción de la Casa Cuartel de la Guardia Civil.¹⁵

LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN Y SU INFLUENCIA EN LA COLONIZACIÓN DE DIVERSAS ZONAS DE VEGAS DE LA CUENCA DEL RÍO GUADALQUIVIR.

En el marco del entonces llamado Plan de Ordenación Económico Social de la provincia de Jaén, promovido por el Ministerio de Agricultura en 1951, uno de cuyos principales objetivos fue la absorción del paro estacional persistente en nuestra provincia (ayer y hoy), se posibilitó el establecimiento de huertos familiares en las vegas de la cuenca del río Guadalquivir, en la que los productores pudiesen desarrollar una activi-

¹³ BOP. 13-5-1964

¹⁴ BOP. 3-1-1967

¹⁵ BOP. 2-7-8-1970

dad agrícola en auge, que permitiese elevar el nivel de renta de esta capa de la población. Para ello se promovería el riego de las vegas de determinadas zonas de la cuenca del Guadalquivir, posibilitando, además, el establecimiento de viviendas para alojar a las poblaciones trasladadas. Por tal motivo se declaró de interés nacional la colonización de las vegas más aptas de los ríos de la cuenca del Guadalquivir, que fueron las siguientes:

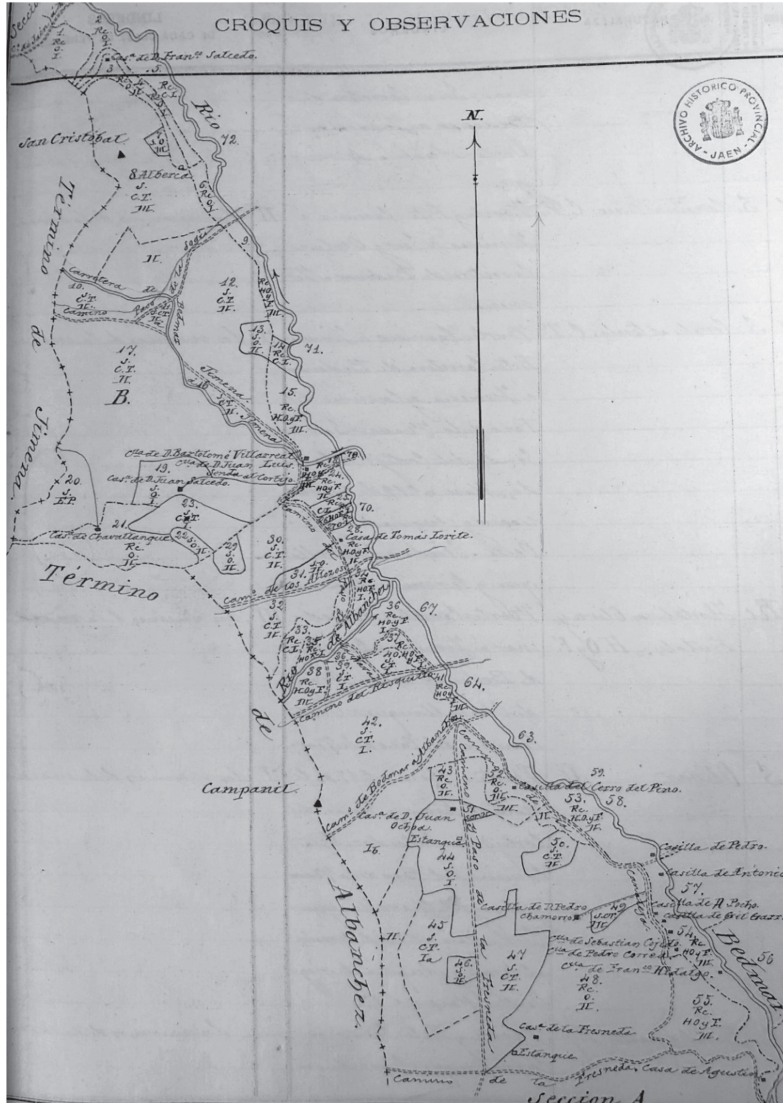
- Zona alta del Guadalquivir, desde la elevación de Mogón hasta el desagüe de la elevación proyectada en el Salto de doña Aldonza.
- Zona del Guadalimar y media del Guadalquivir, desde la elevación de Pedro Marín hasta el desagüe de la elevación que se proyectaba en la margen derecha del río Guadalimar. Esta zona incluyó al caserío de Pedro Marín y al kilómetro cuarenta del ferrocarril de Linares a Almería, para seguir por esta línea férrea hasta la línea del término de Bedmar y, siguiendo por esta línea del término, hasta el río Guadalquivir y por el río al punto de origen indicado. Esta zona tenía una superficie de 12.180 Has de las que 6.000 eran útiles de riego, comprendiendo parte de los términos de Bedmar, Baeza, Begíjar, Torreblascopedro, Lupión, Linares, Jabalquinto, Torrequebradilla, Mancha Real.
- La tercera zona delimitada fue la comprendida por la zona del Guadalbullón y baja del Guadalquivir, desde la elevación de aquel río hasta el punto de desagüe de la de Marmolejo.¹⁶

¹⁶ BOP. 8-8-1951

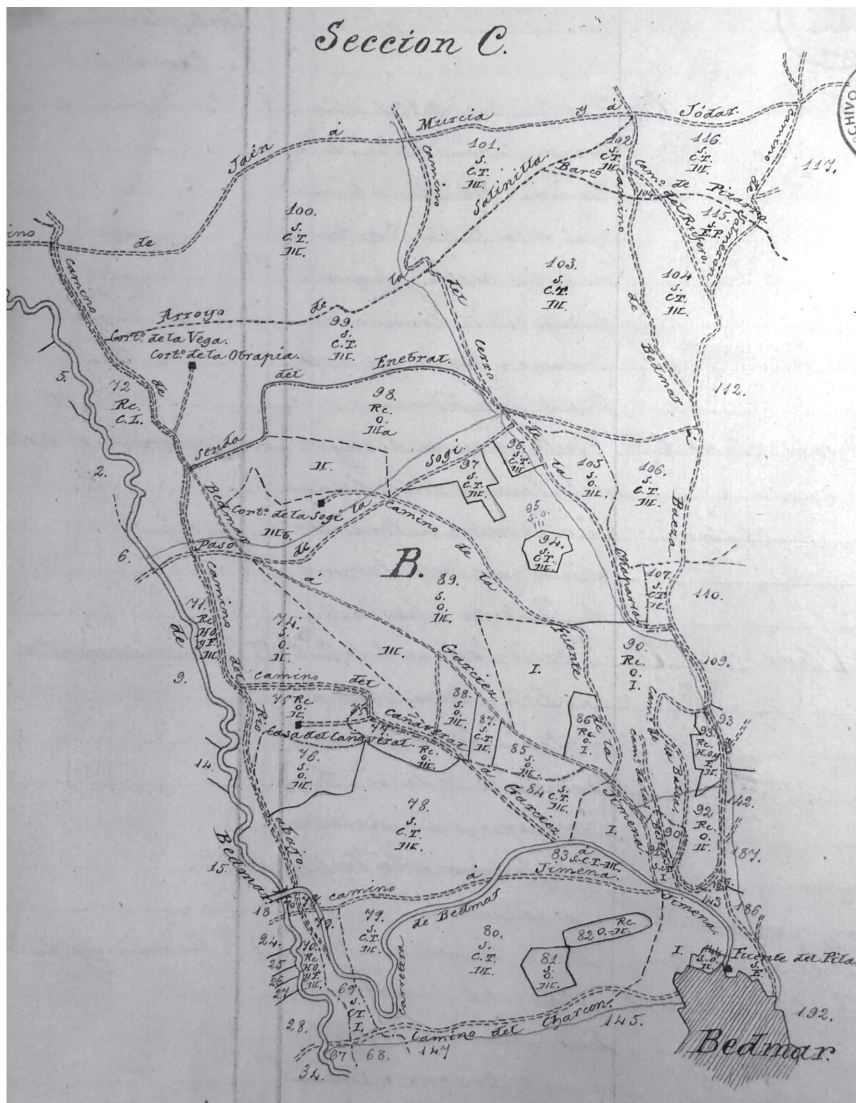
APÉNDICES

PLANOS DE LAS SECCIONES EN QUE FUE DIVIDIDO EL TÉRMINO MUNICIPAL DE BEDMAR, POR EL CATASTRO DE 1900

SECCIÓN A



SECCIÓN B



SECCIÓN C

