

La minería vuelve a situar a Los Pedroches en el mapa

En la época del imperio romano, la vía de comunicación más importante era la que unía Corduba con Emerita Augusta, las capitales más relevantes de Hispania. Un estudio dirigido por el arqueólogo e investigador Antonio Monterroso Checa concluye que la relevancia de esta vía, una de las calzadas más amplias de toda Hispania, residía en que por ella se organizaba el comercio de todo el mineral que Roma extraía de Los Pedroches y el Alto Guadiato. En concreto, el cobre de Cerro Muriano y Alto Guadiato, la plata y el plomo de Los Pedroches y el mercurio y minio de Almadén.

Según Monterroso Checa, «Corduba nunca hubiera sido tan rica sin esta vía de comunicación, verdadero cauce de riqueza y administración de la mayoría de su territorio, que estuvo articulado así por uno de los viarios económicos más importantes de toda Hispania y, sin duda, el primero de toda la Bética». Se han descubierto tramos de calzada de doce metros de anchura, lo que da una idea de la importancia de la vía. Este hallazgo, según Antonio Monterroso, «hace justicia con la suma importancia que el Alto Guadiato y Los Pedroches tuvieron para Córdoba y Roma. Fueron dos territorios estratégicos, directamente administrados por las oligarquías de Corduba en tutela de la administración imperial». Es decir, que Córdoba fue la capital de un potentísimo distrito minero, «el más rico de Hispania en variedad de metales», dice Monterroso Checa.

Un dato que subraya la importancia minera de Los Pedroches para los romanos es que Villanueva del Duque contaba con las minas de galena argentífera más ricas de Sierra Morena y del Mediterráneo.

En 1397, en la baja Edad Media, el rey Enrique III concedió a Córdoba doce ventas francas en los caminos que iban a Ciudad Real y Toledo, a la Meseta: Venta del Charco, El Cerezo, Azuel y Cardaña, entre ellas. Tras la Reconquista, El Guijo pasó a ser puerta de entrada

a Córdoba, es decir, al sur, desde la Meseta, a través de la Cañada Real Soriana y de la Mesta para los rebaños trashumantes.

En la Edad Media también, el Camino Mozárabe unía Almería, Granada, Málaga y Córdoba con Extremadura, Castilla, León y Galicia. Alcaracejos era su puerta de entrada a Los Pedroches e Hinojosa su salida hacia Extremadura. También se mantenía en pleno uso la ruta que salía de Córdoba hacia Toledo y que pasaba por Villafranca, Montoro, Cardena y Azuel y se adentraba en La Mancha. Ésta tenía una bifurcación por el puerto del Muradal, en las proximidades de Despeñaperros, para los viajeros que iban a Jaén y Granada.

Pero llegaron los Borbones y estos accesos desde Andalucía a la Meseta fueron ignorados. En el siglo XVIII, hacia 1779, en el reinado de Carlos III, se crean, al amparo del Fuero de Población, las Nuevas Poblaciones de Andalucía y Sierra Morena. Se trata de un proyecto ilustrado elaborado por el conde de Campomanes y cuya ejecución se encargó a Pablo de Olavide, otro ilustrado. Según sus promotores, el plan tenía por objetivo poblar grandes extensiones despobladas existentes en las actuales provincias de Ciudad Real, Jaén, Córdoba y Sevilla.

Todo empezó con la propuesta de un aventurero alemán que propuso a Carlos III reclutar a unos seis mil colonos para poner en valor tierras de Puerto Rico y Sudamérica. Pero Pablo de Olavide desaconsejó la proposición y planteó como alternativa traerse a todos esos alemanes y flamencos para poblar las citadas zonas de Ciudad Real, Jaén, Córdoba y Sevilla.

Olavide y sus colegas ilustrados reforzaron el plan con el argumento de que era necesario establecer una nueva ruta más segura por la que pudieran transitar diligencias. Y Despeñaperros se convirtió en el punto estratégico para la conexión Madrid-Sevilla-Cádiz, donde estaba establecida la Casa de Contratación de Indias. Y, así, concluyeron, que el camino más adecuado para el tránsito de personas y mercancías entre la Meseta y Andalucía no era el que los romanos establecieron dieciocho siglos antes por Los Pedroches, que, en cambio,

era el más corto, sino hacer el camino por la campiña sevillana, el Alto Guadalquivir en Córdoba y la provincia de Jaén.

Para que nos hagamos una idea a escala es como si, para ir de mi pueblo, Villanueva del Duque, a Peñarroya-Pueblonuevo, tuviéramos que coger la carretera A-422 y pasar por Fuente la Lancha hasta Hinojosa del Duque y desde esta población tomar la A-449 en dirección al Cuartanero hasta llegar a la ciudad cabecera de la comarca del Guadiato.

La idea de Olavide levanta mis sospechas: ¿estamos ante la primera operación de especulación del suelo de la edad contemporánea? Porque no tenía mucho sentido común el plan ilustrado y no sólo porque había que recorrer más distancia para llegar desde Sevilla a Madrid, sino, además, por la dificultad mayor que presentaba el nuevo trazado por Despeñaperros para cruzar Sierra Morena ante el histórico de Conquista y Adamuz hacia el valle de Alcudia.

¿Acaso estaba superpoblada la ruta que crearon los romanos? ¿Acaso Despeñaperros era una zona exenta para el bandolerismo? ¿Acaso la orografía de Despeñaperros era menos accidentada que la de Los Pedroches? Pues no en los tres casos. La ruta a la Meseta por Los Pedroches no registraba un exceso de población ni resultaba más complicado atravesar Sierra Morena por nuestra comarca. Para colmo, una de las zonas con más actividad de bandoleros en la época de Olavide y los ilustrados era Despeñaperros, donde los viajeros tenían que abandonar los carruajes para pasar a lomos de mulas por un tortuoso camino, lo que favorecía la actuación de cuadrillas dedicadas al asalto de las expediciones.

Curiosamente, por este trazado histórico que pasaba por la zona oriental de Los Pedroches es por donde discurre ahora la carretera nacional 420, vía que recomienda la Dirección General de Tráfico como alternativa cuando hay problemas en Despeñaperros. Por aquí el viaje es más corto en kilómetros, aunque, al no ser autovía, hay que emplear más tiempo en recorrerlo.

Despeñaperros ha sido un embudo durante más de dos siglos. Sólo recientemente, gracias a los avances de la ingeniería de caminos, ha sido posible convertir su trazado en vía rápida.

Olavide y sus colegas, desatinados en geografía, no sólo consiguieron que el camino para vehículos de ruedas fuera más largo: también la línea del ferrocarril se diseñó en el siglo XIX por idéntico trayecto. Si bien en cuanto a railes los ingenieros de la línea del AVE hicieron una enmienda a la totalidad en las postrimerías del siglo XX y trazaron la vía por el camino más corto entre Madrid-Córdoba-Sevilla y menos dificultoso.

Pero esta corrección histórica no ha conseguido mitigar el daño que para nuestra tierra de Los Pedroches supuso la decisión de unos lumbreras llamados ilustrados que pensaron que el camino más corto entre dos puntos es el círculo y no la línea recta.

Y una cosa llevó a otra. Así siguen Los Pedroches desde hace más de dos siglos: en ese limbo de las administraciones públicas, en el olvido, la postergación; en el abandono, la omisión y la relegación por parte de los representantes políticos. Situación injustificada e injusta ante la que tenemos que rebelarnos con frecuencia. La retahíla de ofensas es extensa:

Tenemos un pantano, La Colada, lleno de agua contaminada del que no nos podemos abastecer. No hay garantía de un suministro de agua potable de calidad.

Ninguna autovía pasa por Los Pedroches. Es más, ninguna autovía tan siquiera pasa cerca de nuestra comarca. Si miramos el mapa de autovías de España, comprobaremos cómo el norte de Córdoba es la zona más ignorada. No tenemos autovía cerca. Psssf, ¿para qué? ¿Para que nuestros pueblos se llenen de forasteros que hacen teletrabajo y fastidien la tranquilidad que se respira?

Nos colocaron una estación del AVE lejos de Villanueva de Córdoba, en mitad de la dehesa, pero sin que pararan trenes. Años después de la puesta en marcha de la vía y con mucha movilización

ciudadana accedieron a que hubiera trenes que pararan un par veces en ambas direcciones. Después de muchas concentraciones ciudadanas, logramos que no fuera necesario subirnos a la alta velocidad con el tren en marcha.

Tuvo que morir una de las figuras del toreo de los años ochenta del pasado siglo y que todos los alcaldes se encerraran para que abrieran el hospital de Pozoblanco y arreglaran carreteras.

Fue preciso echarse a la calle para evitar que nos colocaran un cementerio nuclear en los años noventa.

La desindustrialización experimentada por Los Pedroches y El Guadiato por la paulatina disminución de la actividad minera se llevó a cabo desde los años sesenta sin planes alternativos estatales. Bueno, hubo un plan: la gente tenía que hacer la maleta e irse a buscar trabajo a Madrid, Cataluña, País Vasco, Valencia o Alemania.

Para el desarrollo de Los Pedroches las administraciones no han planteado alternativas socioeconómicas ni han creado las infraestructuras que las facilitarían a la iniciativa privada. El olvido es histórico. A nadie debe escapar la importancia que tiene para el desarrollo socioeconómico de un territorio el hecho de que cuente con buenas comunicaciones terrestres: carretera de gran capacidad, vía de tren -y no me refiero solo a la vía del AVE, sino a una convencional por la que circulen trenes de viajeros y de mercancías, sobre todo de mercancías-. De carretera de gran capacidad y de vía de tren convencional carecen Los Pedroches.

Por contraste, el trazado ideado por los ilustrados para unir Madrid con Sevilla y Cádiz en el siglo XVIII fue mantenido y mejorado con el tiempo. En la actualidad, el resultado es que los municipios que pueblan la autovía de Andalucía han experimentado un desarrollo socioeconómico envidiable gracias a ello. Repasemos mentalmente el listado de estos municipios de la provincia de Jaén y Córdoba y sacaremos conclusiones. Pensemos en La Carolina, Guarromán, Andújar, Villa del Río, Pedro Abad, Montoro, El Carpio, Villafranca, La

Carlota o Fuente Palmera. Concluiremos que son poblaciones que han alcanzado un óptimo desarrollo económico.

Rescato como muestra una información publicada por el diario *Córdoba* en los primeros años de este siglo que es reveladora. Decíamos: «La autovía de Andalucía -que atraviesa la provincia de Córdoba de Este a Oeste- va a convertir a los pueblos por los que pasa en auténticas potencias industriales. En total, durante los próximos años nacerán más de 4,7 millones de metros cuadrados más en distintos polígonos de iniciativa pública y privada en once pueblos». El Alto Guadalquivir contaba entonces con 1,5 millones de metros cuadrados de superficie industrial. Pueblos como El Carpio, Montoro, Pedro Abad, Villa del Río y Villafranca, a escasos metros de la autovía, eran los que habían denotado un mayor empuje en aquellos años. El objetivo de estos municipios era «conformar un cinturón industrial junto a la autovía que conectara Córdoba con Villa del Río». Y pasaron a contar con 3,14 millones de metros cuadrados disponibles para industrias.

Creo que con estos pocos datos podemos sacar conclusiones de las terribles consecuencias que tuvo para nuestra tierra la ocurrencia de Carlos III, Campomanes y Olavide hace más de 200 años de ignorar el paso histórico que comunicó durante tantos siglos la Meseta con Andalucía por Los Pedroches y lamentar todo lo que nuestra tierra ha perdido de manera creo que injustificada, porque el paso por Despeñaperros ni acortó la distancia con Madrid, ni mejoró las dificultades orográficas que presentaba Sierra Morena por Los Pedroches, ni fue una ruta más segura.

¿Qué nos queda? La dehesa. Gracias a los ganaderos que constituyeron Covap, Los Pedroches frenaron la agonía socioeconómica a la que los condenaban su aislamiento. Después de Covap han surgido más iniciativas empresariales que han convertido a nuestra comarca en una de las zonas ganaderas más importantes de España. Soy de los convencidos de que, si no hubiera nacido Covap, Los Pedroches serían un cadáver socioeconómico.

Pero no quiero que este pregón sea un lamento. Quiero rematarlo de manera positiva, con esperanza. Esa que dan las noticias que

últimamente aparecen en los medios de comunicación y que colocan al norte de la provincia en el candelero como principal zona de Andalucía «con la mayor potencialidad y proyección minera al reunir en su subsuelo minerales catalogados como críticos y de vital importancia para liderar la nueva transición energética», según el diario Córdoba.

Por lo pronto, resultaría curioso que nuestra tierra recuperara el papel predominante que tuvo hace más de dos mil años con el imperio romano por idéntico motivo: la importancia de sus minerales. Y, aunque los estudios sólo hablan de potencialidades, pero no de certezas, ya es destacable que el interés de las administraciones públicas y de las empresas se vuelva hacia Los Pedroches y El Guadiato como territorios estratégicos gracias a la existencia de metales y minerales cuyos usos son indispensables en la nueva transición energética. Los minerales críticos sirven para hacer desde una pasta de dientes hasta las hélices de un helicóptero.

Tanto en El Guadiato como en Los Pedroches hay indicios de vetas de los minerales más codiciados en estos momentos. En concreto, corresponden a reservas de barita, bismuto, cobalto, fluorita, grafito, fosfatos, antimonio, titanio y wolframio.

La barita es importante para industrias como la química, del vidrio y la cerámica. El bismuto es esencial en la fabricación de medicamentos para tratar trastornos gastrointestinales y úlceras. El cobalto es un metal demandado en la fabricación de vehículos eléctricos y baterías. El wolframio es esencial para muchas aplicaciones de alta tecnología en sectores como la defensa, la electrónica y la industria aeroespacial.

La fluorita se utiliza como fundente en la metalurgia para reducir la temperatura de fusión de los materiales utilizados en la fabricación de acero y aluminio. El antimonio es otro elemento clave en varias industrias debido a sus propiedades únicas, desde usos médicos hasta como semiconductor en transmisores por sus propiedades eléctricas. El grafito es valioso en una variedad de aplicaciones e industrias, desde la química hasta la metalúrgica.

Soy optimista. Estas perspectivas que se abren con los metales y minerales estratégicos presentan un horizonte alentador para nuestra tierra. De concretarse estas expectativas, sumadas a un sector agroganadero potente como el que tenemos y que ha hecho posible no solo la supervivencia de la comarca sino el desarrollo de una importante industria agroganadera, y sumadas a un emergente sector turístico, igual nuestros pueblos recuperan población y hasta tenemos la fortuna de que paren más trenes de alta velocidad en la estación de Villanueva de Córdoba y que, por fin, uno de los proyectos de autovía que llevan años durmiendo en los cajones de la administración -por ejemplo, la A-41, autopista Toledo-Ciudad Real-Córdoba; o la A-43, autovía Puertollano-Mérida; o la renombrada A-81 de Badajoz a Granada-ponga a Los Pedroches definitivamente en el mapa de España.

Que tengáis buena comida, buen día y buena feria.

Muchas gracias.